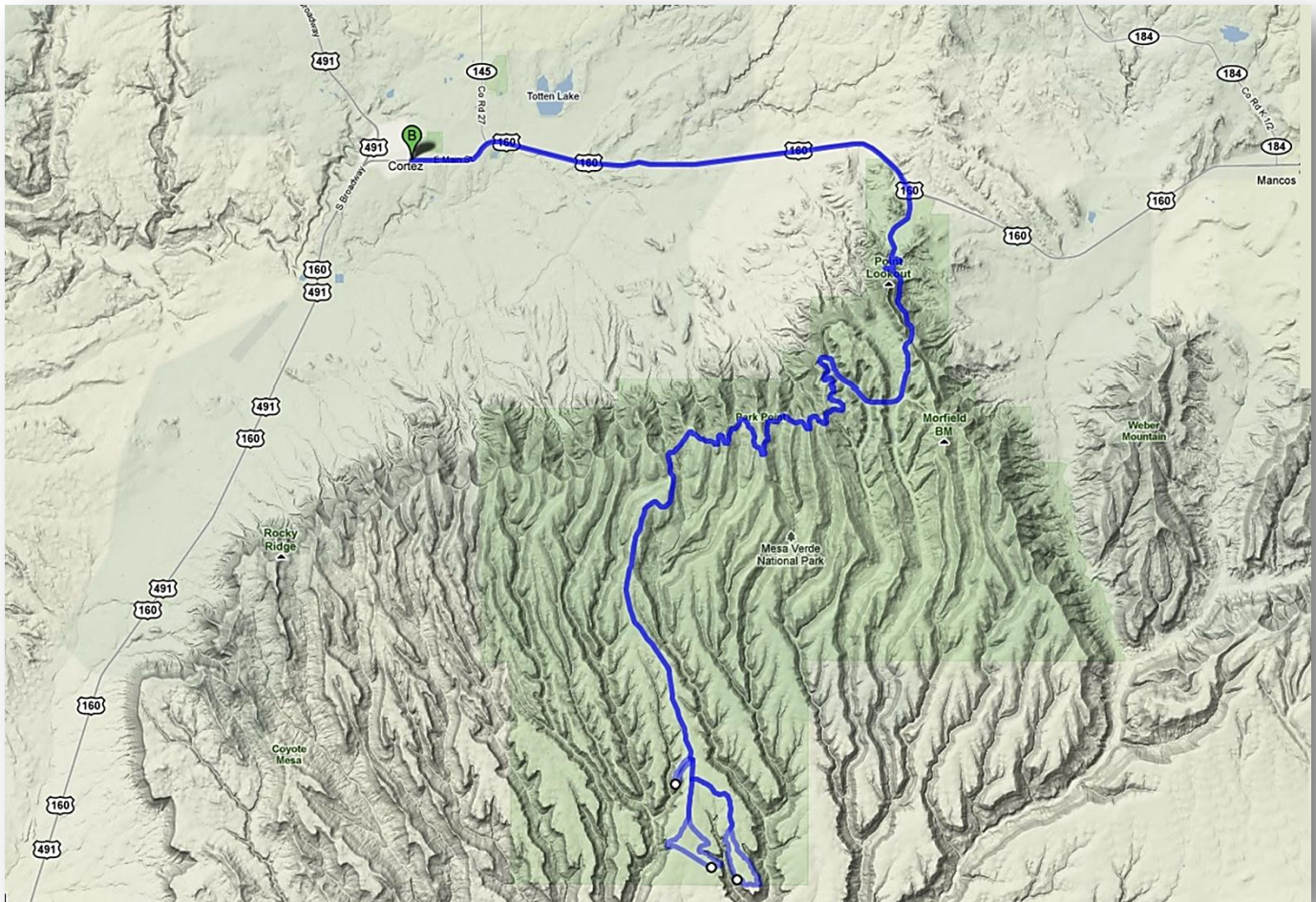


## Part 2      Die Reise



Beim Frühstück kalkulierten wir die Verbleibende Zeit für unsere geplante Tour. Dabei stellte sich heraus, dass wir, selbst wenn wir auch noch den *Yoshua Tree NP* einplanen, noch einen Tag zur freien Verfügung haben. Da könnten wir doch den „*Million Dollar Highway*“ mit seinen 4x 10.000er Pässe einschieben. Aus den schon Zuhause gelesenen Artikeln im Motorrad Reisen wussten wir von dem Alpenen Charakter und vielen kurvenreichen Straßen welche durch diesen Teil der *Rockies* führten. Der Abschnitt „*Million Dollar Highway*“ war ein Teil der „*San Juan Loop*“ und war mit ca. 230 Meilen ein gute Tagesetappe. Außerdem wären die *Rocky Mountains* eine gute Abwechslung zu den bisherigen Naturschauspielen aus bunten Sandstein. Daher entschieden wir noch einen 1 Tag länger in Cortez zu bleiben. Die Verlängerung des Zimmers um die eine Nacht war auch kein Problem.

Zunächst nutzten wir aber noch das Angebot des Guest Computers, um kurze Emails nach Hause zu schreiben.

Cortez → Mesa Verde NP → Cortez, CO

HD = 82 Meilen (132 km)

Gegen 9:50h waren wir startbereit. Es waren nur 12 Meilen zum Parkeingang. Hier standen wir zum ersten Mal in einem kleinen Stau. Der Grund war allerdings weniger das große Verkehrsaufkommen, sondern Straßenbauarbeiten mit einspuriger Verkehrsführung. Wieder standen hier die menschlichen Ampeln mit ihren STOP /SLOW Schildern am Anfang und Ende der aktiven Bauarbeitsstrecke. Mit 15M/h bis 20M/h ging es in mehreren

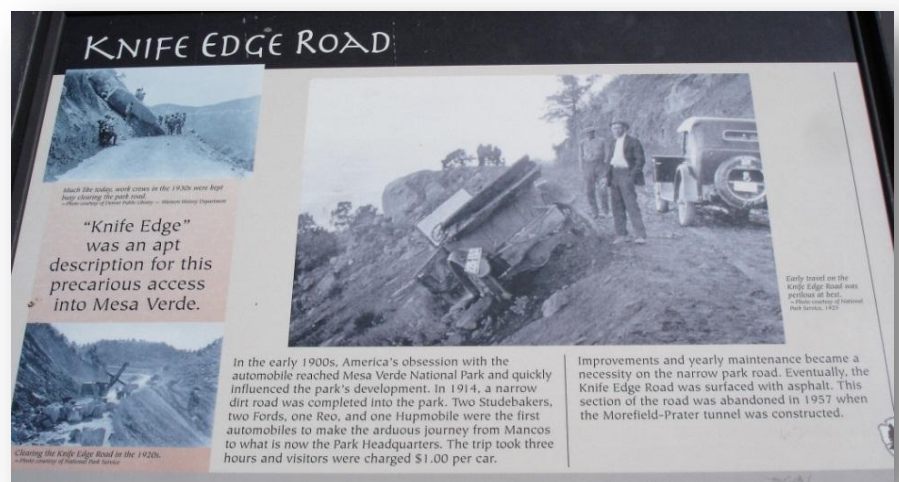


Mesa Verde, NP – Weber Mountain

Serpentinen ca. 500m hinauf auf die *Chapin Mesa*. Nach ca. 4km hatten wir zwar den aktiven Straßenbauabschnitt durchfahren, aber es folgten noch ca. 10 weitere Meilen mit heftigst aufgerauter Straßendecke. Man durfte zwar mit max. 35M/h fahren, was für Autos wohl kein Problem war, aber mit dem Motorrad fuhr man wie auf Eiern. Die Spurrillen entwickelten eine Art Eigenleben und zwangen dich immer wieder zur krassen Kurskorrektur und Reduzierung

der Geschwindigkeit. Nach wenigen Meilen aber gewöhnte man sich auch daran und man lernte vorausschauend zu fahren, sich die flachsten Stellen auszusuchen, rechtzeitig gegensteuern, Lenker festerhalten, oder auch nicht, Gas wegnehmen, Gas geben. Nur als dann auch noch ein 500m langer, ziemlich dunkler Tunnel folgte und man im sprichwörtlich Stockfinsternen fuhr, da bekam man dann doch ein mulmiges Gefühl, weil das Motorrad Dinge tat auf die man nicht vorbereitet war. Ich dachte mir während dieser „Schwarzfahrt-Phase“ warum man nicht nach dem Aufreißen der Asphaltdecke sie wenigstens im Tunnel gleich wieder erneuert hat. Ich war richtig froh, als ich wieder Tageslicht hatte und somit den Belag mit seinen Spurrillen wenigstens sehen konnte.

Ca. 1km nach dem Tunnel hielten wir am „Montezuma Valley Overlook“. Es war nicht nur wegen des möglichen schönen Ausblicks auf die *San Juan Mountains* und auf die weite Hochebenen des *Montezuma Valleys* mit *Cortez, CO* im Mittelpunkt, sondern auch um ein Pause von dem anstrengenden Straßenbelag zu bekommen. Wir hatten ja offensichtlich noch einige Kilometer an Spurrillen vor uns.



Montezuma Valley Overlook – Info-Tafel

Cortez → Mesa Verde NP → Cortez, CO

HD = 82 Meilen (132 km)

Auf einer Info-Tafel wurde die alte Straßenführung erklärt, Bevor man den Tunnel baute, ging die Straße abenteuerlich um den Berg herum entlang einer senkrechten Felswand. Mit einigen Bilder abgerutschter Fahrzeuge aus den 20er Jahren wurde verdeutlicht, warum man die Straße „*Knife Edge Road*“ nannte. Heute sah man nur noch ansatzweise wo die alte Straße verlief. Seit man den Tunnel gebaut hatte, war die alte Route überflüssig und man hatte sie wieder zurückgebaut.



Montezuma Valley Overlook – (alte) Knife Edge Road

### **Mesa-Verde-Nationalpark**

Aus Wikipedia freie Enzyklopädie

**Mesa Verde** (span. für Grüner Tafelberg) ist ein Nationalpark im südwestlichen Teil des US-Bundesstaates Colorado – rund 420 Kilometer südwestlich von Denver und etwa 50 Kilometer westlich des kleinen Touristenzentrums Durango, und ca- 16km östlich von Cortez gelegen. Der Park schützt rund 4000 archäologische Stätten, insbesondere die erst Ende des 19. Jahrhunderts vollständig erforschten, gut erhaltenen Felsbehausungen vorkolumbischer Anasazi-Stämme.

**Mesa Verde** ist der einzige Nationalpark in den Vereinigten Staaten, der zum Schutz eines archäologischen Ortes eingerichtet wurde, andere kulturhistorische Objekte sind als National Monument ausgewiesen oder in einer anderen formal geringeren Schutzgebietskategorie.

### **Geographie**

**Mesa Verde** ist ein dicht bewaldeter und zerklüfteter Tafelberg, der sich von der umliegenden Landschaft des südwestlichen Colorado um mehr als 600 Meter abhebt und damit an seinen höchsten Punkten eine Höhe von fast 2600 Metern erreicht.

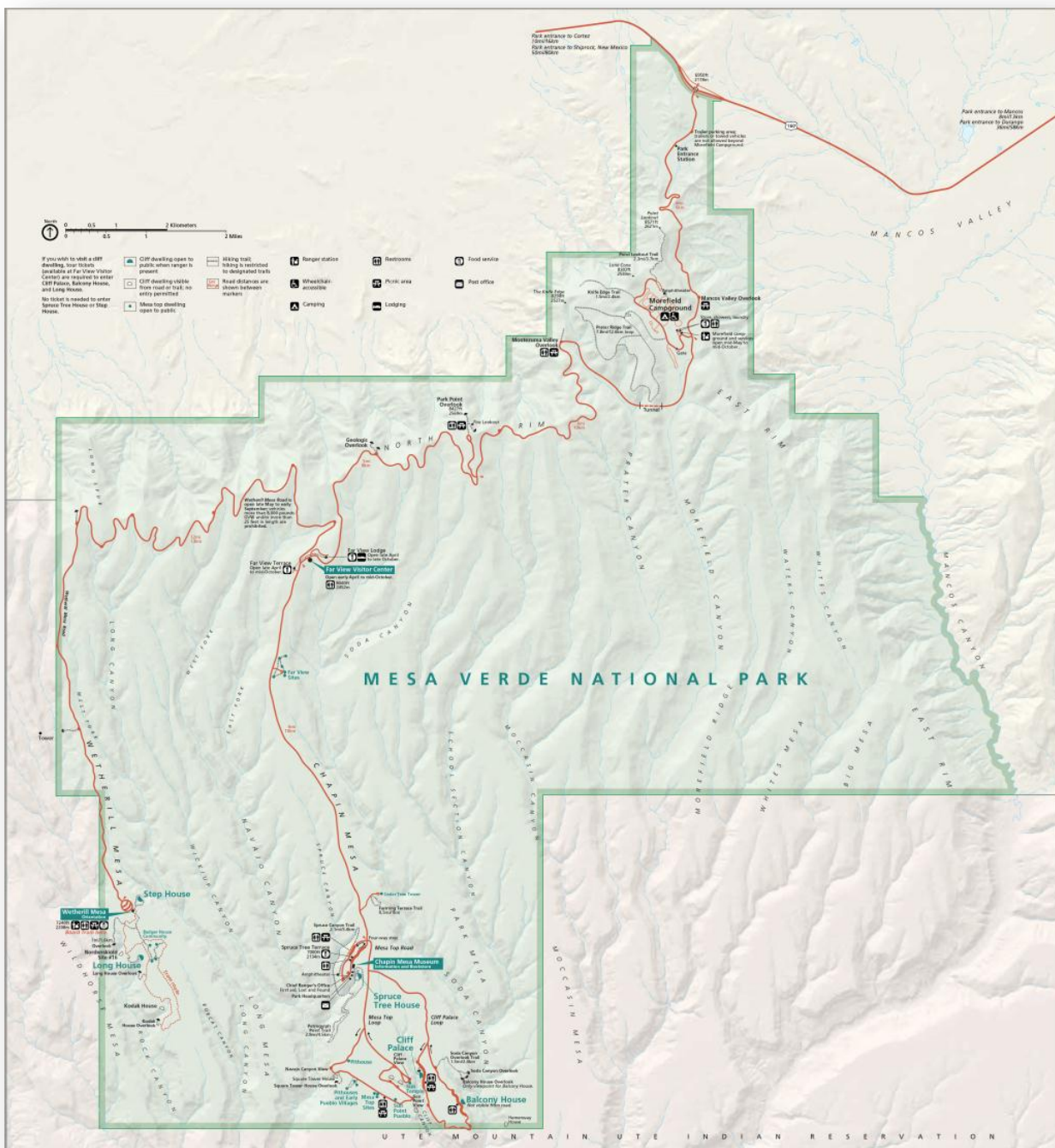
### **Geschichte**

Auch wenn die ältesten Felsbehausungen (engl. *Cliff Dwellings*; "Klippenbehauung") im Mesa-Verde-Nationalpark nicht viel älter als 800 Jahre sind, wurde der Grüne Tafelberg bereits im 6. Jahrhundert von den Anasazi besiedelt. Jene frühen Bewohner von Mesa Verde – von denen weder bekannt ist, woher sie kamen, noch, wie sie sich selbst nannten – lebten zunächst noch in einfachen Grubenbauten (englisch: *pit houses*) und verteilten sich weitflächig auf kleine Dörfer. In den folgenden rund 500 Jahren verfeinerten sie kontinuierlich ihre Baukunst und errichteten mit mehrstöckigen Lehm- und Steinbauten die ersten größeren Indianersiedlungen (Pueblos). Diese weisen bereits die so genannten Kivas auf – große Gemeinschaftsräume, die unter anderem wohl auch für zereemonielle Veranstaltungen genutzt wur-



Cliff Dwelling – „Cliff Palace“

den. Etwa ab dem frühen 12. Jahrhundert zogen die Anasazi schließlich in die Schluchten der Mesa Verde, um in den Steilhängen die heute bekannten Felsbehauungen zu errichten. Unter überhängenden Felswänden entstanden imposante Wohnkomplexe. Die Anasazi – deren Bauten etwa im 16. Jahrhundert erstmals von den Navajo entdeckt wurden und von denen sie auch ihren heute allgemein verbreiteten Namen erhielten – erreichten in dieser Zeit ihren kulturellen Höhepunkt. Auch wenn sich trotz jahrzehntelanger Ausgrabungen und Analysen die ganze Geschichte der auf dem Tafelberg lebenden Anasazi nicht mehr eindeutig und vollständig konstruieren lässt, lassen gefundene Gebrauchsgegenstände einige Rückschlüsse auf ihren Alltag zu. So waren die Bewohner von Mesa Verde ausgezeichnete Töpfer und Korbflechter; zu ihren Erzeugnissen gehörten neben Töpfen, Trinkgefäßen und Schöpfkellen auch solche Gegenstände, die vermutlich zu zeremoniellen Zwecken benutzt wurden. Man geht davon aus, dass das Handwerk insbesondere von Frauen ausgeübt wurde und die Fertigkeiten von den Müttern an die Töchter weitergegeben wurden. Die Töpferzeugnisse wurden in dieser Blütezeit mit geometrischen Strukturen verziert. Es finden sich außerdem relativ einfache Beispiele für Felsgravierungen, die menschliche Formen darstellen.



Cortez → Mesa Verde NP → Cortez, CO

HD = 82 Meilen (132 km)

Die Anasazi verfügten seinerzeit bereits über hervorragende Bewässerungssysteme, die ihnen zum Anbau von Mais, Bohnen und Paprika verhelfen. Beispiel für ein Staubecken ist der Mummy Lake, der einen Teil von Far View bildet. Weitere Nahrungsbeschaffung dürfte bei der Jagd der Männer auf Grund der zu überwindenden Höhenunterschiede durch das zerklüftete Mesa Verde beschwerlich gewesen sein und könnte letztendlich zur Aufgabe der Felsbehauungen beigetragen haben. Die Vermutungen reichen diesbezüglich aber auch von Klimaveränderungen über soziale Spannungen bis hin zu erschöpften Holzvorräten. Eine weitere Annahme ist das periodische Versiegen der Wasserbestände, welches das Überleben im Gebiet unberechenbar macht.

### **Nationalpark**

1888 suchten zwei Cowboys nach verirrt Rindern und entdeckten die verlassenen Höhlenwohnungen. Nachdem ein schwedischer Forscher rund 600 Überreste entfernte, wurde am 29. Juni 1906 zum Schutz der Anasazi-Siedlungen der heute kulturhistorisch bedeutsamste Nationalpark der Vereinigten Staaten gegründet. Er war nach dem Yellowstone in Wyoming erst der zweite US-Nationalpark und wurde am 6. September 1978 in die Liste der Weltkulturerben der UNESCO aufgenommen.

Innerhalb des Mesa-Verde-Nationalparks befinden sich rund 600 Felsbehauungen, von denen allerdings nur rund ein Dutzend größere Siedlungen bildeten und heute einen ähnlichen Bekanntheitsgrad wie Spruce Tree House, Balcony House oder Cliff Palace haben. Letztgenannte ist die größte Felsbehauung Nordamerikas, liegt in einer 27 Meter tiefen und 18 Meter hohen Felswand-Nische und besteht aus rund 200 Räumen (neben 23 Kivas), von denen aber nur etwa 30 über Feuerstellen verfügten. Es wird daher angenommen, dass sich Lebensgemeinschaften über mehrere Räume erstreckten und dass einige von ihnen lediglich der Einlagerung dienten.

Zu den besser erhaltenen Ruinen gehört das Spruce Tree House, das sich über einen kleinen Wanderweg vom Chapin-Mesa-Museum erreichen lässt. Andere können teilweise nur in geführten Touren besucht oder – wie das Square Tower House – nur über einen Aussichtspunkt beobachtet werden und über unbefestigte Straßen erreichbar.

Auf der Weiterfahrt überraschten uns ein paar Hirsche die friedlich am Straßenrand weideten, sich aber durch den im Abstand von wenigen Metern vorbeifahrenden Verkehr nicht stören ließen. Die holprige aufgeraute Straße währte glücklicherweise nur noch 2-3km seit unserem Halt. Ab da war zwar die Geschwindigkeitsbeschränkung nicht aufgehoben, aber man fuhr nun auf nagelneuem Asphalt, was man nach den vorherigen Erfahrungen sehr zu schätzen lernte.

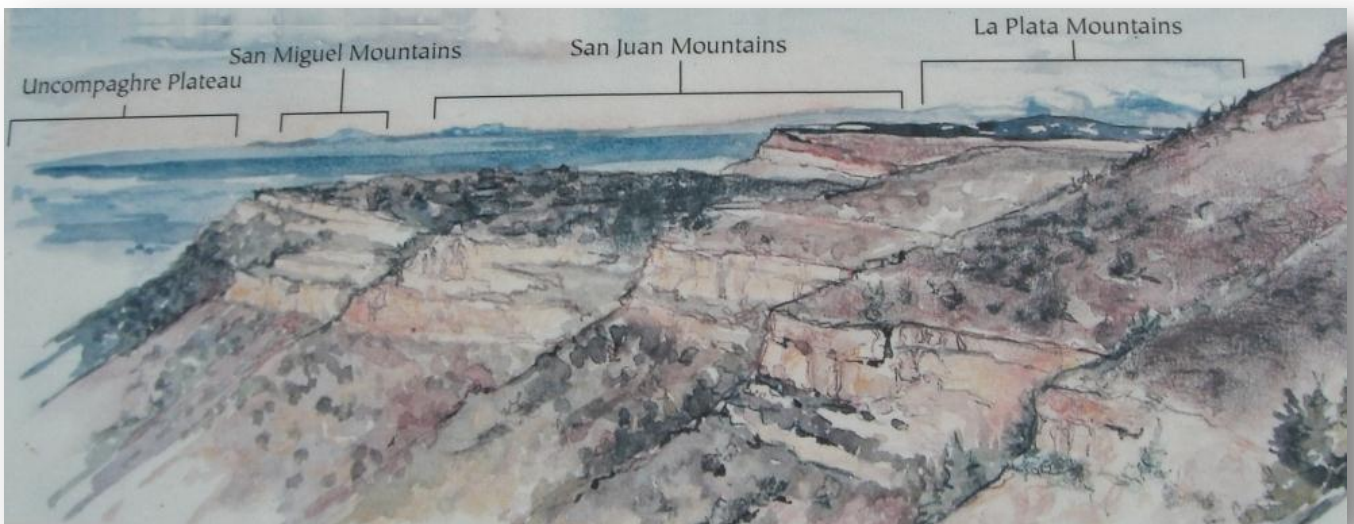


Unser Ziel für Morgen – San Juan Mountains

Cortez → Mesa Verde NP → Cortez, CO

HD = 82 Meilen (132 km)

Wir hielten abermals am „Geologic Overlook“ an. Der Aussichtspunkt lag ca. 30m oberhalb des Parkplatzes. Die Aussicht ins Tal und zu den weiter entfernten *San Juan Mountains* im Norden mit ihren nach schneebedeckten Gipfeln war grandios. Da wollten Morgen hin. Wir hörten weitere Harleys auf dem Parkplatz ankommen. Schnell wurde uns klar, dass es sich um eine Gruppe bayrischer Mopedfahrer handelte. Erst drang etwas aufgeregtes, warnendes Geschrei zu uns herauf, dann gab es einen dumpfen metallischen *KLONKKK*. Es hörte sich an als wenn ein Motorrad umgefallen wäre. Nun erreichte uns die Stimmen von Hektik und gutgemeinten Ratschlägen und alles das auf tiefsten bayrisch. Es klang etwa so wie: „*Du konnst doch dei Mopped net bergaabi auf'n Saidnständar stoin!! Des muss jo umfoin.*“ Als uns die vierer Gruppe „*älterer Herren*“ immer noch aufs Heftigste ob diesem Zwischenfalls diskutierend auf unserm Rückweg zum Parkplatz entgegenkamen, haben wir höflich genickt und brav „*Hi*“ gesagt. Ja, etwas geschmunzelt haben wir auch, aber wir haben unsere Nationalität nicht preisgegeben.



Ca. 5km weiter hielten wir am *Visitor Center*. In dem schön gestalteten Rundbau war eine Ausstellung über die *Anasazi* Kultur und Fundstücken aus dem Nationalpark. Die meisten „*Cliff Dwellings*“, die Pueblos die unterhalb der Felsvorsprünge gebaut wurden, waren nur mit Führung zu besichtigen. Die Führungen, die alle 1/2h angeboten wurden, waren auf maximal 50 Teilnehmer begrenzt. Daher standen lange Schlangen vor den Verkaufsschaltern. Wir wollten unbedingt auch eine Führung mitmachen und entschlossen uns für den „*Cliff Palace*“ anzustellen, da hier die Tickets für 13:00h, also für die Tour in ca. 1,5h, noch zu haben waren. Nun hofften wir, dass die verbleibenden 15 Plätze für diesen Termin nicht schon weg wären bis wir an die Reihe kämen. Auf einer Anzeige über dem Schalter sahen wir die Anzahl an freien Plätzen schrumpfen. Als wir endlich unsere Tickets kaufen konnten, waren noch 6 Positionen übrig. Ansonsten hätten wir die 15:30h Tour nehmen müssen, da die anderen vier Touren dazwischen bereits ausverkauft waren. Wie muss es hier erst in der Hochsaison zugehen, wenn es jetzt in der Vorsaison schon zu solchen Engpässen kommt?

Während wir in der Schlange standen, kam auch die „*bayrische 4er Bande*“ von unserm letzten Stopp in den *Visitor Center*. Zwei wollten unbedingt eine Führung mitmachen, aber die anderen Beiden meinten, dass es sich nicht lohne und verweigerten ihre Teilnahme. Dabei diskutierten sie, ob sich der Kauf einer Karte (3\$ pro Person) überhaupt lohne. Man konnte sich nicht einigen, obwohl sich andere Deutsche in die Diskussion einmischten und

Cortez → Mesa Verde NP → Cortez, CO

HD = 82 Meilen (132 km)

die Führungen aufs Wärmste empfohlen. Wir verweigerten uns weiterhin uns als Deutsche zu Das Benehmen der vier war uns zu laut, zu aufdringlich, zu touristisch. Da wollten wir nicht dazu gehören.

Wir planten die kurze verbleibende Zeit bis zur Führung noch zu nutzen und den 10km langen „*Top Mesa Loop Drive*“ zu fahren. Daher beeilten wir uns wieder auf die Mopeds zu kommen um nicht noch mehr Zeit zu verlieren. Die Anfahrt zu der Schleife führte über die

„*Chapin Mesa*“, ein Plateau auf dem wieder mehrere durch Waldbrand zerstörte Abschnitte zu sehen waren. Später lernten wir, dass diese Waldbrände ein Glücksfall für die Archäologie seien. Auf Grund der verbrannten Muster im Boden kann man leichter alte Siedlungsreste im Boden erkennen und so gezielter Ausgrabungen organisieren.

*Chapin Mesa*

Der erste Stopp war am „*Square Tower House Overlook*“. Der Aussichtspunkt auf das in den Felsen integrierte Haus lag etwa 300 m von der Straße. Da es schon recht warm war, verstaute wir nicht nur Helme Handschuhe und Nierengurte, sondern auch unsere Jacken auf den Motorrädern.

Dann ein kleiner Spaziergang.. Wow, unser erstes „*Cliff Dwelling House*“. Bemerkenswert war der viereckige Turm mit seinen ursprünglich 4 Stockwerken. Alle anderen Siedlungen besitzen nur runde Türme in dieser Dimension. Bewohnt war die Siedlung, die sogar über eine nahegelegene Quelle verfügte, wie alle *Cliff Dwellings* nur von 1200a.d. bis 1300a.d. Auch wenn es aus der Entfernung nicht danach aussah, so besaß das „*Square Tower House*“ ursprünglich 80 Räume von den noch 60 erhalten sind.

*Square Tower House*

Cortez → Mesa Verde NP → Cortez, CO

HD = 82 Meilen (132 km)

Nach 10 Minuten staunen, wundern und fotografieren fahren wir weiter zur nächsten Ausgrabungsstelle. Schon nach ca. 1,5km erreichten wir „*Pithouse & Early Pueblo Village*“ Hier lebten die Ureinwohner von ca. 700a.d. bis 950a.d. Einige der Erd-Häuser wurden teilweise restauriert, so dass man einen besseren Eindruck über Größe und Bauart bekam.

2km weiter beim „*First, Second and Third Village – Top Sides*“ die von ca. 900a.d. bis 1100a.d. bewohnt waren, konnte man den Wertegang der Architektur über die Jahrhunderte mitverfolgen.

Es war der dritte Halt auf nicht einmal 4km. Blinker setzen, runter schalten, Moped am Straßenrand abstellen, Zündschlüssel ziehen, absteigen, Handschuhe ausziehen, Jacke aufmachen, Helm abziehen, sich der Jacke entledigen, Helm und Jacke am Motorrad festzurren, Handschuhe und Nierengurt im Tankrucksack verstauen, Kamera umhängen und ..... auf Klaus warten bis er ebenfalls soweit war. Neee....., das stimmt so nicht, aber hätte so sein können. Wir waren inzwischen ein eingespieltes Team und der Ablauf des Parkens und Verstauens war uns schon Routine. Zumindest ich fand es nicht einmal sehr lästig, weil es eben zu der ganzen Geschichte gehörte. Ich hatte mich von Haus aus darauf eingestellt, daher empfand ich es mehr als Ritual.

Verwirrend an diesem dritten Info Punkt der *Loop Road* waren die unterschiedlichen Zeitabschnitte, die man auf einem Fleck zu sehen bekam, da die *Anasazi* immer wieder auf demselben Platz gebaut hatten. So lagen die Siedlungsgeschichte von 3 Jahrhunderten und mehreren Bauperioden übereinander. Nach dieser Siedlungs-Periode verzogen sich die Ureinwohner unterhalb der Felskanten. Allerdings für nur ca. 100 Jahren, was heute noch viele Rätsel birgt, da man noch keine eindeutige Erklärung hat, warum man sich so große Gebäudekomplexe baute, um sie schon nach der kurzer Zeit zu verlassen und dem Verfall preiszugeben.



Blick von „*Sun View Point*“ auf *Cliff Palace*“

Wir fahren weiter, ließen aber den nächste Infopunkt links liegen um am „*Sun Point View*“ nochmals zu halten. Von hier aus hatte man einen fantastischen Ausblick in drei Täler, deren Felsränder übersät waren mit Siedlungsresten von „*Cliff Dwelling Houses*“. Allein in dem Bereich des Nationalparks sollen über 200 Felsensiedlungen bekannt sein. Wir standen nun auf einer Felskante unter der mindestens drei uneinsehbare Pueblo-Siedlungen lagen. Dafür gegenüber unterhalb des „*Sun Temple*“ erkannte man vier Ruinen. Sie waren wie Adlerneste so versteckt in den Felsen gebaut, dass man sich fragen musste, wie die Bewohner zu ihren Hauser gelangen konnten. Auf der anderen Talseite

Cortez → Mesa Verde NP → Cortez, CO

HD = 82 Meilen (132 km)

des *Cliff Canyons* prangerte unübersehbar der „*Cliff Palace*“. Er war unser nächstes Ziel. Da wir dort die 13:00h Führung gebucht hatten, sollten wir pünktlich sein.

Hier am Aussichtspunkt kamen wir mal wieder ins Gespräch mit einem amerikanischen Pärchen, *John* und *Katelyn*. Sie waren nicht zum ersten Mal hier im Park und gaben uns ein paar wertvolle Tipps. Ich schaute auf die Uhr und drängte zu Aufbruch. Wir hatten gerade noch 15 Minuten um zur gegenüberliegend Talseite zu gelangen. Dabei mussten wir noch zwei Canyons umfahren. Schnell zogen wir uns wieder an und ließen diesmal sogar die Handschuhe und Nierengurt bleiben, da man hier in dem Parkbereich eh nicht schneller als 25M/h fahren durfte.



Abstieg zum *Cliff Palace*

Noch 12 Minuten bis zur Führung. Hoffentlich kommen wir nicht zu spät! – Auch das noch! Ein schleichender Tourist der mit seinem Wagen exakt 10% unter der erlaubten Geschwindigkeit blieb. Dann kam auch noch eine Strecke auf der man nur 15M/h fahren durfte. Wegen unübersichtlichen Kurven und Gegenverkehr konnte man zudem nicht überholen. Ich hoffte nur, dass er an der Kreuzung zum „*Cliff Palace*“ nach links zum „*Spruce Tree House*“ abbiegen wird. Tat er aber nicht! Er fuhr die gleiche Strecke wie wir. Endlich kam aber ein gerades Stück. Wir konnten vorbeiziehen. Mit 10% plus fuhren wir nun zum Parkplatz beim „*Cliff Palace*“. Um 12:57h stellten wir unser Mopeds ab. Wir verstaute unsere Klamotten so schnell es ging. Punkt 13:00h waren wir an dem 50m entfernten Treffpunkt, einen Felsvorsprung mit fantastischem Blick auf die Ruine. Eigentlich hätten wir uns gar nicht so beeilen müssen, denn der Ranger der unsere Führung

machte tauchte erst 5 Minuten später auf, ebenso wie das Gros der Teilnehmer. (Mein Chronometer ist allerdings auch immer um ca.3 Minuten vorgestellt! Das hilft bei solchen Terminen ebenfalls, da ich bisher jedes Mal vergesse, dass dies so ist und ich die angezeigte Zeit meistens für bare Münze nehme)

Wir konnten noch zwei Adler, die über uns ihr Kreise zogen ausgiebig beobachten. Gegen 13:10 machten wir uns nach einer kurzen Einführung auf Weg nach unten. Es ging durch on eine Felsspalte gehauenen Stufen nach unten. Es war relativ eng und steil. so konnte man sich hierbei schon fragen, wie manche der übergewichtigen Amerikaner diesen Zugang bei ihren Außenabmessungen eigentlich schaffen konnten.



Cortez → Mesa Verde NP → Cortez, CO

HD = 82 Meilen (132 km)

Unter einem Felsvorsprung, ca. 50 Meter von unserem eigentlichen Ziel entfernt machten wir nochmals Halt. Hier mit direktem Blick auf die Ruine erklärte unsere Führerin die Geschichte der sogenannten *Anasazi* und erklärte, dass es heute mehr Fragen als Antworten gibt.



Führung am Cliff Palace

Warum wurden die aufwändig gebauten Behausungen schon 100 Jahre nach Besiedlung wieder verlassen? Es gibt keine Hinweise auf kriegerische Handlungen. Es gibt nur wenig Überbleibsel von Wohnkultur. Man vermutet Klimawechsel mit Wassermangel, aber man hat auch einige gefüllte Vorratslager gefunden, was nicht gerade dafür spricht. Warum sind die Hauseingänge unten schmal und oben weit?

Da es so viele offene Fragen gibt, wird weiterhin geforscht und ausgegraben.

Es gibt auch Rätsel auf warum es an dieser Ruine, dem „Cliff Palace“, so überproportional viele „Kivas“ gibt. Wiederrum wird vermutet, dass hier am „Cliff Palace“ überwiegend Priester lebten, welche die Zeremonienplätze nutzten um Ihre Praktiken zu vollziehen.

„Kivas“ waren in die Erde eingelassene, kreisrunde Zeremonienräume mit einer Feuerstelle und seitlicher Frischluftzufuhr. Der Einstieg war über eine Leiter die in der Mitte des Flachdaches stand, eine Öffnung die ebenfalls als Rauchabzug fungierte. Damit die Zuluft nicht direkt aufs Feuer zog, war in kurzem Abstand zu der



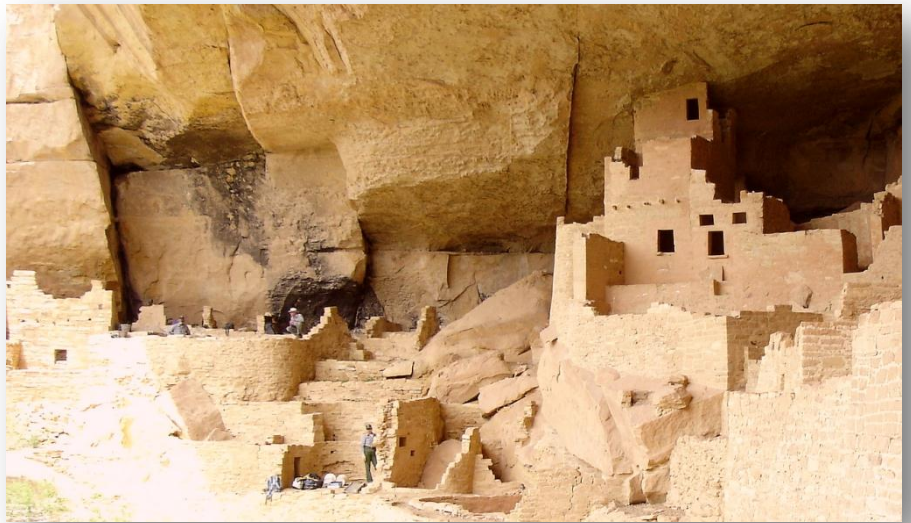
(offene) Kiva im Cliff Palace

Cortez → Mesa Verde NP → Cortez, CO

HD = 82 Meilen (132 km)

Wandöffnung eine kleine Mauer errichtet. Alle „Kivas“ waren nach dem gleichen Muster gebaut.

Die Info-Pause unter dem Felsüberhang war auch deshalb notwendig, da sich noch die vorherige Führung mit ihren 50 Teilnehmern in der Ruine aufhielt. Für zwei so große Gruppen wäre der Platz eng geworden. In der Ruine angekommen sah man, dass hier ständig weitgeforscht wurde. Im Eingangsbereich arbeiteten mehrere Archäologen.



Ausgrabungen im Cliff Palace

Unser Rangerin erwähnte noch, dass man im „Spruce Tree House“, der einzigen größeren Siedlung, die man ohne Guide besichtigen kann, ein restauriertes „Kiva“ besichtigen kann. Das sollte nun unser nächstes Ziel werden. Nach über 1h Besichtigungstour verließen wir über mehrere Leitern den Cliff Palace Bereich. Die weiteren Sehenswürdigkeiten auf dem Weg zum „Spruce Tree House“, wie z.B. das „Balcony House“, vernachlässigten wir schon wieder aus Zeitmangel. 1 Tag ist definitiv zu wenig!



Spruce Tree House – Kiva Einstieg

Cortez → Mesa Verde NP → Cortez, CO

HD = 82 Meilen (132 km)

Ca 15 Minuten später waren wir an unserem nächsten Ziel angekommen. Ein Besuch im Museum, Buchladen und Souvenir Shop, zeigte in Kunsthandwerk, Bildbände und Literatur, die Vielfalt der Anasazi-Pueblo-Kultur. Wir gingen hinunter zur Ruine, in der zwei Ranger geduldig alle Fragen der Besucher beantworteten. Klaus stieg auch in die begehbare „Kiva“ hinab, was allerdings etwas Geduld erforderte, da der Platz in dem Erdloch begrenzt und nur eine Leiter zum Ein- und Ausstieg zur Verfügung stand. Ich verzichtete angesichts der wartenden Schlange an Kindern und Eltern darauf. Hinterher fragte ich Klaus was es zu sehen gab. Außer einem dunklen rund gemauerten Raum mit Loch in der Decke gab es offensichtlich nichts Aufregendes. Wir hätten gerne noch den 4km Trail zu den Steinzeichnungen gemacht, was aber mit Blick auf die Uhr doch keine so gute Idee war. Es war schon wieder nach 16:00h! Wo ist nur die Zeit geblieben? Wir wollten ja noch zu „Long House“ & „Step House“, welche etwas abseits auf der „Wetherill Mesa“ ca. 13km von dem Visitor Center lagen.



Das Innere einer Kiva



Spruce Tree House

Um 16:35h kamen wir an den Abzweig. Die Straße war allerdings mit einer Halbschranke gesperrt. Auf dem Hinweisschild lasen wir zu unserer Enttäuschung, dass die Zufahrt nur bis 16:00h möglich war. Schade! Wie die Zeit vergeht! Der Besuch im Mesa Verde NP war so kurzweilig, dass wir überhaupt nicht registrierten wie spät es bereits war. Dieser Nationalpark ist für mindesten 3 bis 4 Tage ausgelegt, ohne dass es einem dabei langweilig werden würde.

Nachdem uns der Weg zu dem zweiten Teil des Parks nun aus Zeitgründen verwehrt war, entschieden wir uns auf dem Rückweg den Junk Yard mit den alten Fahrzeugen, den wir tags zuvor kurz vor Cortez gesehen haben nochmals zu besuchen und einige Bilder davon zu schießen. Auf dem Rückweg aus dem Park fiel mir auf, dass die STOP / SLOW Schild-



Autofriedhof bei Cortez, CO

halter an der Baustelle uns Motorradfahrer wieder äußerst freundlich grüßten, wie schon am Morgen bei der Hinfahrt. Mopedfahrer haben hier in den USA schon ein besonderen Stellenwert.

Der nun angepeilte Autofriedhof lag ca. 3 Meilen vor der Stadt und war immens weitläufig. Man sah, dass die Fahrzeuge schon vor einigen Jahren hier abgestellt worden waren. Seither wurde von der Natur versucht sie in die Landschaft zu integrieren. Die meisten Autos waren wohl aus den fünfziger und frühen 60er Jahren, aber einige davon waren bestimmt auch „Pre-War II“ Vehikel. Da es aber

durchweg amerikanische Modelle waren fiel uns die Einschätzung der Jahrgänge etwas



Autofriedhof bei Cortez, CO

schwer. Schade war, dass man den Platz nicht betreten durfte, da er komplett mit Stacheldraht eingezäunt war und am Eingang ein Schild mit „Private Property! No Trespassing“ prangerte. Da gab es wundervolle Schrott-Motive, aber wir waren leider viel zu weit davon entfernt.

Später im Hotel erfuhr ich, dass der Besitzer des Schrottplatzes schon seit Jahren ein Verfahren am Hals hatte den Platz zu räumen, sich aber bisher erfolgreich weigerte. Allerdings war noch ein „For Sale“ Schild an der Hofeinfahrt angebracht, was wiederum meinen Informant im Hotel zu der Vermutung kommen ließ, dass nun nach ca. 15 Jahren doch Bewegung in den Fall „Car Cemetery“ kam.

19:30h waren wir wieder zurück in unserm Hotel und beeilten uns zu duschen und fürs Ausgehen fertig zu machen. Heute wollten wir uns ein bisschen Kultur einverleiben. Im

Cortez → Mesa Verde NP → Cortez, CO

HD = 82 Meilen (132 km)

„Cortez Culture Center for American Indian Dances and Cultural Programs“ war der „Sundance“ angesagt. Kurz vor der Vorstellung waren wir dort. Heute wurde aber nicht der Sonnentanz, sondern ein Ein-Frauen-Stück mit Musik - „The Women and the Scarf“ - aufgeführt. Wir sahen uns noch die Ausstellung indianischer Kulturgestände an und lasen aufmerksam den Inhalt der bevorstehenden Aufführung, die im Original von 1920 stammte. Naja, danach ließ unser Interesse an Kultur schon etwas nach, aber warum nicht. Wir gingen nach draußen, denn es war ein Freilicht Aufführung. Als erstes sahen wir die Liste an Verhaltensregeln:

- Keine Photographien!
- Kein Filmen!
- Kinder sollen sich ruhig verhalten!
- Keine eigene Getränke!
- Kein Essen!
- Kein Dies und kein Das....

In einem benachbarten Zelt gab es als Erfrischung für die Pause *Cola*, *Cola Light* und *Mountain Dew* (angebliches originales unbehandeltes Quellwasser) zu 2.-\$ die 0.33ml Dose. Die Diskussion ob wir uns das antun sollen war nur kurz und eigentlich keine Diskussion. Wir waren uns sofort einig. Es war wahrscheinlich interessanter für uns und unseren ausgetrockneten Kehlen gleich in die *Mainstreet Brewery* zu gehen, als eine Stunde Kultur „nicht“ zu genießen. So saßen wir 10 Minuten später wieder in der „Micro-Brewery“ und genossen die unterschiedlichsten Biere und riesige Portionen an Essen. Das IPA war wieder mit Abstand das Beste von allen Bieren. Schade, dass es so etwas nicht bei uns in Deutschland gibt.

Ich fragte nun nach dem (deutschen) Wirt, um das mysteriöse Schild im Schaufenster („Bei uns schmeckt das Bier besser als bei Winkler“) erklärt zu bekommen, aber er war noch nicht da. Die Bedienung wusste auch nicht, ob er heute noch reinschauen wird.

Klaus hatte sich heute für eine vegetarische Platte mit *Tortilla with Black Beans* entschieden, bei der ich mich fragte, wie man so eine große Portion anbieten, geschweige essen konnte. Allerdings war meine *Bratwurst-Burrito with Spicy Cajun Sausage* auch nicht wesentlich kleiner. Aber trotz der Portionsgröße, waren beide Essen von hervorragendem Geschmack, was einem bei überfüllten Mägen die Qual der letzten Bissen erleichterte.

Wir werden morgen Abend bestimmt wieder hierher kommen, da noch einige interessante Menüs auf der Karte standen.

Die 1,5km zurück zum Hotel waren heute ein notwendiger Verdauungssparzierringang. Wir genossen die laue Abendluft, denn es hatte immer noch ca. 18°C und das um 22:30h. Es war ebenfalls schön die Ruhe zu spüren die in den kleinen Ort einkehrte. Gerade, dass man nicht auch noch die Gehwege hochklappte.

Nun freuten wir uns schon auf morgen, da es nun zur Abwechslung mal in die Berge, den *San Juan Mountains*, gehen sollte.



Abendessen in der „Mainstreet Brewery“

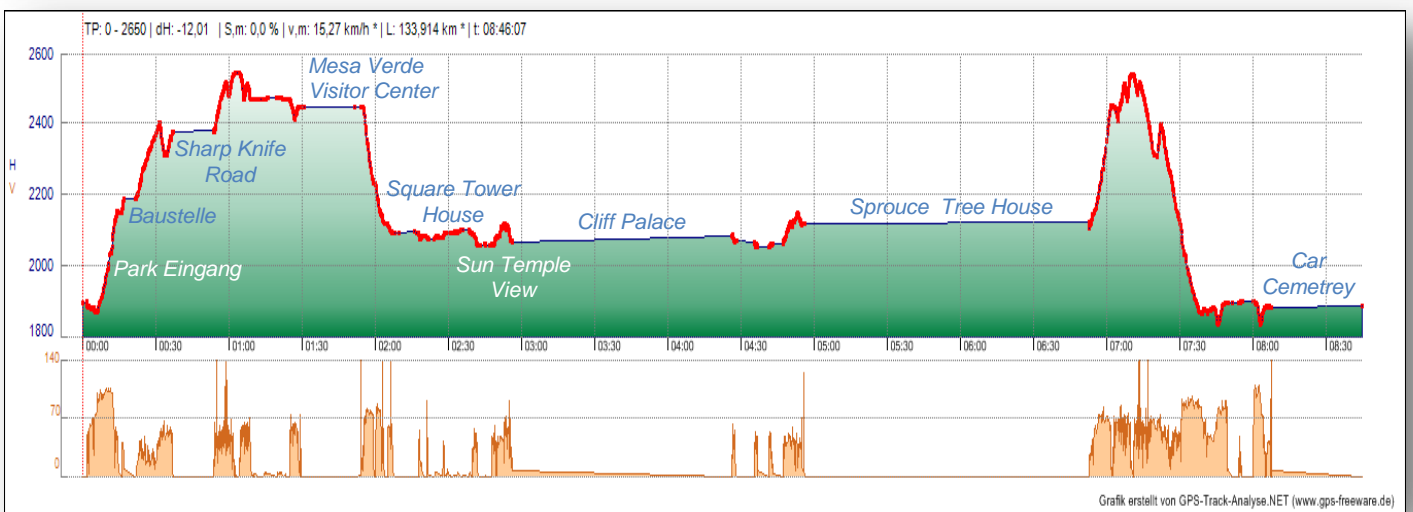
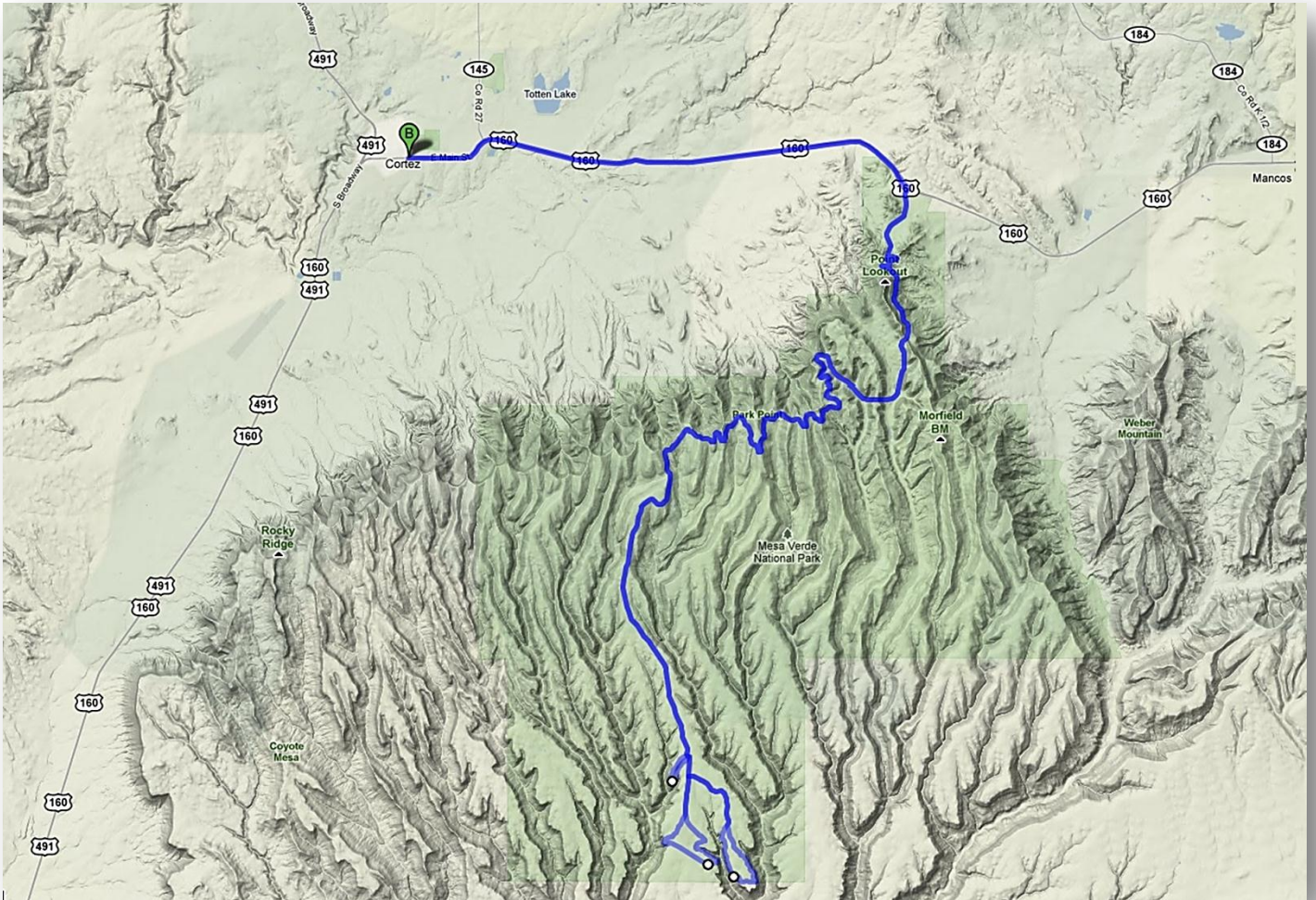


Cortez → Mesa Verde NP → Cortez, CO

HD = 82 Meilen (132 km)

Statistik Garmin Navi  
Cortez, CO → Mesa Verde NP

84 Meilen (134 km)



Cortez → Mesa Verde NP → Cortez, CO

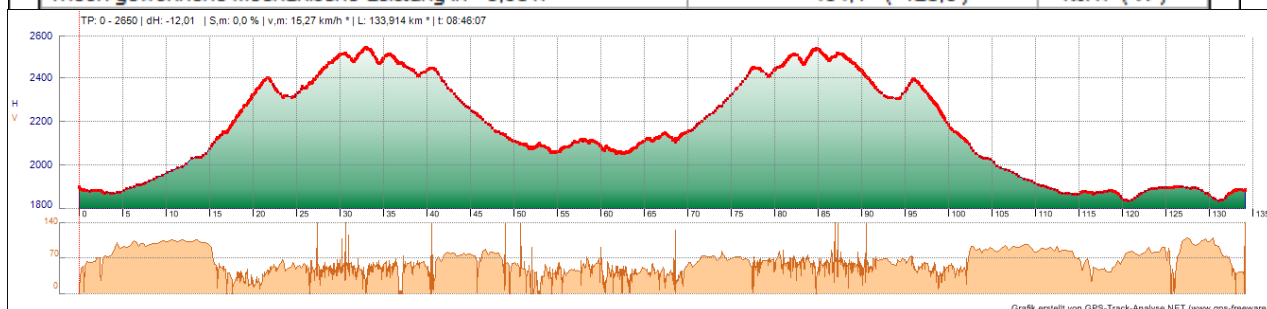
HD = 82 Meilen (132 km)

Start	09:53h	Cortez, CO
Ende	18:40h	Cortez, CO
Fahrtzeit (ohne Pause)	03:50h	
Pause (> 5 min)	04:55h	
Streckenlänge	134 km	
Mittlere Geschwindigkeit	34,8 km/h	
Tiefster Punkt	1836 m	Cortez, CO
Höchster Punkt	2546m	Chapin Mesa

## Statistische Auswertung

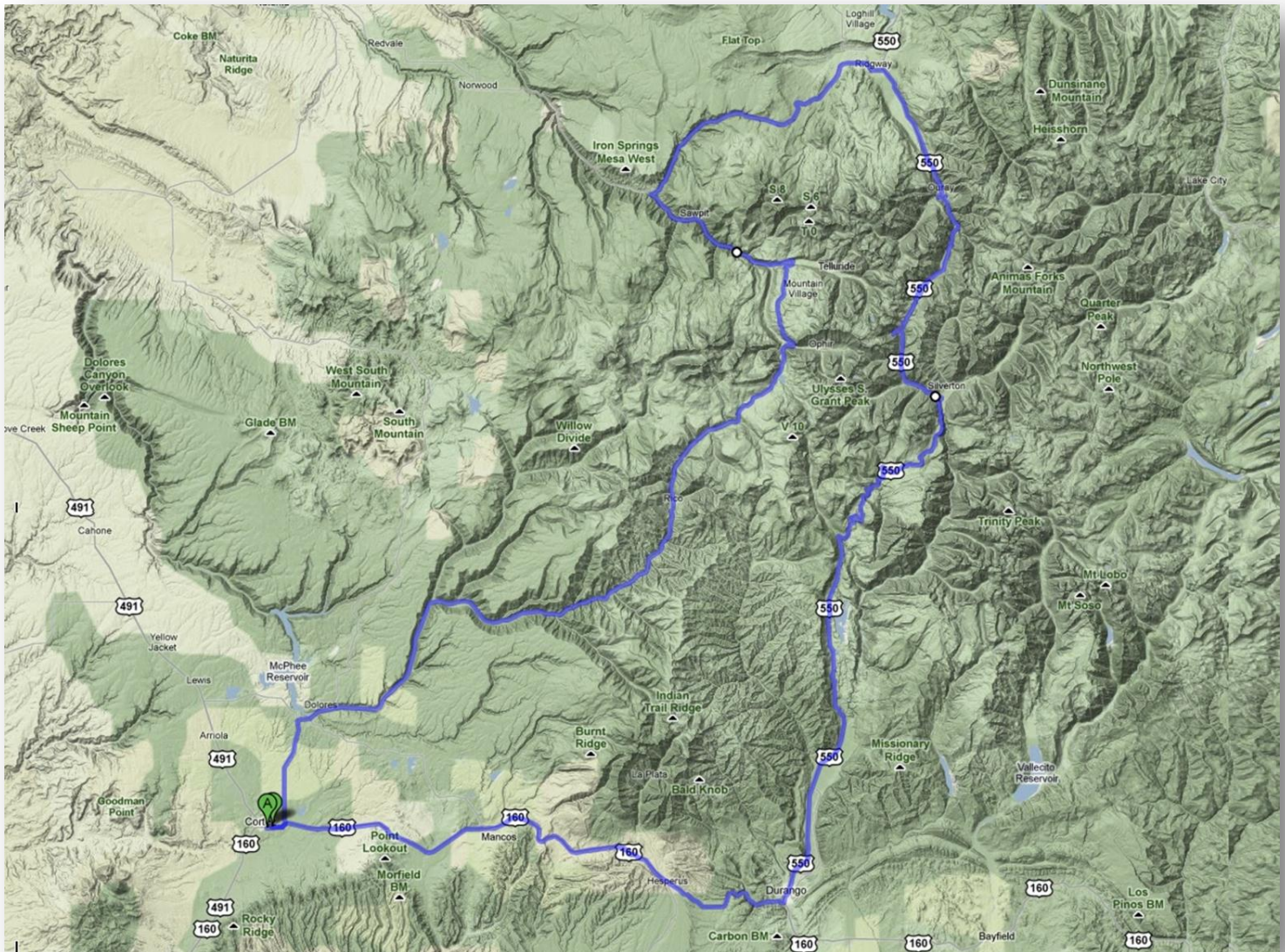
des Tracks: 20100603-all.gtabin, 03-JUN-10

Art des Wertes	Wert	Einheit
Start der Aufzeichnung	03.06.2010 17:53:30	-
Länge der Aufzeichnung	08:46:07	hh:mm:ss
Ende der Aufzeichnung um	04.06.2010 02:39:37	-
Anzahl der Trackpoints	2639	-
Strahlänge gesamt	133.705	km
Maximale Geschwindigkeit	120,65	km/h
Geschwindigkeitsanteil (streckenbezogen) bis 25 km/h	4,4	%
Geschwindigkeitsanteil (streckenbezogen) bis 50 km/h	25,09	%
Geschwindigkeitsanteil (streckenbezogen) bis 75 km/h	39,98	%
Geschwindigkeitsanteil (streckenbezogen) bis 100 km/h	23,37	%
Geschwindigkeitsanteil (streckenbezogen) bis 130 km/h	7,15	%
Reine Fahrzeit	03:50:38	h:mm:ss
Durchschnittsgeschwindigkeit ohne Pausen	34,78	km/h
Summe der Pausenzeiten (Pausen > 5 min)	04:55:29	h:mm:ss
Durchschnittsgeschwindigkeit inklusiv Pausen	15,25	km/h
Überwundene Höhen +/- absolut	4297,69	m
Minimale Höhe	1836,23	m
Maximale Höhe	2546,16	m
Durchschnittliche Höhe (Höhenintegral)	2166,24	m
Überwundene Höhen Bergauf (+) über 61,509 km	2142,84	m
Mechanische Arbeit Bergauf bei 80 kg Masse	1681,7	kJ
Mechanische Leistung Bergauf in 3,08 h	546,8 (151,9)	kJ/h (W)
Überwundene Höhenmeter Bergab (-) über 64,166 km	-2154,85	m
Theor. gewonnene mechanische Leistung in 3,90 h	-434,1 (-120,6)	kJ/h (W)



Grafik erstellt von GPS-Track-Analyse.NET (www.gps-freeware.de)

**Part 2 Die Reise**



Ich freute mich heute auf die Abwechslung mal nicht durch Sandstein und Wüste geprägte Landschaften zu fahren, sondern eine eher alpine Tour zu vor uns zu haben. Es standen nämlich vier 10.000er Pässe Tour auf dem Programm – dem „San Juan Skyway – Scenic Byway“. Natürlich 10.000 in „Feet“ und nicht in Metern, aber trotzdem werden es jedes Mal mehr als 3250 Höhenmetern sein, die wir überfahren werden.

**San Juan Skyway – Südwestliches Colorado**

aus Wikipedia, der freien Enzyklopädie

Der 236 Meilen lange **San Juan Skyway** ist eine der bekanntesten Aussichtsstraßen Colorados, und zwar während des gesamten Jahres. Er verbindet die Bergstädte Durango, Silverton, Ouray, Ridgway, Telluride, Dolores und Mancos. Der Red Mountain Pass zwischen Silverton und Ouray bietet einen Blick auf die farbenprächtigen San Juan Mountains.

Vorher mussten wir aber unsere Tanks füllen, Reifendruck prüfen und für Klaus eine weitere 8 Gigabyte Speicherkarte für seine Kamera besorgen. Klaus hatte inzwischen einige Filmchen gedreht, die doch deutlich Speicher gefressen hatten. Außerdem hatten wir jetzt erst Halbzeit. Wer weiß, was wir in dem zweiten Teil der Reise noch alles erleben und digital festhalten werden wollen?

Tatsächlich fanden wir an der Tankstelle, anders als in *Moab, UT*, einen *Service Point*, der einen Druckluftschlauch zum Füllen der Reifen anbot. Es war allerdings nur ein Schlauch mit Ventilanschluss, aber weit und breit kein Manometer. Was machen die Amis bloß mit Druckluft wenn man keine Rückmeldung über den Reifendruck hat? Glücklicherweise hatte Klaus einen kleinen Taschenmanometer einstecken. Die Honda hatte auf beiden Reifen 2.4 bar. Meine Harley hatte vorne noch 1.8 bar und hinten 2.3 bar. War zwar nicht kritisch, aber ich füllte den vorderen Pneu ebenfalls auf 2.3 bar auf.

Nun gingen wir noch in den benachbarten *Walmart*, wo sich Klaus eine weitere 32 GB Speicherkarte besorgte. Der Memo-Stick war im Vergleich zu unseren deutschen Preisen recht günstig.

Erst gegen 10:45h waren wir wieder auf der Straße und fuhren auf der *CO-160* in Richtung Westen nach *Durango, CO*. Tanken, Luft für die Reifen und Speicherkartenerwerb, hatten uns doch tatsächlich mehr als 1h aufgehalten.



CO-160 East

Die Straße verlief relativ gerade durch eine leicht hügelige Gegend. Alle paar Meilen gab es mehrere Kilometer lange Abschnitte, bei der entweder der eigene oder gegenüberliegende Fahrstreifen zweispurig ausgebaut war. Ideal um LKWs und übergewichtige RVs zu überholen.

Ich war gerade bei so einem Überholvorgang, als ich weit vor mir ein kleines Postauto auf der Überholspur sah, das wohl zu den links angebrachten Briefkästen wollte. Da kein Gegenverkehr kam, nahm ich an, dass es gleich die Straßenseite wechseln würde und die Überholspur freigibt. Der Postwagen bewegte sich aber nicht sondern blieb nun einfach stehen. Mir blieb nichts anderes übrig als Gas zu geben um die rechte Lücke zwischen RV und dem Postwagen noch nutzen zu können. Bremsen und links zwischen RV und Klaus einzuscheren hätte unter Umständen eine andere, wesentlich kritischere Situation verursacht. So schaffte ich es mit einem eleganten Schlenker noch an dem in der Mitte stehenden Postfahrzeug vorbeizukommen. Da sollte ich wohl in Zukunft besser darauf achten was die Autos auf der mittleren Spur vorhaben.

### **Durango (Colorado)**

aus Wikipedia, der freien Enzyklopädie

**Durango** (Navajo: *Kintláni*) ist eine Stadt im US-Bundesstaat Colorado, USA. Mit 15.501 Einwohnern (Stand: 2005) ist Durango im La Plata County die einwohnerreichste Siedlung und auch dessen County Seat. Touristische Anziehungspunkte sind die nahegelegenen Skigebiete, eine historische Eisenbahn, die zwischen Silverton und Durango pendelt, sowie der 36 Meilen (knapp 60 km) entfernt liegende Mesa-Verde-Nationalpark.

Durango ist außerdem beliebter Ausgangspunkt für die Jagd im Umland sowie bekannt für exzellentes Fliegenfischen im Animas River und San Juan River. Diese Flüsse sind auch bei Kajak- und Kanufahrern beliebt. Der regionale Flughafen Durango-La Plata County wird unter anderen von Delta Air Lines, Lynx Aviation (Frontier Airlines), United Express (United Airlines) und US Airways angefliegen.

### Geschichte

#### **Durango and Silverton Narrow Gauge Railroad**

Die Stadt wurde im September 1880 durch die Eisenbahngesellschaft Denver and Rio Grande Western Railroad errichtet, um den San-Juan-Bergbaudistrikt zu versorgen. Der Ort ist nach der spanischen Stadt Durango benannt worden. Das Wort Durango leitet sich vom baskischen Wort „Urango“ ab und bedeutet so viel wie „Wasserstadt“. Die offizielle Stadtgründung erfolgte am 27. April 1881.

Die **Durango and Silverton Narrow Gauge Railroad** ist eine Museumseisenbahn, die Durango mit der historischen Bergbaustadt Silverton verbindet. Auf der Strecke verkehren Dampflokomotiven und das rollende Material stammt aus den 1920er Jahren und ist teilweise noch älter. Sie ist seit 1961 eine National Historic Landmark und in das National Register of Historic Places eingetragen.

1990 fand in Durango die erste Mountainbike-Weltmeisterschaft statt.

1992 fand in Durango die USA-Schachmeisterschaft statt. Sieger war der US-Schachspieler Patrick Wolff.

### Geographie

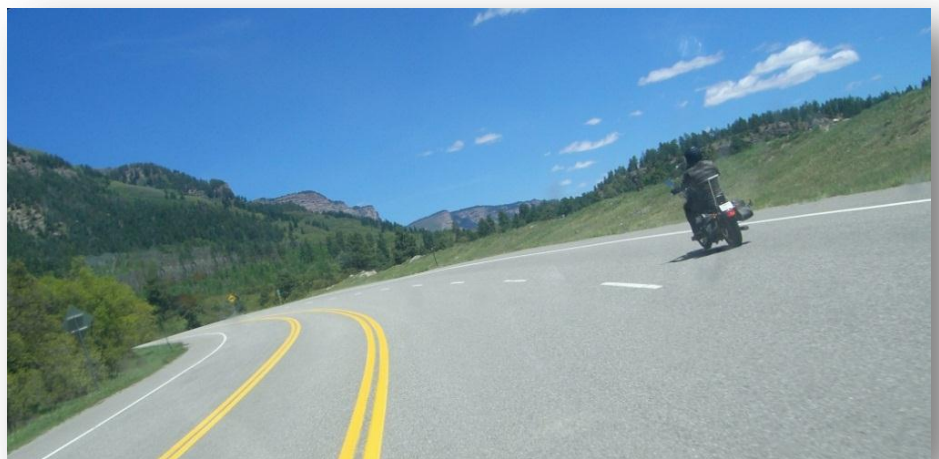
Der Ort liegt in einer Höhe von 1.988 m. Nach den Angaben des United States Census Bureaus hat die Stadt eine Fläche von 17,7 km<sup>2</sup>, wovon 17,67 km<sup>2</sup> auf Land entfallen.

Durango liegt im Tal des Animas Rivers und ist von den San Juan Mountains umgeben. Die Stadt liegt an den Fernstraßen U.S. Highway 160 (dem Old Spanish Trail) und U.S. Highway 550 erreicht. U.S. 550 ist eine nur teilweise autobahnähnliche Straßenverbindung nach Albuquerque und trägt nördlich von Durango den Spitznamen Million Dollar Highway.



Durango, CO

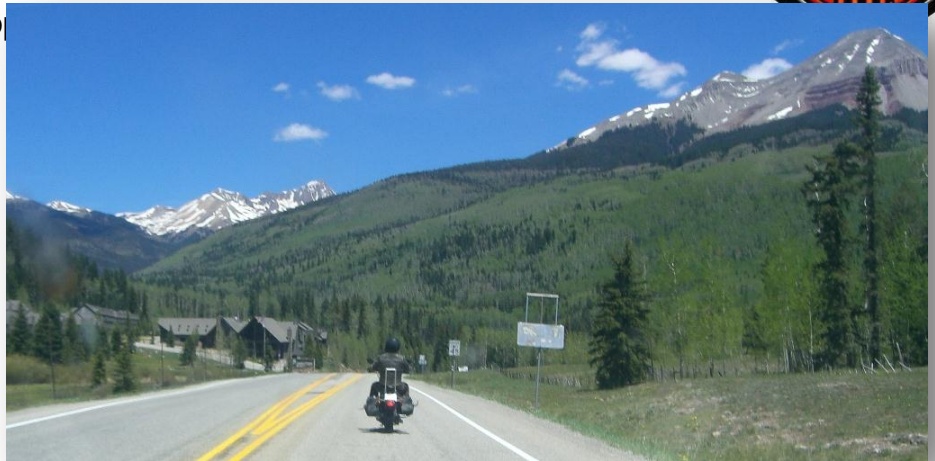
Durango war im „Motorrad Reisen“ Magazin lobend als „Wild-West-Stadt“ erwähnt. Daher fuhr ich ins Zentrum. An der Kreuzung zur US-550 verließ ich die offizielle Route. Okay, es waren einig Backsteinbauten mit schönen Fensterstürzen zwischen all dem Verkehr zu sehen, aber von Romantik fehlte jede Spur. Wieder waren wir uns sofort einig. Hier lohnt es sich für uns nicht Pause zu machen. Das verschieben wir auf einen ruhigeren Ort. So tuckerten wir mit dem dichten Stadtverkehr im Schritttempo von Ampel zu Ampel bis wir ca. 4km später wieder auf den *Scenic Byway* kamen. Innerhalb weniger Minuten lichtete sich der Verkehr. Nach 25 Minuten waren wir nahezu alleine auf der Straße. Nun begann die US-550 auch anzusteigen. Der Name „San Juan Skyway – *Scenic Byway*“ traf ab hier vollends zu. Die Straße verlief überwiegend in moderaten



US-550 North

Cortez, CO → San Juan Loop

Kurven ansteigen parallel zur historischen Eisenbahnstrecke *Durango – Silverton*. Die Eisbahnfahrt mit der Dampflok und ihren historischen Wagen dauert ca. 3,5h wobei man entweder mit dem Bus in 1,5h, oder erneut mit dem Zug zurück nach *Durango* fahren konnte. Eine Rundreise kostete je nach Rückfahrtwahl 60.-\$ bzw. 80.-\$



*US-550 North*

Aber die Straße war zum Motorradfahren wie geschaffen und die Aussichten auf die Berge waren gigantisch. Auf dem ersten 10.000er Pass, dem *Coal Bank Pass*, hielten wir an und informierten uns an den Infotafeln über Geologie, Flora und Fauna. Von nun an wurden die Kurven enger,

aber bei dem geringen Verkehr war es eine reine Freude. Am *Mola Pass* hielten wir erneut an. Von einem kleinen Felsen hatten wir einen herrlichen Ausblick auf schneebedeckte Berge und den *Mola Lake*.



*Blick vom Coal Bank Pass*



*Mola Pass – 10910ft*

Ein paar kurvige Kilometer weiter konnte man in das weitläufige Tal blicken in dem *Silverton, CO*, das Ziel der Eisenbahnstrecke lag. Von unserer Parkbucht konnten wir unter uns in ca. 2km Entfernung zwei der historischen Züge erkennen. Ich drängte etwas zu Weiterfahrt, da ich hoffte etwas näher an die Lokomotiven heranzukommen, bevor sie

den Ort wieder in Richtung *Durango* verließen.



*Silverton, CO*



*Historic Durango – Silverton Express*

Einer der Züge stand direkt am Ortseingang auf einem Nebengleis. Er wurde gerade für die Rückfahrt fertig gemacht. Wir parkten direkt neben der Lokomotive. So konnten wir noch unsere Fotos schießen, bevor sie wegfuhr. Aber nur wenige Minuten später schnaufte der zweite Zug auf das Nebengleis. Offensichtlich wurden hier in *Silverton* die Züge getauscht, so dass jeder der beiden Dampfloks die Strecke nur einmal pro Tag fahren musste. Ich sprach noch kurz mit dem zweiten Lokführer, der mich in seiner Latzhose an Lukas den Lokomotivführer erinnerte. Dabei erfuhr ich, dass unter der großen Kuppel hinter dem Schornstein, Streusand verborgen war, welches man bei Steigungen einsetzte, um eine bessere Griffigkeit zu bekommen. Vor allem im Winter ist dies unabdingbar. Zwischen Ankunft und Rückfahrt verblieb den Fahrgästen ca. 2,5h um ihr Geld in *Silverton* auszugeben. Die Zugreisenden sind mittlerweile in den Sommermonaten die Haupteinnahmequelle für den Ort.

### **Silverton, Colorado**

aus Wikipedia, der freien Enzyklopädie  
**Silverton** ist eine kleine Gemeinde im US-Bundesstaat Colorado und Verwaltungssitz von San Juan County. Sie liegt in einem Tal des San-Juan-Gebirges rund 280 km südwestlich von Colorado Springs und rund 90 km nördlich der neumexikanischen Grenze. Silverton wurde nach Silberfunden in den 1870er Jahren gegründet und war rund zehn Jahre später mit dem Anschluss an das Eisenbahnnetz auf dem Höhepunkt seiner Geschichte angelangt



*Silverton, CO*

**Silverton** ist über die zwischen Durango und Ridgway als Million Dollar Highway bekannte Fernstraße 550 erschlossen, die die Gemeinde über den Red Mountain Pass mit Ouray und über den Molas Pass mit Durango, dem touristischen Zentrum des südwestlichen Colorados, verbindet. Die Stadt lebt heute vor allem vom Tourismus, den eine täglich verkehrende Dampfeisenbahn der Durango and Silverton Narrow Gauge Railroad aus Durango sicherstellt.

Der historische Kern Silvertons um die Blair Street wurde 1961 zur National Historic Landmark

Gegen 13:30h waren auch wir im „Zentrum“ von Silverton, CO angekommen. „Zentrum“ heißt hier, eine ca. 500m lange Hauptstraße, geschmückt mit grellfarbigen Häusern im Stil der 1880er Jahre. Hier fanden wir in einer Seitenstraße eine urige Kneipe, die „Handle-Bar“ Hinter dem Tresen und überall an den Wänden verteilt waren eine Unzahl an Nippes, Spiegel mit Aufdrucken, Emaille Schilder, ausgestopfte Tiere, wie Hase mit Geweih, Bärenkopf mit Zigarette, Sonnenhut und Halskette, so wie „Sinnsprüche“, wie z.B. „Don't talk about yourself, we'll do that after you leave“, oder „The liver is evil, it has to be punished!“ Wir tranken unser „Odouls“ womit wir uns gleich einige lose Kommentare des Barkeepers einhandelten, weil alkoholfreies Bier nicht als richtiges Getränk für Motorradfahren angesehen wurde. Klaus bestellt noch ein scharfes Chili, was dann wieder, okay war.

Der Wirt empfahl unserem Theken-Nachbarn Sehenswürdigkeiten in der näheren Umgebung. Unter anderem erregte die Beschreibung einer „Ghost-Town“ unser Interesse, so dass Klaus nachfragte, wo und wie weit es bis dahin sei. Statt einer Antwort bekamen wir ein Frage gestellt: „What kind of bikes do you have?“ Nach unseren Antworten winkte er entschieden ab: „No way! Forget it!“ Wir würden nur mit geländefähigen Motorrädern am besten TRIAL-Maschinen eine Chance haben. Es ist eine Strecke auf der man ohne 4WD es auch nicht versuchen sollte. Anstatt die Koordinaten zubekommen, um dann selbst zu entscheiden, ob wir das machen könnten, oder nicht, gab es nur diese Absage. Na ja, vom Zeitfaktor her wäre es vielleicht auch zu viel für den Tag geworden, aber prinzipiell gereizt hätte es uns schon.



„Handle Bar“

#### “The Million Dollar Highway → U.S.550

aus Wikipedia, der freien Enzyklopädie

Der größte Teil der **US-550** in Colorado ist eine zweispurig ausgebaute, gebirgige Schnellstraße.

Die Route fährt nach Norden durch die San Juan Mountains und ist Teil des „San Juan Skyway Scenic Byway - The Million Dollar Highway“ erstreckt sich über ungefähr 25 Meilen (40 km) und folgt der Route der US 550 zwischen Silverton und Ouray , Colorado .

Die Herkunft des Namens Million Dollar Highway ist umstritten. Es gibt mehrere Legenden über die Herkunft des Namens. U.a., dass es 1920 eine Million Dollar kostete eine Meile die bauen, aber auch, dass bei den Aufschüttungen für den Straßenbau eine Million Dollar in Gold-Erz verbaut wurden.



Verlassene Silbermine vor dem Red Mountain Pass

Zwischen Durango und Silverton führt der Skyway meist parallel zu der Durango und Silverton Narrow Gauge Railroad. Obwohl die gesamte Strecke „Million Dollar Highway“ genannt wird, sind es aber eigentlich nur die 12 Meilen (19 km) südlich von Ouray durch die Schlucht Uncompahgre auf den Gipfel des Red Mountain Pass, welche den Namen verdienen. Diese Strecke durch die Schlucht ist herausfordernd und potenziell gefährlich zu fahren. Sie ist von steilen Klippen, enge Stellen, und ein Mangel an Leitplanken gekennzeichnet. Der Aufstieg zum Red Mountain Pass ist mit einer Reihe von Haarnadel-Kurven gespickt, um Höhenmeter zu gewinnen. An vielen engstellen wurde die Straße direkt in den Berg gesprengt.

Während dieses Aufstiegs, kurz vor dem Red Mountain Pass, sind die Reste der Idarado Mine sichtbar.

Fährt man die US 500 von Silverton nach Ouray in Richtung Norden, kann sich der Fahrer dicht an der Innenseite der Berge halten, Reist man dagegen nach Süden, von Ouray nach Silverton, fährt man am Rand der abfallenden Schlucht mit manchmal schwindelerregenden Aussichten in die Tiefe.

Die Straße ist das gesamte Jahr für den Verkehr offen. Für die Fahrer und Insassen mancher große Wohnmobile (RVs) ist das Befahren in beide Richtungen, mit



Red Mountain Pass – 11018 ft

einem gewissen Maß an Aufregung (oder Gefahr) verbunden.

Die Temperaturen im Sommer können 70°F bis 90°F in Durango oder Orey erreichen, während auf den Pässen es noch 50°F-70°F werden können. Der Wintersaison beginnt im Oktober und Schnee versperrt oftmals das Befahren der Straße.

Nördlich von Durango, führt die Straße an Trimble Springs mit seinen heißen Quellen, vorbei. Die Therme ist schon seit dem späten 19. Jahrhundert für Besucher offen.

Der Highway verläuft nördlich entlang des Animas River unterhalb des Hermosa Cliffs.

Es geht vorbei an den Engineer Mountain und Twilight Peak bevor man den Coal Bank Pass überquert

Es folgt der Molas Pass, von dem aus man einen wundervollen Panoramablick über den Molas Lake, dem Animas River Gorge, Snowdon Peak hat.

Reisende die weiter gen Norden fahren, passieren die Stadt Silverton, auf 9.320 ft (2841 m) gelegen und umgeben von mehreren 4000er (z.B. Sultan Mountain, Kendall Mountain und Storm Peak) Die US-550 verläßt Silverton und steigt das Mineral-Creek-Tal hinauf zum Red Mountain Pass. Auf der Abfahrt nach Orey passiert man die Ruine der Longfellow Mine, welche direkt an der Straße liegt. Der Highway führt dann mit einer Reihe von Haarnadelkurven talabwärts bevor man den Lookout Point erreicht, von wo sich eine wundervolle Aussicht auf die Stadt Ouray bietet.

Dieser Abschnitt zwischen Durango – Silverton – Ouray führt über drei Pässe : Coal Bank Pass, mit 10,640 ft (3,240 m). Molas Pass, mit 10,970 ft (3,340 m). Red Mountain Pass, mit 11,018 ft (3,358 m).

### Geschichte

Der ursprüngliche Teil des Million Dollar Highway war eine Mautstraße, von Otto Mears 1883 gebaut um Ouray mit Ironton zu verbinden. Ein weitere Mautstraße wurde gebaut, welche über den Red Mountain Pass führt um Ironton mit Silverton zu verbinden.

In den späten 1880's Otto Mears wandte sich dem Eisenbahnbau zu und baute die Silverton Railroad nördlich von Silverton über Red Mountain Pass um das lukrative Minengebiet bei den Red Mountains zu erreichen. Die Strecke endet bei Albany nur acht Meilen (13 km) südlich von Ouray.

Die übrigen acht Meilen (13 km) wurden als zu schwierig und zu steil für eine Eisenbahn angesehen.

Man hatte zwar auch eine Zahnradbahn vorgeschlagen, aber diese Idee blieb im Planungsstadium stecken.

In den frühen 1920'ern wurde die originale Mautstraße unter erheblichen Kosten erweitert und wurde zur heutigen US-550. Der Million Dollar Highway wurde 1924 fertiggestellt. Heute ist die gesamte Strecke ein Teil des San Juan Skyway Scenic Byway.



Million Dollar Highway – Serpentina Bild mit mir

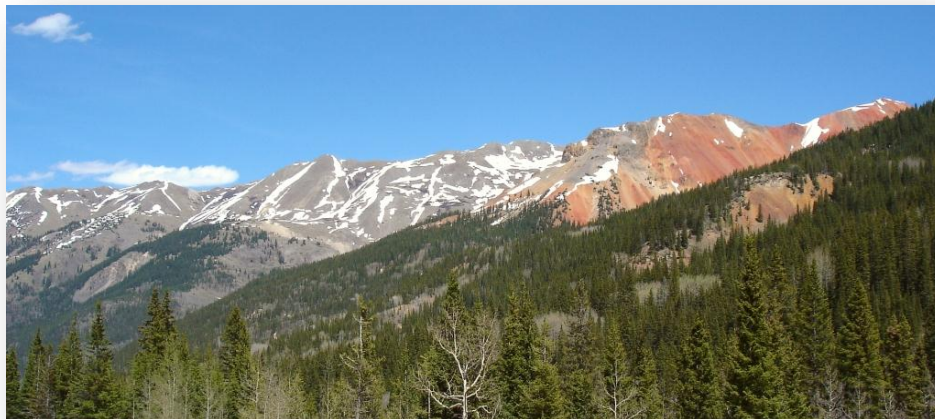
Cortez, CO → San Juan Loop → Cortez, CO

HD = 241 Meilen (395 km)

Um 14:30h fuhren wir weiter zu „Red Mountain Pass“, mit 3358m dem höchsten Punkt unserer heutigen Rundreise. Unterwegs machte ich noch ein Bild einer verlassenen Silbermine. All die Ereignisse, wie das Dampffross, der Namen *Silverton*, die alten Gebäude und nun die Silbermine mit seinem Holzturm, all das lies schon etwas „Western“-Romantik aufkommen. Die Aussicht vom Pass hinter auf das Tal und die sich in Serpentinaen hinunter schlängelnde Straße war gigantisch. Klaus schlug vor ein Bild mit mir in der Kehre machen. So fuhr ich schon mal vor. Nach ca. 3km, lag linkerhand, ein Parkplatz etwas erhöht über der Straße mit tollem Blick auf eine Kurve und dem dahinter liegenden, stillgelegten Bergwerk. Von da wollte wiederum ich ein Foto von Klaus schießen, wenn er hier um die Kurve kam. Ich stellte mich so auf, dass ich eine gute Übersicht auf die Straße hatte. Nun hieß es sich beeilen! Schnell die Kamera aus meinem Tankrucksack zu kramen, einschalten, warten bis die Software gelade...MIST! – VERPASST! Gerade als ich sie eingeschalten hatte, zischte Klaus schon um die Kurve und zwar mit ziemlich hoher Geschwindigkeit, denn er wollte schnellst möglich zu mir aufschließen. Nun war es an mir Klaus einzuholen. Ich packte unverrichteter Dinge alles schnell wieder zurück. Nun machte ich mich auf zur Aufholjagd. Aber schon nach wenigen Kilometer gab ich es auf. Mit einem riesiger LKW vor dir und Kurve an Kurve, da hattest Du keine Chance. Wie war Klaus nur an dem Sattelschlepper vorbeigekommen? Irgendwo wird er schon stehen bleiben und auf mich warten. Dazu kamen noch die fantastischen Ausblicke auf, blutroten Berge, tiefe Schluchten, rauschende Wasserfälle, die ich ebenfalls mit meiner Kamera festhalten wollte.



US-550 – Million Dollar Highway



Red Mountain No. 1

So stoppte ich mehrmals, auf dem mit Abstand schönsten Abschnitt des „San Juan Scenic Skyway“, um die Eindrücke digital festzuhalten. Das Teilstück vom Pass hinunter nach *Ouray, CO* waren zwar nur 20km, aber die pure Freude des Motorradfahrens, wenn bloß die riesigen Trucks nicht gewesen wären.



Ouray, CO

Als ich final in *Ouray*, CO ankam sah ich Klaus gerade seine Honda parken und sein Jacke ausziehen. Er winkte mir freudig zu, wunderte sich aber wo er mich überholte habe. Er hat sich leider nicht so viel Zeit wie ich genommen, da er permanent versuchte mich auf der Strecke einzuholen. Er hatte es sogar geschafft, trotz der kurvenreichen Strecke, an einem Langholzlasten, vorbeizukommen, wobei er sich dabei ebenfalls gewundert hatte, wie ich das wohl geschafft habe. Klaus war inzwischen sogar schon ans andere Ende des Thermal-Ortes mit einem „Hot-Springs“ Freibad, gefahren, weil er mich u.U. am Ortsausgang vermutet hatte.

Es war das erste, aber auch letzte Mal auf der Reise, dass wir uns kurzfristig verloren.

Von nun an ging es etwas weniger spektakulär weiter. Die Landschaft war zwar weiterhin leicht alpin, aber die Straßen verliefen nicht mehr so kurvenreich, die Steigungen und Gefälle waren moderater. Kurz nach *Ouray*, CO verließen wir den US-Highway 550 und bogen wir links ab und fuhren nach *Telluride*, CO. Erfreulicherweise verringerte sich nun auch das Verkehrsaufkommen. Vor allem waren jetzt nur noch PKW unterwegs. Überholmöglichkeiten bei Schleichern, waren ebenfalls reichlich vorhanden.

3km vor *Telluride*, CO stoppten wir auf einem kleinen Parkplatz mit Infotafeln.

#### **Telluride (Colorado)**

*aus Wikipedia, der freien Enzyklopädie*

**Telluride** ist eine Gemeinde mit 2221 Einwohnern (Stand 2000) und County Seat des San Miguel County im Südwesten des US-Bundesstaates Colorado. Die Gemeinde liegt am San Miguel River in einem Trogtal. Eine Gondelbahn verbindet Telluride mit Mountain Village. Telluride liegt auf 2667m über dem Meeresspiegel.

#### **Geschichte**

Die Umgebung um Telluride wurde zuerst von Ute-Indianern bewohnt. 1858 wurde in Telluride Gold entdeckt. Im Jahr 1878 wurde Telluride unter dem Namen Columbia gegründet. 1887 wurde der Ort von der Post in Telluride umbenannt, um es nicht mit Columbia, Kalifornien zu verwechseln. Die Herkunft des Namens Telluride ist nicht abschließend geklärt. Er könnte abgeleitet sein vom Element Tellur, das aber im Gestein der umliegenden Berge nie gefunden wurde, oder eine Veränderung des Satzes „To hell you ride!“ darstellen, welcher durch die Bergleute geprägt wurde. Letzteres ist wegen des harten Klimas sowie der steilen Berge plausibel.



Ridgway, CO



CO-62 West – Richtung Telluride, CO

Robert Leroy Parker alias Butch Cassidy überfiel am 24. Juni 1889 die San Miguel Valley Bank in Telluride. Er erbeutete mit seiner Bande etwa 24.580 US-Dollar. Dies war Butch Cassidys erstes schriftlich belegtes Verbrechen.

Heute haben viele prominente Amerikaner in der Umgebung von Telluride luxuriöse Anwesen. Dazu zählen Talkshow-Moderatorin Oprah Winfrey, Tom Cruise, Mitglieder des Disney-Clans und auch Modedesigner Ralph Lauren.

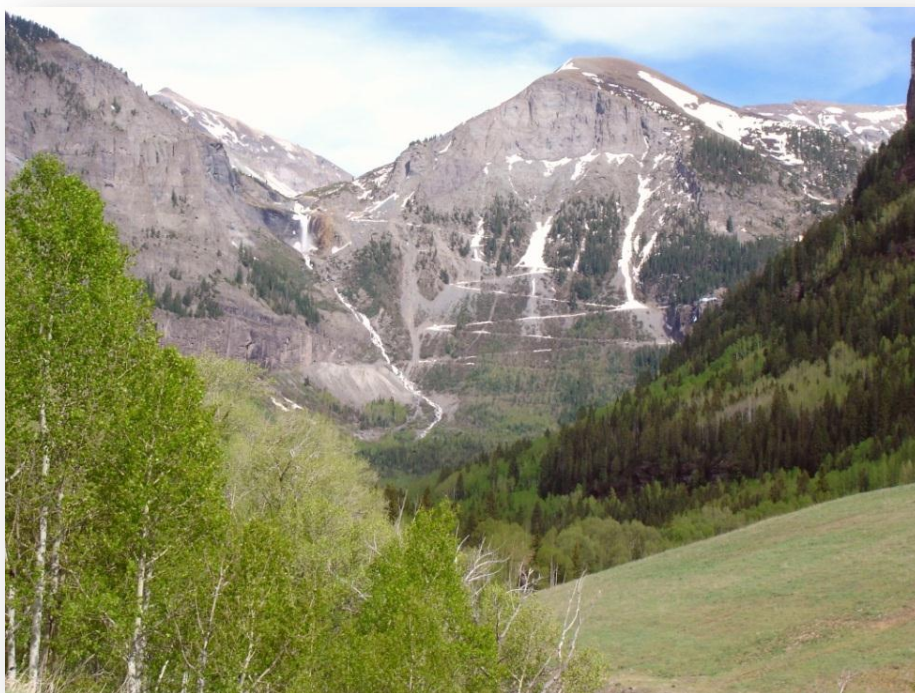
#### **Tourismus**

Telluride ist vor allem für den Wintertourismus bekannt. Das Skigebiet Telluride/Mountain Village besitzt 14 Pisten der Kategorie „Doppelt-Schwarz“, welche es in Europa nicht gibt und die selbst in Amerika selten zu finden ist (Aspen verfügt zum Beispiel über 4 doppelt schwarze Pisten.).

Im Sommer profiliert sich Telluride mit verschiedenen Festivals und Events. National bekannt sind unter anderem die jährlich stattfindenden Telluride Film Festival und Telluride Bluegrass Festival.

#### **Erwähnung in den Medien**

Der erstmals am 24. Mai 2008 im Bayrischen Fernsehen ausgestrahlte Dokumentarfilm "Ticket nach Telluride" berichtet über das Leben von drei deutschen Frauen, die nach Telluride ausgewandert sind.

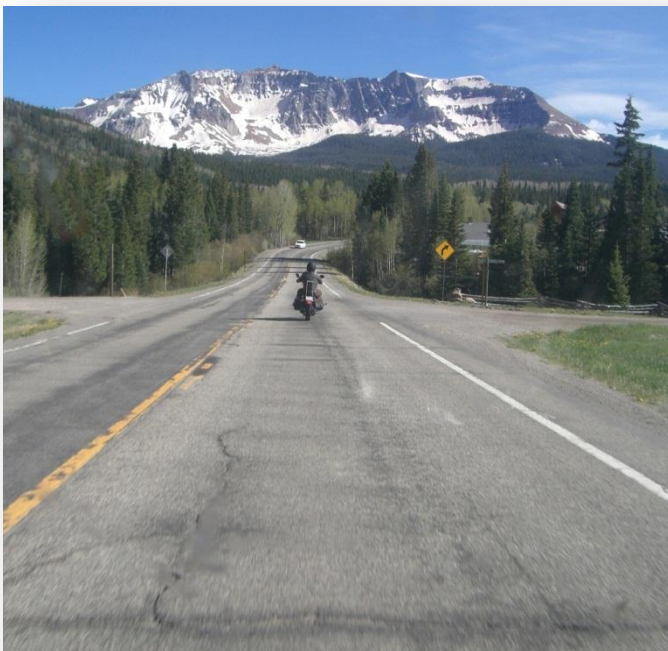


Trico Peak über Telluride, CO  
(Alternativroute? Ja, aber zum Red Mountain Pass!)

In *Telleruide*, CO, der Namen lies es uns zumindest vermuten, wurden, ebenfalls wie in *Silverton*, CO, seltene Metalle abgebaut. (s.o. → nachträgliche Info aus Wikipedia zeigen aber auf, das es nicht Tellur war) Heute lebt der Ort von Tourismus. Im Winter Skiwanderer und im Sommer Mountain-Biker. Von der Tankstelle am Ortseingang sahen wir ein reizvolle Straße in Serpentina sich den Berg hinaufzuwinden. Daher fuhren wir durch den Ort weiter um die Möglichkeit zu erörtern ob die Straße über den Berg befahrbar wäre. Sie führte nämlich final wieder auf die Straße nach Cortez. (zumindest nahmen wir das fälschlicherweise an) Leider (aus heutiger Sicht eher glücklicherweise) sahen wir, als wir näher kamen, dass große Teile des Aufstiegs noch kom-



CO-162 – Silver Mountain



CO-162 – Sunshine Mountain

plett mit Schnee bedeckt waren. Ein Durchkommen um diese Jahreszeit war noch nicht möglich. Der riesige Wasserfall links neben der letzten sichtbaren Kehre, sah fantastisch aus. Da wären wir gerne näher rangefahren. So aber drehten wir um und fuhren die 5 km zum offiziellen Abzweig nach Cortez, CO via Rico zurück. Der erste Teil der Strecke war geprägt durch eine mit Flüssigteer geflickte Asphaltdecke. All die Risse, welche der Frost hervorgerufen hatte, waren mit dem weichen Teer-Material ausgegossen und bildeten in meiner Vorstellung Bilder von Schlangen, oder anderem Fantasie-Gebilden auf die Straße. Außerdem versuchte ich in Kurven die tiefschwarzen Linien zu meiden, da ich immer noch das Rutschen des Mototrads bei der Zufahrt zum *Canyonlands NP* in Erinnerung

hatte. Es wurde aber noch schlimmer, den auf mehr als 5km war die Straße noch von den Schäden des letzten Winters noch nicht repariert. Auf diesem Teilabschnitt zogen sich ca. 2cm breite und zig Meter lange Risse längs der Straße hin. Da musste man höllisch aufpassen, dass diese Spalten einem nicht die Richtung aufzwangen.

Mit den Tannen und Latschenkiefern wirkte die Landschaft nun wieder richtig alpin. Das Panorama der noch immer schneebedeckten Berge rundeten den Eindruck ab. Entlang des 234 Meilen langen „*San Juan Skyway*“ fährt man an 10x Bergspitzen mit mehr als 14.000 Fuß (4200m) vorbei. Am „*Trout Lake*“ machten wir nochmals eine Pinkelpause, bevor es über den letzten Pass nach Rico, CO, einen kleinen Bergort, ging. Der bestand aus einem Minenturm und einem zerfallenen Holzhaus, vor dem ein großes Schild „*Cafe open*“ prangerte. Aber weit und breit kein Menschen. Viel mehr war hier nicht.



*Trout Lake*

v-l-n-r.: Golden Horn, Beattie Peak, Rolling Mountains, Grizzly Peak, San Miguel Peak

Von nun an gondelten wir durch ein liebliches Tal, welches mit langen, geraden Abschnitten die 80km über *Dolores, CO* nach *Cortez, CO* hinunter führte. Nach den vielen Kurven und Pässen war die letzte Stunde durch das *Dolores River* Tal ein perfekter Ausklang der Rundreise.

Als wir das Hotel verließen um zu der uns nun schon gut bekannten *Main Street Brewery* zu laufen, begrüßte und „*Miss Piggy – King-Kong*“ auf der gegenüberliegende Straßenseite. Da stand nämlich ein mit rosarotem Plüsch-Tutu, und Affenmaske verkleidete Person, die ein Werbeschild für eine Bar schwenkte. Als sie merkte, dass wir hinüberschauten und uns über das krasse Outfit offensichtlich amüsierten, winkte sie (er) zu uns herüber.

Das Abendessen war wie erwartet wieder gut. Diesmal tranken wir aber nur IPA und wagten keine weiteren Experimente mit unbekanntem Bier. Leider erfuhren wir auch heute nicht, was der Satz im Schaufenster: „*Bei uns schmeckt das Bier besser als bei Winkler*“ bedeutete. Während des Essens gingen wir nochmals die heutige Tour durch. Mir schien es interessanter die Strecke genau entgegengesetzt, also im Uhrzeigersinn, zu fahren, damit man den grandiosen Abschnitt *Ouray – Silverton* talaufwärts fuhr.

Morgen sollte es durch das *Monument Valley* nach *Page, AZ* gehen, wo Klaus unbedingt den „*Antelope-Canyon*“ besichtigen wollte. Mir sagte der Namen noch nichts. Das sollte sich aber ändern.

Wir hatten nun Halbzeit unserer Reise und den am weitesten entfernten Punkt von Sacramento, CA. Ab morgen ging es im Prinzip wieder zurück.



USA mit Klaus

Tag 11 04.06.10



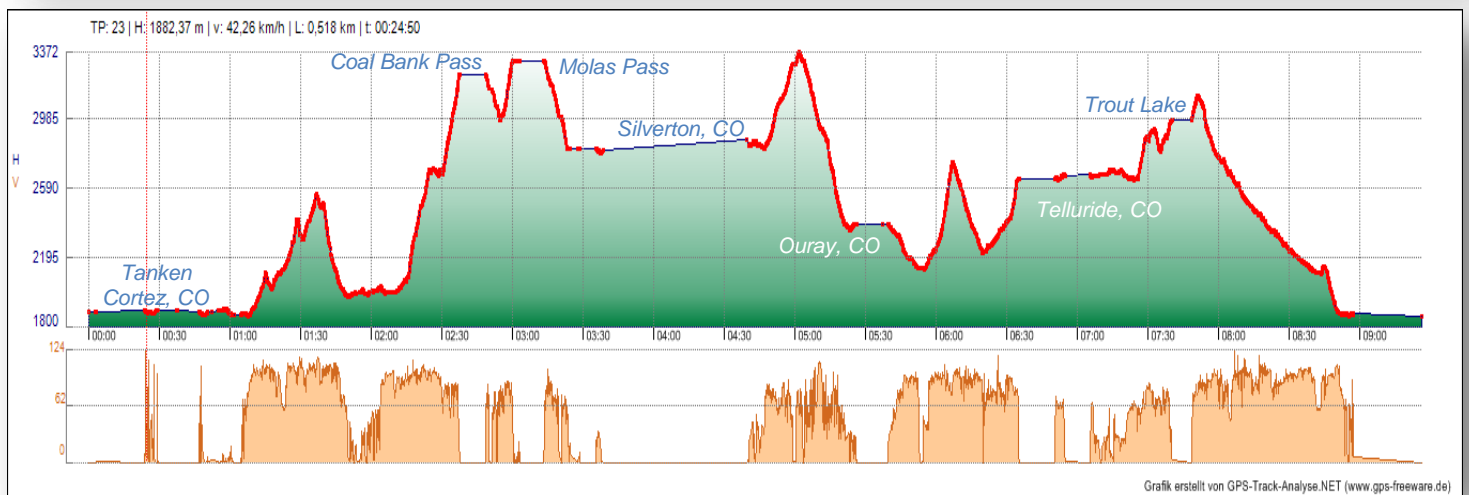
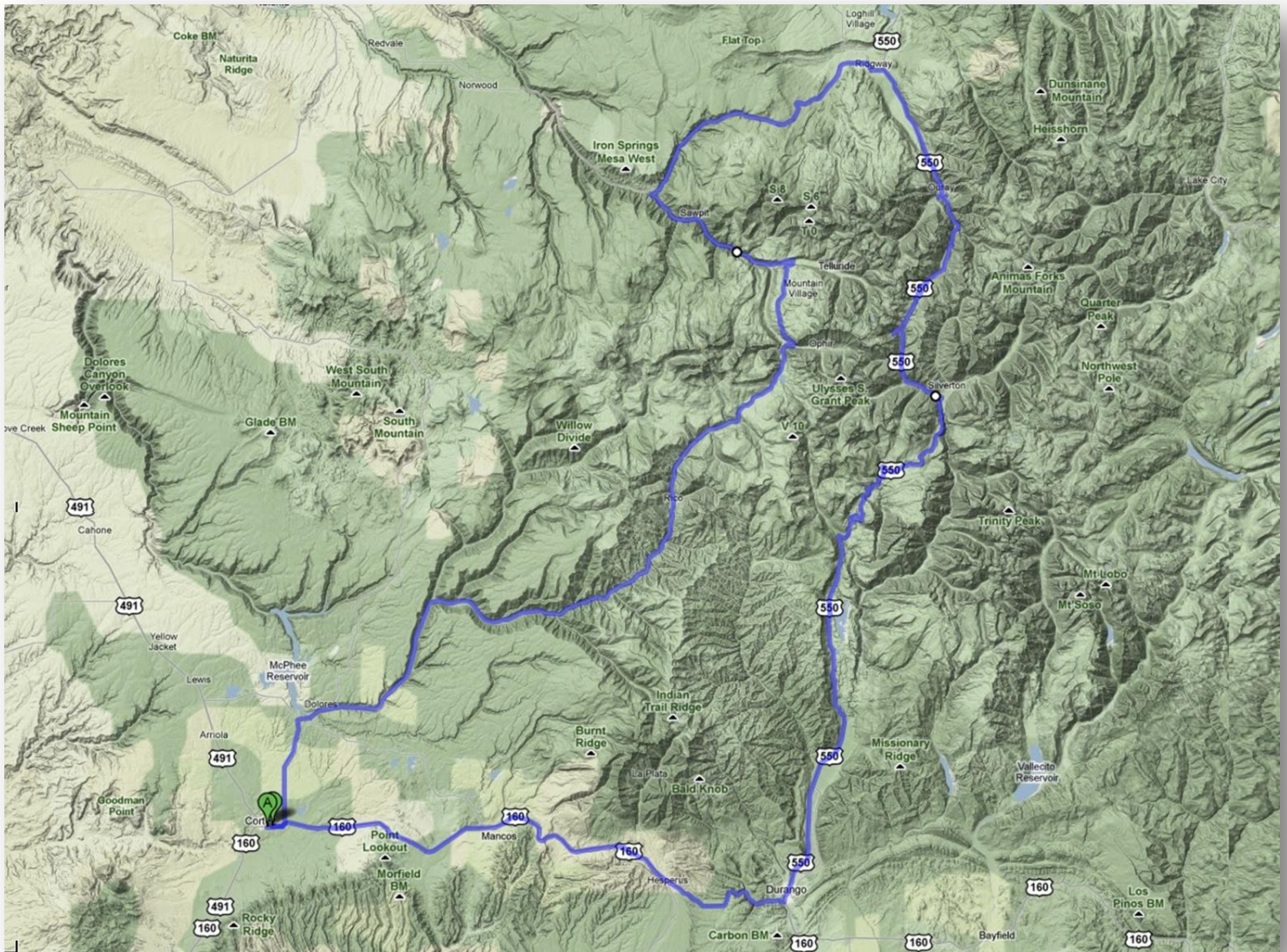
Cortez, CO → San Juan Loop → Cortez, CO

HD = 241 Meilen (395 km)

Statistik Garmin Navi

Cortez, CO → San Juan Loop

400 km





Cortez, CO → San Juan Loop → Cortez, CO

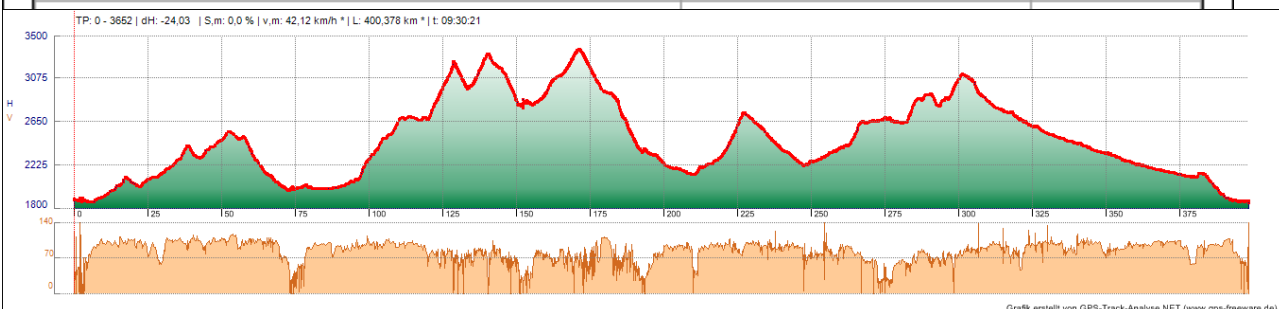
HD = 241 Meilen (395 km)

Start	09:36h	Cortez, CO
Ende	18:30h	Cortez, CO
Fahrtzeit (ohne Pause)	06:10h	
Pause (> 5 min)	03:21h	
Streckenlänge	400 km	
Mittlere Geschwindigkeit	65,0 km/h	
Tiefster Punkt	1836 m	Cortez, CO
Höchster Punkt	3373m	Red Mountain Pass

## Statistische Auswertung

des Tracks: 20100604-all.gtabin, 04-JUN-10

Art des Wertes	Wert	Einheit
Start der Aufzeichnung	04.06.2010 17:36:44	-
Länge der Aufzeichnung	09:30:21	hh:mm:ss
Ende der Aufzeichnung um	05.06.2010 03:07:05	-
Anzahl der Trackpoints	3645	-
Strahlänge gesamt	399,980	km
Maximale Geschwindigkeit	124,93	km/h
Geschwindigkeitsanteil (streckenbezogen) bis 25 km/h	1,71	%
Geschwindigkeitsanteil (streckenbezogen) bis 50 km/h	5,47	%
Geschwindigkeitsanteil (streckenbezogen) bis 75 km/h	20,07	%
Geschwindigkeitsanteil (streckenbezogen) bis 100 km/h	52,46	%
Geschwindigkeitsanteil (streckenbezogen) bis 130 km/h	20,29	%
Reine Fahrzeit	06:09:08	h:mm:ss
Durchschnittsgeschwindigkeit ohne Pausen	65,01	km/h
Summe der Pausenzeiten (Pausen > 5 min)	03:21:13	h:mm:ss
Durchschnittsgeschwindigkeit inklusiv Pausen	42,08	km/h
Überwundene Höhen +/- absolut	11541,63	m
Minimale Höhe	1858,82	m
Maximale Höhe	3372,89	m
Durchschnittliche Höhe (Höhenintegral)	2476,56	m
Überwundene Höhen Bergauf (+) über 178,142 km	5758,77	m
Mechanische Arbeit Bergauf bei 80 kg Masse	4519,5	kJ
Mechanische Leistung Bergauf in 2,97 h	1523,6 (423,2)	kJ/h (W)
Überwundene Höhenmeter Bergab (-) über 209,044 km	-5782,80	m
Theor. gewonnene mechanische Leistung in 4,75 h	-956,1 (-265,6)	kJ/h (W)



**Part 2****Die Reise**

Bis 9:15h hatten wir gepackt. Klaus programmierte noch sein Navi, während ich mal wieder auf der Suche nach meinem Motorradschlüssel war! In der Jacke war er nicht, in der Hosentasche war er nicht, im Bauchbeutel war er nicht! Bleibt noch Kameratasche, Tankrucksack oder die kurze Hose von gestern Abend? Alles negativ! Wo könnte der Schlüssel noch sein? Hmm... steckt er schon (oder noch)??? „Gott sei Dank“ - da ist er ja!! So langsam sollte ich was gegen meine Vergesslichkeit unternehmen. Zum Glück war diesmal das Licht nicht eingeschalten.

Inzwischen war Klaus auch mit dem Einrichten seines *Garmin* fertig. Kurz vor 9:30h fuhren wir los zu unseren nächsten Zielen, dem *Monument Valley*, *Antelope Canyon* und dem *Lake Powell*. Zu nächst ging es auf der *I-491* in Richtung Süden vorbei an dem *Rocky Ridge* und *Chimney Rock* bis zur *I-160* die zum westlich gelegenen „*Four Corner Monument*“ führte.

Von nun an war unsere Hauptrichtung wieder eher westlich orientiert. Nach 25 Meilen kamen wir an den Abzweig nach *Aneth*, *Bluff* und *Mexican Hat*. Hier besprachen wir nochmals kurz ob wir die ca. 5 Meilen zum einzigen Punkt in den USA



US-160 South – noch wenige Meilen nach „4 Corners“

an dem 4 Staaten aufeinander treffen (CO, UT, AZ, NM) noch mitnehmen sollen. Das war uns aber final nicht so wichtig. Wir wollten lieber rechtzeitig in *Page, AZ* ankommen, damit wir noch den „*Antelope Canyon*“ besuchen können. In dem Reiseführer war erwähnt, dass

die letzten Führungen gegen 15:00h stattfinden, d.h. wir dürfen nicht allzu viel trödeln um nicht zu spät zu kommen.



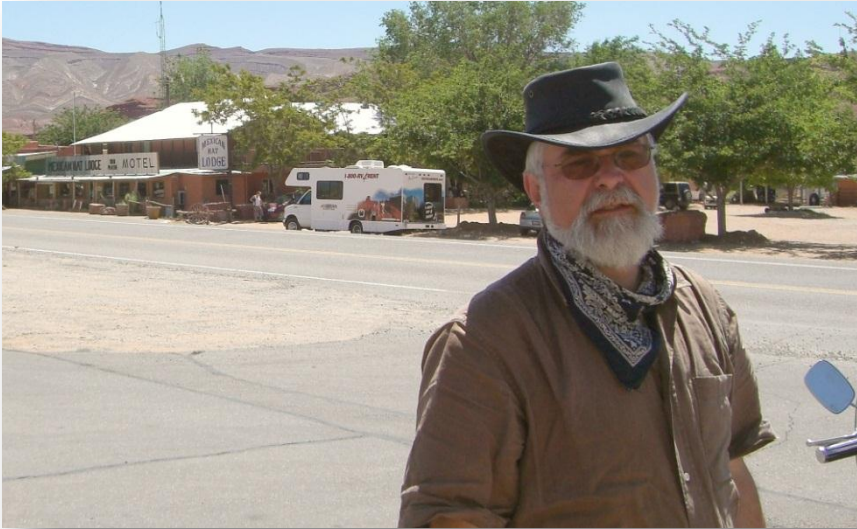
Staatsgrenze CO/UT

So bogen wir auf die CO-42 / UT-162 West ab. Die Landschaft wurde zunehmend karger und wüstenhafter. Wir fuhren durch ein Gebiet mit meilenweiter Sicht, leicht hügelige gelbbraune Erhebungen, kaum Kurven, keiner Abwechslung. Ein riesengroßes „Welcome to Utah – Live Elevated“ zeigte uns an, dass wir nun Colorado wieder verlassen. „Live Elevated“ stimmte hier ziemlich gut, denn wir bewegten uns immer noch auf über 4700

Fuß. Die Temperaturen waren mit etwa 28°C gut erträglich, aber es war ja erst 10:30h und damit noch relativ früh am Tag. Als wir den Ort *Aneth, UT* passierten, fragte ich mich wovon die Menschen hier leben. Weit und breit nichts als Sand, Stein und ab und zu verkrüppelte Büsche. *Aneth, UT* als Ort zu bezeichnen ist etwas gewagt. Die Straße führte in einiger Entfernung an diversen Häusern vorbei, die verstreut in der Landschaft standen und durch staubige, seltener mal auch geteerte Straßen mit der *UT-162* verbunden waren. Nicht viel anders war es in *Bluff, UT*, wobei hier eine ca. 100m hohe dunkelrote Stufenkante des Colorado-Plateaus die Gegend zumindest für das Auge etwas attraktiver gestaltete. An der Kreuzung mit der *I-191* hatte eine Kneippe & Campingplatz mit einigen Oldtimer-Fahrzeugen am Straßenrand erworben. Ich überlegte mir schon ein paar Schnappschüsse davon zu machen, hielt aber dann doch nicht an, weil ausnahmsweise mal ein Auto hinter uns war und nur ein staubiges Bankett zum Anhalten zur Verfügung stand. Hinter *Bluff, UT*, wurde die Landschaft mit seinen Sandsteinverwerfungen interessanter. Dunkelrote Sandsteinschichten, von denen manche sich wellenförmig auftürmten hatten nun nach den relativ öden 1,5h ihren besonderen Reiz.



The Mexican Hat



Tanken in Mexican Hat, UT

Die Straße wurde nun auch wieder etwas kurvenreicher und es gab auch wieder leichte Steigungen und Gefälle. Natürlich mussten wir bei dem Wahrzeichen von *Mexican Hat, UT*, für einen Fototermin anhalten. Die Frage warum der Ort so heißt erübrigt sich wenn man die Felsformation sieht. Gegen 11:30h hielten wir in *Mexican Hat* an, um unsere Maschinen

aufzutanken. Ein kurzer Check der Strecke und der verbleibenden Zeit bis zum *Antelope Canyon* lies ahnen, dass es etwas knapp werden könnte wenn wir es noch bis 15:00h schaffen wollten. Daher fuhren wir gleich nach dem Tanken und einem großen Schluck aus der Wasserpulle weiter.



San Juan River

15 Minuten später führte die AZ-163 einen Canyon hinunter um dann den *San Juan River* zu überqueren. Wir betraten nun das *Navajo Indianer* Gebiet. Noch ein kurzer Fotostopp mit Rückblick, dann zwei Minuten später waren wir wieder oben auf dem Plateau.



„You are entering NAVAJOLAND“

- Wow! - Nun lagen in der Ferne die durch viele „John Ford“ Western berühmten gewordenen Felsen des Monument Valleys vor uns. Eine kerzengerade Straße durch sandige Wüste mit den „Mittens“ (engl. für Fäustling) im Hintergrund – genau um dieses Panorama



*Monument Valley*

zu sehen und das Gefühl zu erleben mitten drin zu sein, sind wir hierhergekommen. Nur die beiden markantesten Felsen, die schon millionenfach abgebildet worden sind, waren von hier aus nicht zu sehen. Die werden wohl später noch kommen, wenn wir an den vor uns liegenden Sandstein-Gebilden vorbei



*Fotostopp – Monument Valley*

sind. Faszinierend waren für mich waren auch all die Blumen die hier im Sand zwischen den Büschen wuchsen. Es waren nicht nur die leuchtend rosaroten Prickly Pear Kaktusen welche natürlich auf Grund ihrer großen Blüte besonders ins Auge stachen, sondern auch vereinzelt stehende kleiner in

blau, gelb und weiß blühende Blumen. Nach einer ausführlichen Fotosession ging es wei-

ter. Natürlich wollte ich die auf allen Postkarten und Magazinen gezeigte Ansicht der beiden „Fäustlinge“ unbedingt fotografieren. Deshalb hielt ich permanent Ausschau nach dem in meinem Kopf abgespeicherten Bild der Felsengruppe. Doch die Formation wollte nicht erscheinen, auch nicht nach dem wir um die vor uns gelegenen Sandstein-Kolosse herum gefahren waren. Nach ca.20 Meilen kamen wir an eine kleine Kreuzung mit gerade Mal



Fotostopp – Monument Valley

einer Tankstelle, einem Motel und ein zwei Touristenshops. „Goulding Trading Post, AZ“ stand als Ortsbezeichnung da, aber alles wirkte auf mich etwas heruntergekommen. Links sah ich im Vorbeifahren noch das Hinweisschild „Navajo Tribal Park; Fee Area; 9.-\$“ Im Weiterfahren überlegte ich mir, ob das vielleicht der Weg zu der berühmten Aussicht auf die beiden s.g. „Mittens“ gewesen wäre. Bei der nächsten Parkbucht, einige Meilen später, hielt ich an. Ich fragte Klaus ob wir nochmals umdrehen und es versuchen sollten dort hin zu fahren. In Angesicht der fortgeschrittenen Zeit und auf die Gefahr hin, dass wir zu spät zum „Antelope Canyon“ kommen verzichteten wir darauf. Immer noch hoffte ich den Blick auf die beiden speziellen Felsenblöcke zu erhaschen. Ich wurde allerdings enttäuscht. Wir hatten es verpasst. In *Goulding Trading Post, AZ* hätten wir tatsächlich abbiegen sollen.



Monument Valley

Aber auch das was wir bisher und danach zu sehen bekamen war gigantisch. bizarre Felsnadeln und Steingebilde in fantastischen Farbabstufungen regten die Fantasie an. Rotbraune Wüstenlandschaft mit niedrigem Gestrüpp und ein vereinzelt paar leuchtend gelb und grell rot blühenden Blumen mit verstreut herumstehenden monumentalen über 100m hohen Sandsteinklötzen im Hintergrund. Das, und die auf mehrere Meilen kerzengeraden Straße, mit einem



*Sandteufel*

Verkehrsaufkommen, das eher gegen Null tendierte, lies ein „Easy Rider“ Gefühl aufkommen. Ich fühlte mich „sauwohl“. Selbst die nahezu 37°C waren gut zu ertragen. Natürlich hatten wir auch heute wieder Seiten- und Gegenwind, aber man gewöhnt sich schnell an so vieles, daher hatte ich ihn nicht mehr als so störend empfunden wie in den ersten Tagen.

Kurz vor Kayenta tanzte mal wieder ein Sandteufel direkt vor uns über die Straße. Wir bogen für ein paar Meilen auf die AZ-160 Richtung Süden ab. Danach ging es auf der AZ-98 wieder nach Westen in Richtung Page, AZ

Seit wir Cortez, CO verlassen hatten, waren wir an mindestens 10 Straßenständen mit Indianerschmuck vorbeigekommen. Die beiden Male als wir angehalten hatten um uns die „Preziosen“ anzuschauen war nichts dabei was mir auf



*Monument Valley*



*AZ-98 West*

Anhieb so 100% gefallen hätte. Außerdem bekam man den Eindruck, dass der ausgestellte Schmuck allen Hinweisen zum Trotz, nicht heimisches Handwerk, sondern großindustriell angefertigt worden war. Zu viele ähnliche und auch identische Schmuckstücke lagen da an unterschiedlichen Ständen aus. Als



Navajo – „Kunst“

wir nun ca. 30 Meilen vor Page wieder an einem Parkplatz mit Schmuckverkaufsständen anhielten fand ich aber doch noch etwas was mir sofort gefiel und ich mir an Gudrun gut vorstellen konnte. Es war in schwarz und silber gehaltenes Set von Armreif, Halskette und Ohrringe aus Hämatit. Durch seine Schlichtheit war es stach es aus all den bunten in Blau und Rot gehaltenen anderen Schmuckstücke wohlthuend heraus. Die Verkäuferin konnte kaum Englisch, gab

mir aber zu verstehen, dass es ein magischer Stein ist, der Krankheiten fernhält. Während sie mit mir sprach, fertigte sie weitere Ohrringe an. Dies machte auf mich zumindest den Eindruck, dass hier noch eigene Ware angeboten wird, auch wenn ich mir da keine Illusionen mache, dass auch hier bestimmt ein ganzes Netzwerk hinten dran steht.

Wir prüften die noch vor uns liegende Strecke und Uhrzeit. Jetzt wird es aber knapp mit dem *Antelope Canyon*, der ja nach Angabe von Klaus um 15:00h die letzte Führung anbietet. Laut meiner Uhr war es kurz nach 14:00h und wir hatten noch ungefähr 25 Meilen vor uns. Das hieß mit ca. 35 Min. bis 40 Min. Fahrzeit war zu rechnen. Daher fuhren wir gleich nach meinem betätigten Geschäft weiter. Die Temperatur stieg nun deutlich spürbar weiter auf 37°C an. Stellenweise zeigte mein Lenker-Thermometer auch 42°C an. Aber solange der Fahrtwind wehte, bekam man von der staubtrockenen Hitze nichts mit.

Als wir nach etwa 30 Minuten eine Senke hinunter fuhren sahen wir in der Ferne tatsächlich *Page, AZ* liegen. Davor rechterhand thronte ein riesiges Kohlekraftwerk mit mehreren riesigen Schornsteinen. Dahinter leuchten in einem strahlenden blau die Ausläufer des Lake Powell. Nun konnte es nicht mehr weit sein. Uns kam ein Sheriff-Wagen entgegen, deutlich erkennbar an dem überdimensionierten Blau- & Rot-Lichtbalken auf dem Dach. Da es gerade etwas bergab ging, bin ich wohl mal wieder so 5 Meilen über dem *Speed-Limit* gefahren. Zumindest Klaus erschrak, als das Fahr-



AZ-98 – Lake Powell in Sicht

zeug, kaum dass es an uns vorbei war, sowohl seine Sirenen, als auch das Blaulicht einschalteten. Er befürchtete, dass wir nun von einer mobilen, im Wagen eingebauten Kamera erfasst und bei der Überschreitung erwischt worden wären. Doch der Streifenwagen verschwand rot und blau blinkend & lärmend hinter der Kuppe. Ab jetzt wurde wieder nach Gesetz & Ordnung gefahren.



1 Mile to Antelope Canyon – aber wo?

Als ich das Kraftwerk vor mir sah, fiel mir ein TV-Report ein, den ich erst vor kurzen gesehen hatte. Die Navajos, knapp an Industrie und Ressourcen, da man sie vor ca. 130 Jahren ins öde, unfruchtbare Niemandsland, ihren Reservat, verbannt

hatte, fanden vor einigen Jahren relativ große Steinkohlereserven. Daher bauten sie sich ein Kohlekraftwerk um unabhängiger von externer Energie zu werden. Inzwischen hat man weitere große Vorkommen auf Ihrem Reservatsgebiet ausgemacht. Daher wollte man noch ein weiteres Kraftwerk direkt bei der Lagerstätte bauen, um Transportkosten zu reduzieren. Aber auch um eventuell überschüssige Energie an die weiter entfernten, außerhalb des Reservats, liegenden Städte zu liefern und etwas Devisen zu machen. Auch wenn Reservate viel in Eigenverwaltung machen dürfen, so mussten sie sich hier dem Druck der Regierung in *Washington, DC* beugen, die ihnen aus angeblichen „*umweltschutzpolitischen Gründen*“ den Bau verboten hatte. Auch die Hoffnung, dass sich unter der Führung von *Barak Obama* etwas ändert und man mehr Verständnis für die wirtschaftliche Lage der Navajos hätte, hatte sich nicht erfüllt.

Kurz nachdem wir das Kraftwerk passiert hatten, sah ich den Hinweis „*Lower Antelope Canyon*“. Daher bog ich kurzfristig links ab, obwohl ich außer Sand, *Sagebrush* Büsche und einer kleinen Holzhütte nichts canyonartiges sah. An dem Kassenhäuschen gab ich meiner Erleichterung zum Ausdruck, dass wir es gerade noch rechtzeitig geschafft hatten.. Die Verkäuferin war etwas erstaunt, denn sie erklärte mir, dass es ja noch nicht einmal 2pm sei. Es stellte sich nun heraus, dass Arizona keine Sommerzeitumstellung hatte und wir uns daher mit unserer Kalkulation um 1h Stunde zu unseren Gunsten verrechnet hatten. 4\$ fürs Parken und 25\$ für die geführte 1h Tour waren für meinen Geschmack etwas heftig. So waren wir mit einem Schlag fast 60\$ los.

Die Dame hinterm Schalter fragte mich noch ob ich auch gleich die „*Special 11:00h Tour*“ für den nächsten Tag buchen wollte. Auf Nachfrage was daran „*special*“ sei, erklärte sie uns, dass um diese Zeit die Sonne direkt über dem Canyon steht und daher an einer Stelle bis auf den Grund scheinen kann. Wir lehnten das Angebot ab, da wir morgen schon in Richtung *Grand Canyon* unterwegs sein wollten. Außerdem, zweimal 60\$ waren mir eh zu

viel des Guten. Sie meinte noch, dass wir uns beeilen sollten, da in 8 Minuten die nächste Tour starten wird.

So parkten wir schnell in der Nähe der Verladestation und verstaute, mit inzwischen schon oft eingeübten Handgriffen, unser Klamotten und Helme. Der für Touristentransport umgebaute Pickup, der uns zum Canyon chauffieren sollte, war schon mit ca. 10 Touristen belegt. Ich wunderte mich wie wir da noch Platz bekommen sollten, aber irgendwie hat man uns noch reingezwängt.



Transport zum „Antelope Canyon“

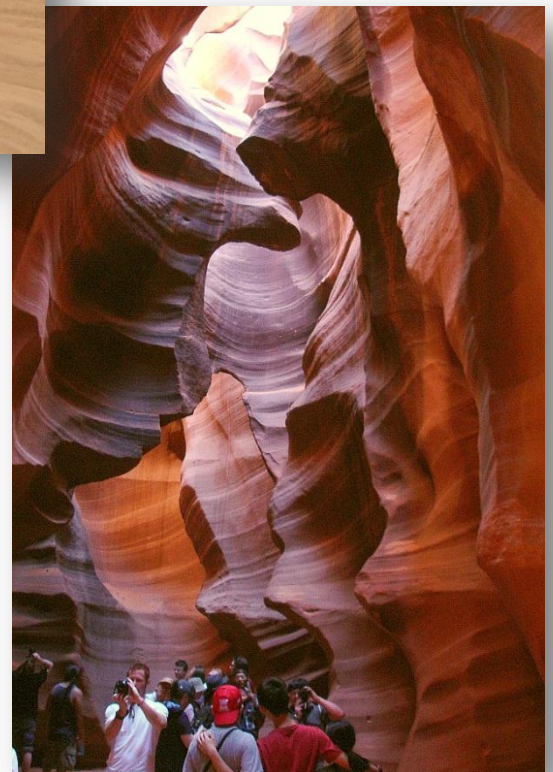


Sandbahn-Rennen?

2 Minuten später ging die holprige Fahrt durch ein mit losem Sand gefülltes Tal los. Der Truck schlingert und hüpfte. Bei jeder Bodenwelle hob es uns gemeinsam

von den Sitzen und mit lautem *Hallo* plumpsten wir wieder zurück auf die harten Holzbänke. Je nach Gemütslage war es für die einen eine Gaudi (Kinder), oder für die anderen eine Besorgnis erregende Tortur (Eltern). Den Mitfahrern eines uns entgegenkommenden Pickups erging es offensichtlich nicht anders. Bei jedem größeren Hüpfen kam unisono ein Gejohle.

Nach ca. 10 Minuten erreichten wir den Eingang des Canyon, an dem noch drei weitere der für den Touristentransport modifizierte Pickups standen. Unser *Guide*, ein typischer Navajo, versammelte uns und gab diverse Verhaltens-Instruktionen. Außerdem erklärte er uns wie man den Canyon erst vor ein paar Jahrzehnten entdeckt hatte. Der Canyon war zwar nur



Antelope Canyon



250m lang, entpuppte sich aber als atemberaubend und einzigartig. Inzwischen hatte wieder eine Gruppe den Canyon verlassen und steuerte auf ihren Truck zu. Das war das Signal für unseren Führer, dass wir nun das Innere betreten konnten.

Es eröffnete sich vor uns eine fantastische Welt an Form-, Farb- und Licht-Spielen. Wir waren sofort in dem Zauber des Canyons gefangen. An jeder Biegung machte unser Navajo-Führer auf bestimmte Bildkompositionen und mögliche Figuren die man im Sandstein sehen konnte aufmerksam. Für alles was er uns zeigte hatte er einen Namen. „The Lyon“; „Lincoln“, „Women with Child“ usw... Wir fotografierten wie wild. Es schien keine Stelle zu geben die einem nicht zu irgendwelchen Phantasien verführte. Die Professionalität unsers Guides bemerkte man vor allem darin, wenn er mit einer Touristen-

kamera Bilder aufnahm. Sie waren jedes Mal perfekt getroffen. Sowohl im Motiv, als auch in Schärfe und Farbe. Schwierig war es nur, wenn wir auf eine der weiteren Gruppen trafen, da sich dann jedes Mal mehr als 20 Leute in der engen Schlucht aufhielten, aneinander vorbeidrängten und natürlich dabei auch noch Bilder machen wollten. Wir benötigten ca. 20 Minuten bis wir





nach den ca. 250m unvermittelt am anderen Ende der kurzen Schlucht wieder in Freie traten.

Für den Rückweg durch den Canyon, gab hatten wir freie Hand. Wir sollten nur bis in spätestens 10 Minuten wieder am Fahrzeug sein. Ich hätte mich auch mehrere Stunden hier aufhalten können, ohne dass es mir langweilig geworden wäre. Klaus und ich machten an die hundert Bilder allein nur im Canyon. Unser Führer musste natürlich

seine „Schäflein“ dann auch zusammentreiben und zum Aufbruch drängen, weil die Meisten gerne länger geblieben wären. Aber mehr als drei Gruppen gleichzeitig verkraftete der enge Canyon nicht, was hieß, dass wir weg sein sollten, bevor die nächste Fuhre an Besuchern ankam.

Die Rückfahrt war nicht weniger holprig. Man hatte fast das Gefühl, das der Fahrer noch ein Zahn zulegen und die verlorene Zeit wieder einzuholen.

Ich muss final sagen, dass ich die 29\$ die ich für die 40 Minuten *Lower Antelope Canyon* bezahlt hatte, nicht bereute. Der Eindruck die diese Schlucht hinterließ werde ich bestimmt nicht mehr vergessen.





Klaus erzählte mir auch noch etwas vom „Upper Antelope Canyon“ bei dem man über ein Leiter einsteigen musste. Das mussten wir uns aber für ein anderes Mal aufheben.

#### **Antelope Canyon, Page AZ**

*Aus Wikipedia freie Enzyklopädie*

An seinen Eingängen ist der **Antelope Canyon** zunächst nicht sehr viel mehr als ein unscheinbarer Spalt in einem Felsen. Doch mit dem Eintauchen in diesen schmalen Spalt entführt der Antelope Canyon seine Besucher in eine andere Welt aus bizarr geformten, sanft geschwungenen oder kantig scharfen Sandsteinformationen.

Wasser und Wind haben im Laufe von Jahrmillionen diese tiefe und schmale Schlucht in den roten Sandstein geschliffen, die gerade einmal genügend Platz

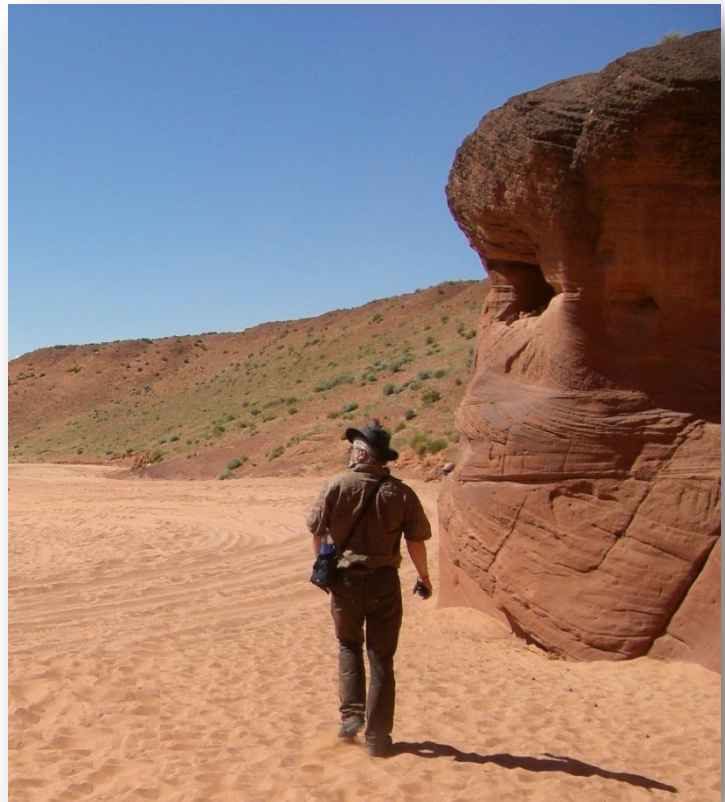


bietet, damit Menschen hindurchpassen. An manchen Stellen ist der Antelope Canyon so schmal und steil, dass ein Weiterkommen nicht ganz einfach wäre. Um in diesen Abschnitten des Antelope Canyons überhaupt ein Vorankommen zu ermöglichen, wurden Leitern aus Eisen angebracht.

Durch kleine Öffnungen am oberen Canyonrand gelangt nur wenig Licht in die schmale aber bis über dreißig Meter tiefe Schlucht. Doch dieses Licht hüllt den Sandstein in alle erdenklichen Schattierungen von Rot über Orange bis Braun. Dieses Farbenspiel kommt auf Fotos sehr gut zur Geltung und entfaltet sich insbesondere bei längeren Belichtungszeiten.

Seine faszinierendste Seite zeigt der **Antelope Canyon** jedoch bei sonnigem Wetter zur Mittagszeit. Denn dann gelingt es vereinzelt Strahlen der Sonne als Lichtsäulen den Boden des Antelope Canyons zu erreichen. Diese sogenannte "Beams" sind ein beliebtes Motiv für Fotografen und der Höhepunkt des Lichtspektakels des **Antelope Canyons**.

Doch die Schönheit des **Antelope Canyons** hat auch ihre Schattenseiten. Flashfloods treten zwar nur selten nach starken Regenfällen auf, haben dann aber gewaltige Kräfte und sind gefährlich. Eine solche reißende Flashflood mußten 1997 elf Besucher im Lower Antelope Canyon mit dem Leben bezahlen.



Antelope Canyon

In Page wurden wir gleich beim ersten Motel fündig, Man hat uns sogar eine 2 Zimmer-Suite für nur 67\$ angeboten. Nobel, nobel! Die Ernüchterung kam dann beim Betreten unsere „Suite“. Es war eine Unterkunft eingerichtet wie alle anderen auch, nur dass es diesmal 2 kleinere Zimmer waren.

### Page (Arizona)

aus Wikipedia, der freien Enzyklopädie  
Die Ortschaft liegt im äußersten Norden von Arizona auf dem östlichen Plateau oberhalb des Colorado River auf Höhe des Glen Canyon Dam am Lake Powell.

### Geschichte

Die Ortschaft **Page** wurde 1957 gegründet und ist damit eine der jüngsten der Vereinigten Staaten. Bevor die Stadt entstand, war die Gegend von Navajo-Indianern besiedelt.

Mit dem Baubeginn des Glen Canyon-Staudamms im Jahr 1956 musste in der Gegend eine Siedlung zur Unterbringung der Bau-



Page, AZ

arbeiter errichtet werden. Zu diesem Zweck erwarb man von den hier ansässigen Navajos ein ca. 24mi<sup>2</sup> großes Stück Land, was etwa einer Fläche von 62 km<sup>2</sup> entspricht. Anfänglich war es ein Government Camp, bekam aber recht schnell den Status einer Ortschaft und wurde dann 1957 nach dem Leiter des Bureau of Reclamation John C. Page, benannt. Viele der alten Häuser und Trailer des ursprünglichen Camps sind noch heute im sogenannten Old Historic Quarter von Page zu besichtigen. Mit der Etablierung der Glen Canyon National Recreation Area im Jahre 1972 wurde der Tourismus zu einer immer wichtigeren Einnahmequelle.

Neben dem Wasserkraftwerk im Glen Canyon Dam mit einer Leistung von 1.296 MW befindet sich mit der Navajo Generating Station in der Nähe zudem ein Kohlekraftwerk mit einer Leistung von 2.250 MW, das durch die Black Mesa & Lake Powell Railroad mit Kohle versorgt wird.

### Demographie

Im Jahre 1975 hatte Page mehr als 9.000 Einwohner, bei der Volkszählung aus dem Jahr 2000 waren es noch 6.809 Einwohner, die sich auf 2342 Haushalte und 1779 Familien verteilten. Die Bevölkerungsdichte betrug 158,5 Einwohner/km<sup>2</sup>. Darunter waren 67,32 % der Bevölkerung weiß und 26,69 % indianisch. In 41,4 % der Haushalte lebten Kinder unter 18 Jahren. Das Durchschnittseinkommen betrug 46935 Dollar pro Haushalt, wobei 13,9 % der Bevölkerung unterhalb der Armutsgrenze lebten.

Der Page Municipal Airport schließt die Stadt ebenfalls an den Luftverkehr an. Die Great Lakes Airlines bietet zur Zeit Direktflüge nach Farmington und Phoenix an. Mit jeweils einer Zwischenlandung werden des Weiteren Show Low, Prescott sowie Denver angeflogen.

Ebenso sind vom Flughafen aus Rundflüge über die Canyonlandschaften Arizonas und Utahs sowie den Lake Powell möglich.

Da es erst 16:00h war, wir hatten ja eine Stunde dazugewonnen, entschlossen wir uns noch zum Glen Canyon Dam und dem Lake Powell zu fahren



16:00h; Ausfahrt zum Glen Canyon Dam

### Glen-Canyon-Staudamm

aus Wikipedia, der freien Enzyklopädie

Die **Glen-Canyon-Staumauer** (Glen Canyon Dam) ist eine Bogengewichtsmauer, die den Colorado River in Arizona anstaut. Ausgehend vom Stauinhalt ist der entstandene Stausee, der Lake Powell nach dem Lake Mead der zweitgrößte Stausee der USA.

### Staumauer

Die Staumauer wurde vom Bureau of Reclamation geplant und von 1956 bis 1964 erbaut; die Kosten betragen 187 Millionen US-Dollar. Mit 216 Meter Konstruktionshöhe (über dem gewachsenen Fels) ist sie die fünfthöchste Talsperre der USA. Die Höhe über dem ehemaligen Flussbett beträgt 178 m. Die Mauerkrone ist 475 m lang bei einer Breite von 7,6 m. Die Mauer ist am tiefsten Konstruktionspunkt 91 m breit, die größte Breite wird am rechten Widerlager mit 106 m erreicht. Die Mauer umfasst ein Betonvolumen von 3.750.000 m<sup>3</sup>. Aufgrund dieser Dicke kann man sie nicht mehr als reine Bogenstaumauer bezeichnen. Einen Teil



Glen Canyon Dam

der Wasserlast trägt sie auch als Gewichtsstaumauer ab; deshalb handelt es sich wie auch bei der Hoover-Staumauer um eine „Bogengewichts-Staumauer“.

Während der Bauarbeiten mussten 4.212.551 m<sup>3</sup> Sand und Gestein bewegt werden.

Acht Druckrohre (penstocks) mit einem Durchmesser von 4,6 bis 4,3 m leiten pro Sekunde insgesamt 940 m<sup>3</sup> Wasser auf acht Turbinen (je 155.550 PS), die acht Generatoren mit einer Gesamtnennleistung von 1.296 MW antreiben. Elektrizität von der Glen-Canyon-Staumauer versorgt die Staaten Wyoming, Colorado, Utah, New Mexico und Arizona mit Energie.

Auf beiden Seiten der Staumauer führt je ein Entlastungskanal (spillway tunnel), der sich im Durchmesser von 15 m auf 12 m verjüngt, durch den Felsen. Durch beide zusammen können pro Sekunde bis zu 5.890 m<sup>3</sup> Wasser abgelassen werden. Die Spillways (Hochwasserentlastungen) werden nur gebraucht, wenn größere Wassermassen abgelassen werden müssen, um den Wasserspiegel des Stausees zu senken oder ein Überfluten der Mauer (bei Hochwasser) zu verhindern. Bei einer Nutzung der Spillways stellte man fest, dass das austretende Wasser, im Gegensatz zum Wasser des Lake Powell, eine deutliche Rotfärbung aufwies. Bei einer Untersuchung nach dem Schließen der Spillways stellte sich heraus, dass das Wasser innerhalb der Tunnel zu erheblichen Erosionen im roten Sandstein geführt hatte. Um weitere Auswaschungen bei der nächsten Benutzung zu verhindern, kleidete man beide Tunnel mit Beton aus.

### Geschichte der Staumauer

Die Glen-Canyon-Staumauer wurde als Teil des Colorado River Storage Project geplant und konstruiert. Zweck dieses Bauwerkes war die Anlage eines Wasserspeichers für die wasserarmen Staaten des Südwestens. Gleichzeitig sollte Elektrizität für die ständig wachsende Nachfrage erzeugt werden. Außerdem wurde es durch den Talsperrenbau möglich, die immer wieder auftretenden Überschwemmungen in den flussabwärts gelegenen Regionen zu verhindern.

Von 1946 bis 1948 wurde der Glen Canyon von Ingenieuren und Geologen des Bureau of Reclamation untersucht, um die richtige Stelle für das Absperrbauwerk zu finden. Der Ort, den sie schließlich wählten, vereinte verschiedene Vorzüge:

Das Areal, das der Stausee bedeckt, bildet ein Bassin, das eine große Wassermenge aufnehmen kann.

Die Wände der Schlucht sind an dieser Stelle sehr steil und stehen sehr dicht zusammen. Der Fels der Canyonwände und der Untergrund sind fest genug, um der Staumauer den nötigen Halt zu geben.

Es gab in der Nähe ausreichend Sand und Gestein für die enorme Menge an Beton, die für den Bau erforderlich war.

Am 15. Oktober 1956 begannen offiziell die Bauarbeiten für die Staumauer. Um während der Bauarbeiten das Wasser des Colorado River umzuleiten, sprengte man auf jeder Seite der Schlucht einen Tunnel durch den roten Sandstein. Dadurch wurde das eigentliche Flussbett im Bereich der Baustelle trocken gelegt. Da der Weg für Fahrzeuge von einer Seite der Schlucht auf die andere mehr als 200 Meilen betrug, baute man in unmittelbarer Nähe die Glen-Canyon-Brücke, die 1959 fertig gestellt wurde. Am 17. Juni 1960 begannen die Betonierarbeiten für die Staumauer, die drei Jahre lang Tag und Nacht nicht unterbrochen und am 13. September 1963 beendet wurden. Für die am Bau beschäftigten Arbeiter und ihre Familien wurde 1957 in unmittelbarer Nähe ein Camp errichtet, aus dem sich später die Stadt Page entwickelte. 17 Bauarbeiter starben während der zehnjährigen Bauzeit. Im Jahre 1963 begann man dann, den Fluss zu stauen. Ab 1963 wurden die Turbinen und Generatoren installiert. Die letzten beiden Generatoren wurden 1966 in Betrieb

genommen. Am 22. Oktober 1966 eröffnete Ladybird Johnson, die Gattin des amerikanischen Präsidenten Lyndon B. Johnson, die Talsperre. Es dauerte 17 Jahre, vom 13. März 1963 bis zum 22. Juni 1980, den Stausee komplett zu füllen. Bei einer maximalen Tiefe von circa 171 m an der Staumauer enthält der Lake Powell 33,3 Milliarden m<sup>3</sup> (=33,3 km<sup>3</sup>) Wasser und ist somit nach dem Lake Mead der zweitgrößte Stausee der USA. Die Fläche des Stausees beträgt verschiedenen Angaben zufolge entweder 640 km<sup>2</sup>, 658 km<sup>2</sup> oder 1627 km<sup>2</sup>.



Lake Powell - Stausee

### Auswirkungen auf die Umwelt

Der Bau der Glen-Canyon-Staumauer hat weitreichende Folgen für die Natur. Durch die Regulierung des Flusses änderte sich die Menge des transportierten Sedimentes und die jahreszeitlichen Schwankungen der Wassertemperatur. Dadurch hat sich die Wasserqualität des Colorado River unterhalb der Staumauer und im Stausee erheblich verbessert. Da sich der größte Teil der Sedimente im Lake Powell absetzt, ist das Wasser nun blau-grün und klar statt rot und schlammig. Dadurch wurde es möglich, verschiedene Barsch-Arten im See anzusiedeln. Unterhalb der Staumauer leben nun Regenbogenforellen im Colorado River.



„Glen Canyon Bridge“

Auf der anderen Seite hat die Aufstauung des Colorado River auch erhebliche Nachteile für den weiteren Verlauf des Flusses mit sich gebracht, besonders im Bereich des Grand Canyon.

Die reduzierte Anzahl der Fluten seit der Regulierung hat auch die Größe der Sandbänke an den Ufern reduziert und es der Vegetation ermöglicht, auf das Flussbett überzugreifen. Geröll-Anhäufungen, die sich wegen der geringen Wassergeschwindigkeit seitlich in den Mündungen der Nebenflüsse ablagern konnten, engen den Fluss immer mehr ein und die Stauwasser-Bereiche, in denen heimische Fischarten leben, verstanden allmählich.

Seit dem Bau der Staumauer wurde nur bei wenigen Gelegenheiten mehr Wasser aus dem Stausee abgelassen als die 930 m<sup>3</sup>/s, die durch die Druckrohre fließen:

1983 war der Wasserspiegel des Lake Powell durch ein Frühlingshochwasser so sehr gestiegen, dass eine provisorische Erhöhung der Staumauer um fast 2,50 m vorgenommen werden musste. Gleichzeitig wurde etwa einen Monat lang so viel Wasser wie möglich abgelassen, um ein Überfluten der Mauer zu verhindern.

1984, 1985 und 1986 waren die Hochwasser immer noch so mächtig, dass jeweils einen Monat lang bis zu 1.415 m<sup>3</sup>/s abgelassen werden mussten. Dabei wurde von den Flutwellen - wie beim Frühlingshochwasser vor der Zeit des Dammbaus - Sand in das Flussbett gespült. Kleine Sandbänke wurden durch das Hochwasser abgetragen und beim Absinken des Wasserspiegels höhere Sandbänke zurückgelassen. Die Stauwasser-Bereiche wurden von feinen Sedimentablagerungen und Vegetation befreit.

Dieser Reinigungsprozess verbesserte den Lebensraum für die heimischen Fischarten. Am 5. März 2008 wurde wieder eine kontrollierte Flutwelle zum Zweck des Studiums der Auswirkungen auf die Natur abgelassen, die 60 Stunden andauerte.



Glen Canyon mit Colorado

Keine 4km entfernt, direkt unterhalb von Page, AZ, lag groß und mächtig der riesige Staudamm der den Colorado River zum Lake Powell aufstaut. Wir informierten uns im Glen Dam Visitor Center, da wir den Weg auf den Damm suchten. Der eindrucksvolle Staudamm konnte aber leider nicht betreten werden. Dafür hatte man aber einen tollen Überblick von der parallel dazu verlaufenden Brücke.



Ein Bad im kalten Lake Powell

Wir entschlossen uns noch in die Glen Canyon National Recreation Area zu fahren, um vielleicht ein Platz zum Baden zu finden. Unser Annual NP-Ticket half uns auch hier kostenlos in den Park zu kommen. Wir fuhren ca. 10 km bis wir an einen öffentlichen Strand gelangten. Meine Hoffnung, bei den Außentemperaturen tagsüber von bis zu 40°C im Schatten auf einen lauwarmen See zu



*Sonnenuntergang am Lake Powell*

stoßen hatte sich leider nicht erfüllt. Obwohl es nun kurz vor 20h war, hatte die Luft immer noch 34,9°C. Für mich war das Wasser mit seinen gefühlten 17°C - 18°C saukalt, so dass ich es Klaus überließ ein Vollbad zu nehmen. Er hat es sichtlich genossen, auch wenn er zugeben musste, dass auch er es etwas wärmer bevorzugt hätte.

Auf der Rückfahrt hielten wir noch bei einem Aussichtspunkt an um Bilder im Sonnenuntergangsrot zu schießen und den lauen Abend zu genießen.

Auf der Heimfahrt viel Klaus auf, dass sowohl mein Rücklicht, als auch mein Bremslicht nicht mehr funktionierte. Ein kurzer Check vor unserem Motelzimmer, zeigte gleich, dass beide Birnchen durchgebrannt waren. Auf dem Weg zum Abendessen hatten wir daher nach einem Ersatz in der benachbarten Tankstelle gesucht. Ich wurde sogar gleich fündig. Ich kaufte mir die beiden Birnchen. Dabei hatte ichmal wieder Glück, denn es waren die letzten ihrer Art im Regal.

Das Abendessen war für mich ein totaler Reifall. Heute wollte ich eigentlich mal nur was kleines, z.B. eine Vorspeise – da kam mir frittiertes Gemüse und Käse-Sticks genau richtig. Den *Sampler* den ich aber serviert bekam war portionsmäßig für mindes-



*Suzuki mit Canterbury*

tens 3 Personen ausgelegt. Außerdem triefte er vor Fett!. Die Hälfte der Portion bestand aus frittierten Käse-Sticks. Aber egal, ob Zucchini, Karotte, oder Brokkoli, alles schmeckte irgendwie gleich. Ich tat mein Bestes, konnte (wollte) aber nicht alles vertilgen.



*wohltuendes IPA*

So haben wir uns auf die Sportsbar, die auf unserem Heimweg lag, gefreut. Auf dem Weg zu unserem wohlverdienten Bier stolperten wir an einer Motel-Rezeption über eine mehr oder weniger leicht demolierte postgelbe *Suzuki* mit einem ebenso postgelben *Canterbury* Doppelsitzer-Beiwagen. Der *Canterbury* war zwar mit dem Modell, welches ich vor 20 Jahren an meiner NSU angebaut hatte nicht iden-

tisch, aber sehr ähnlich. Das Gespann stand zum Verkauf, sah aber schon sehr reparaturbedürftig aus. Es war offensichtlich einem Verkehrsunfall zum Opfer gefallen. Zumindest ließen das der verbogene Lenker und die demolierte Blinker-Anlage vermuten.

Bei einem kalten IPA und einer lauwarmen Nacht mit mehr als 26°C um 22:00h genossen wir den Ausklang eines weiteren schönen und ereignisreichen Tages.



*Ausklang in der „Sportsbar“*

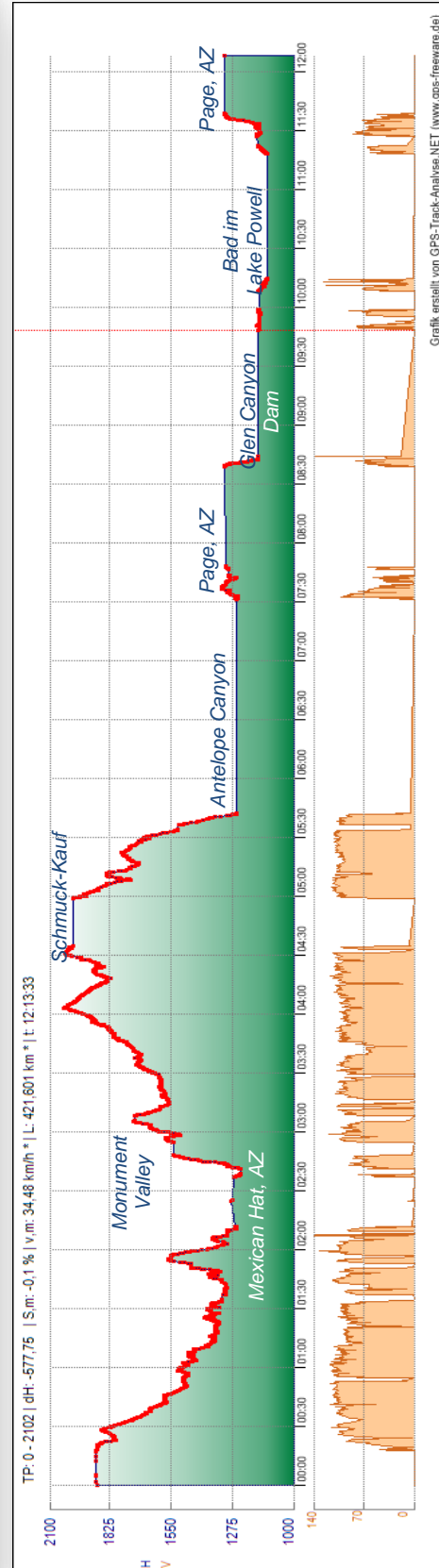
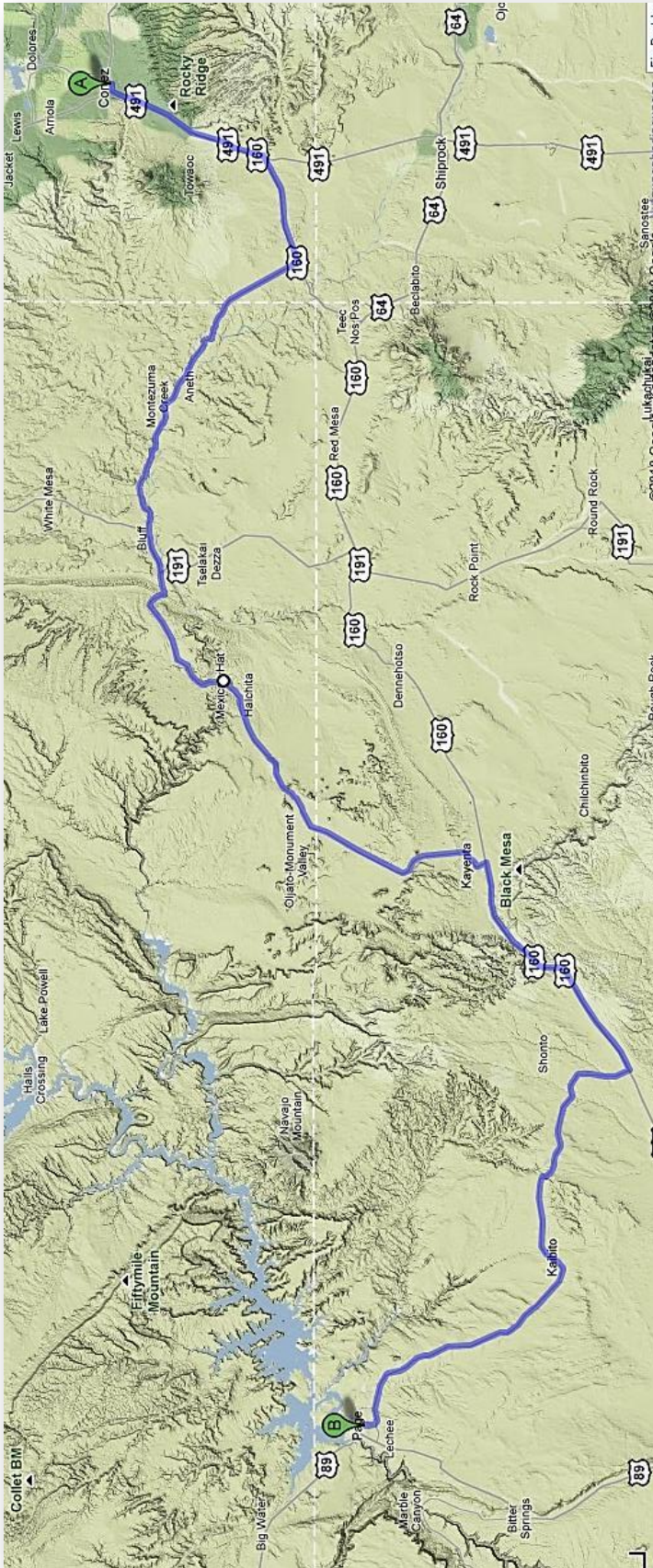


Cortez, CO → Page, AZ

HD = 259 Meilen (416 km)

Statistik Garmin Navi  
Cortez, CO → Page, AZ

422 km

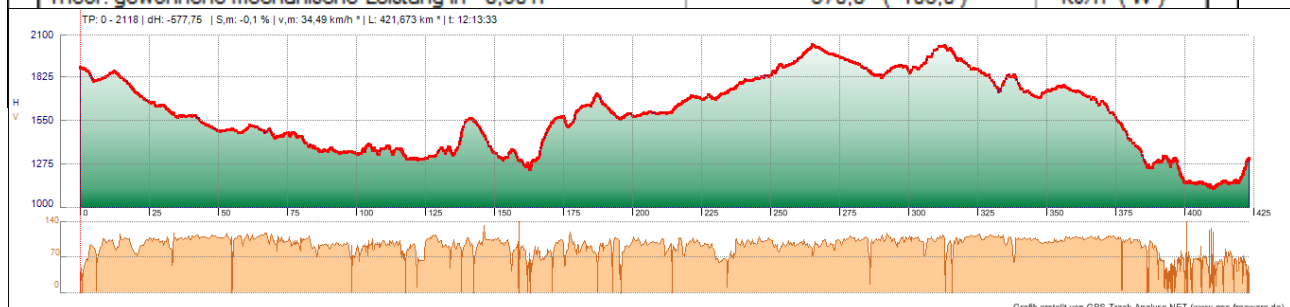


Start	09:25h	Cortez, CO
Ende	16:30h	Page, AZ
Fahrtzeit (ohne Pause)	05:48h	
Pause (> 5 min)	06:25h	
Streckenlänge	421,5 km	
Mittlere Geschwindigkeit	72,6 km/h	
Tiefster Punkt	1118 m	Lake Powell
Höchster Punkt	2038 m	Black Mesa Pass

### Statistische Auswertung

des Tracks: 20100605-all.gtabin, 05-JUN-10

Art des Wertes	Wert	Einheit
Start der Aufzeichnung	05.06.2010 17:06:28	-
Länge der Aufzeichnung	12:13:33	hh:mm:ss
Ende der Aufzeichnung um	06.06.2010 05:20:01	-
Anzahl der Trackpoints	2107	-
Strahlänge gesamt	421,424	km
Maximale Geschwindigkeit	121,41	km/h
Geschwindigkeitsanteil (streckenbezogen) bis 25 km/h	0,99	%
Geschwindigkeitsanteil (streckenbezogen) bis 50 km/h	3,41	%
Geschwindigkeitsanteil (streckenbezogen) bis 75 km/h	11,11	%
Geschwindigkeitsanteil (streckenbezogen) bis 100 km/h	38,19	%
Geschwindigkeitsanteil (streckenbezogen) bis 130 km/h	46,3	%
Reine Fahrzeit	05:48:17	h:mm:ss
Durchschnittsgeschwindigkeit ohne Pausen	72,60	km/h
Summe der Pausenzeiten (Pausen > 5 min)	06:25:16	h:mm:ss
Durchschnittsgeschwindigkeit inklusiv Pausen	34,47	km/h
Überwundene Höhen +/- absolut	7262,58	m
Minimale Höhe	1118,13	m
Maximale Höhe	2038,11	m
Durchschnittliche Höhe (Höhenintegral)	1603,85	m
Überwundene Höhen Bergauf (+) über 185,624 km	3342,43	m
Mechanische Arbeit Bergauf bei 80 kg Masse	2623,1	kJ
Mechanische Leistung Bergauf in 2,43 h	1079,6 (299,9)	kJ/h (W)
Überwundene Höhenmeter Bergab (-) über 221,953 km	-3920,17	m
Theor. gewonnene mechanische Leistung in 8,30 h	-370,8 (-103,0)	kJ/h (W)

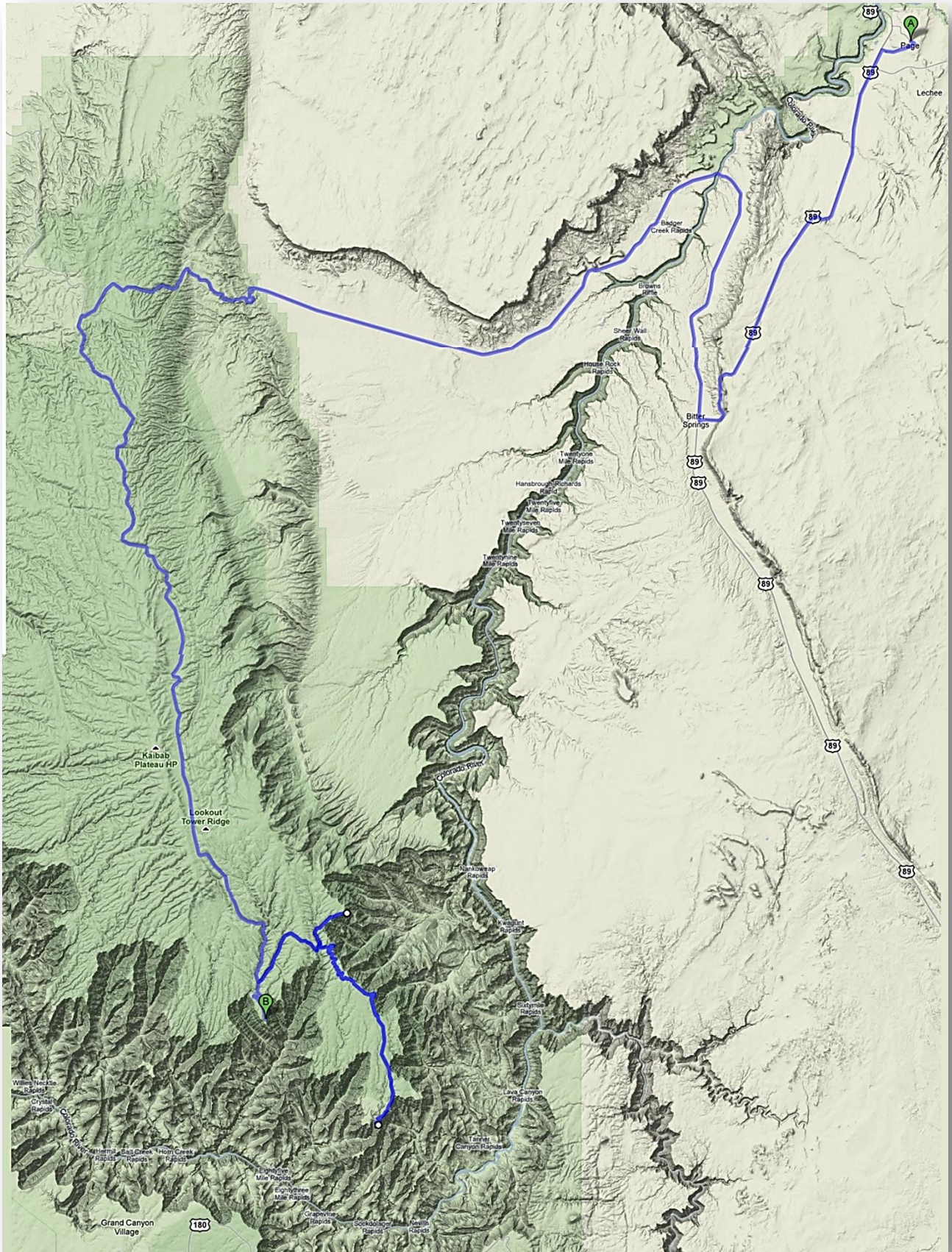


Grafik erstellt von GPS-Track-Analyse.NET (www.gps-freeware.de)



**Part 2**

**Die Reise**



Mangels eines vernünftigen Frühstücks Büfett, griff Klaus auf unsere „Speisekammer“ zurück. Schleppen wir nicht schon seit Boulder, UT noch ein paar *Bagels* mit uns rum? Und wie war das mit der „Organic Blackberry Spread“, die wir uns noch früher zulegten?



*Bagel-Frühstück in Page, AZ*

Klaus überhörte all meine Warnungen, dass man das seit 7 Tagen, bei manchmal über 40°C in dem Top Case seiner Honda transportierten Brötchen, beim besten Willen nicht mehr essen kann. Auch die Marmelade wird wohl bei dem Stress eher flüssig, oder gar verschimmelt sein. Zu unserer Verwunderung war der *Bagels* weder ausgetrocknet noch war es schimmelig oder gummiartig. Es sah aus, fühlte sich an und schmeckte offen-

sichtlich noch genauso wie eine Woche zuvor. Zumindest ließ Klaus sich nichts anmerken und genoss mit zufriedenen Gesichtsausdruck das magere Frühstück.

Immerhin schien es mir besser zu sein, als die Teilchen die da in der Rezeption auslagen. Aber final kann man das erst nach ein paar Stunden wissen, ob sich Klaus nicht doch noch vergiftet hatte.

### **Bagel**

aus Wikipedia, der freien Enzyklopädie

Ein *Bagel*, manchmal auch *Beigel* (von englisch *bagel* oder *beigel* [*ˈbeɪɡəl*] und jiddisch „*lgjab redo lgjeb*“ בייגל ייבֿו-Orthografie *beygl*) ist ein handtellergroßes rundes Gebäck aus Hefeteig mit einem Loch in der Mitte. *Bagels* werden vor dem Backen in Wasser kurz gekocht, das Loch in der Mitte beschleunigt den Kochvorgang und erhöht die Krustenbildung beim Backen. *Bagels* sollten frisch aus dem Ofen, möglichst noch warm gegessen werden.

Die 1610 erstmals in jüdischen Quellen in Krakau belegten *Bagel* entstanden vermutlich in Mittel- oder Osteuropa. Ende des 19. Jahrhunderts wurden sie von osteuropäischen jüdischen Einwanderern in den USA und Kanada eingeführt, wo sie seit den 70er Jahren des 20. Jahrhunderts zum Ernährungsalltag gehören, und von wo sie sich seither als typisch amerikanisches Backwerk weltweit verbreiten.

### **Varianten**

In Nordamerika gibt es heute zwei Varianten des *Bagels*, den „New York-Style *Bagel*“ und den „Montreal-Style *Bagel*“, Erstere werden traditionellerweise aus einem Teig aus Weizenmehl mit hohem Kleberanteil, Wasser, Hefe, Malz und Salz hergestellt. Der Teig wird oft mehrere Stunden kühlgestellt. Die aus Teigsträngen zu Ringen geformten Brötchen werden kurz in Wasser gekocht und anschließend gebacken. „New York *Bagel*“ werden auch aus Roggenmehl oder Sauerteig hergestellt, am St. Patricks Day, dem Gedenktag zu Ehren des irischen Nationalheiligen, sind sie zudem in grüner Farbe erhältlich.

Beim „Montreal *Bagel*“ wird das Salz weggelassen, dem Teig werden Eier und dem Kochwasser wird Honig beigegeben. Sie sind etwas kleiner und süßer als die *Bagels* aus New York und haben ein größeres Loch in der Mitte.

### **Form**

*Bagels* sind rund und haben ein mehr oder weniger großes Loch in der Mitte. Durch den Kochprozess behalten die Teigringe beim Backen ihre Form und es entsteht die für *Bagel* typische harte, glänzende Kruste. Das Loch macht die *Bagel* leichter, sie sind schneller gekocht, und beim Backen bildet sich zusätzliche Kruste. Das Loch diente auch zum einfacheren Herausnehmen beim Kochen und zum Transport auf Schnüren oder Holzstangen aufgereiht. In dieser Form wurden *Bagel* in Osteuropa sowohl in Bäckereien wie auch an Marktständen und auf der Straße verkauft – häufig ohne Bewilligung – und in New York noch bis in die 1970er Jahre ausgeliefert.

### Herkunft und Bezeichnungen

Ringförmige Gebäcke sind seit alters bekannt, bereits ägyptische Hieroglyphen zeigen ein ringförmiges Brötchen. Auch die Zubereitung, ein Gebäck vor dem Backen kurz zu kochen, geht auf alte Traditionen zurück. Ort und Zeitpunkt der Entstehung des Bagels sind jedoch unbekannt. Der älteste erhaltene Beleg, der Bagel erwähnt, sind Verordnungen der jüdischen Gemeinde Krakaus von 1610. Leo Rosten schreibt in seinem populärem Buch *The Joys of Yiddish* von 1968, Bagels seien Frauen im Kindbett gegeben worden.

Eine weitverbreitete Legende besagt dagegen, Bagel seien erst 1683 in Wien zu Ehren König Johann III. Sobieskis erfunden worden, der ein großer Pferdliebhaber war. Der Name würde sich dann von Bügel (Steigbügel) ableiten. Gemäß Barbara Kirshenblatt-Gimblett wird die gleiche Legende auch für die Erfindung anderer kulinarischer Errungenschaften kolportiert.

Einer anderen Legende zufolge wurden Bagel im 9. Jahrhundert in einer abgelegenen Gegend in Preußen erfunden, wo die christliche Bevölkerung den Juden das Recht, Brot zu essen oder zu backen absprach. Ein Erlass des lokalen Fürsten verfügte, dass nur als Brot gelten kann, was gebacken wurde. Die Juden hätten daraufhin den Teig statt zu backen, gekocht und leicht getoastet gegessen.

Der Name des Gebäcks leitet sich möglicherweise von mittelhochdeutsch bougel (Ring) oder von jiddisch beigen (beugen) ab.

### Bagel in der jüdischen Tradition

Runden Gegenständen wurde oft eine Schutzfunktion zuerkannt. Hebammen erhielten nach einer glücklichen Geburt Bagel geschenkt, und Bagel wurden bei der Feier zur Beschneidung eines Knaben und anderen besonderen Familienfeiern angeboten. Mandelbagel gehörten zu den Gebäcken, die zum Purimfest verschenkt wurden. Andererseits waren Bagel ein Zeichen der Trauer, in Asche getunkt gehörten sie zu den Speisen, die Trauernde bei der Rückkehr von der Beerdigung aßen, und vor dem neunten Av, einem Fasttag zum Gedenken an die Zerstörung des Tempels in Jerusalem, wurden sie ebenfalls gegessen.

### Bagel in den USA und Kanada]

Bagel wurden in New York ursprünglich nur von osteuropäisch-jüdischen Immigranten hergestellt und gegessen. 1907 gab es in New York 300 Bagelbäcker, 1910 wurde eine Section der Bagelbäcker innerhalb der Jewish Bakers Union, Local 100, der Gewerkschaft der jüdischen Bäcker New Yorks gegründet, die sich 1937 als International Bagel Bakers Union, Local 338 selbständig machte.

### Ähnliche Backwerke und Namensgleichheit

Mit dem Bagel beinahe identisch ist der bereits im 14. Jahrhundert bezeugte, in Krakau bis heute auf offener Straße verkaufte Obwarzanek. Weitere enge osteuropäische Verwandte des Bagels sind die russisch-ukrainischen Bubliki, die von den Verkäufern an einer Schnur um den Hals getragen wurden, und die kleineren Baranki und Suschki.

Dem Bagel ebenfalls sehr ähnlich ist der fast ausschließlich in den USA anzutreffende, der osteuropäisch-jüdischen Küche entstammende Bialy, eine Abkürzung für Bialystoker Kuchen. Bialys werden vor dem Backen jedoch nicht gekocht und weisen statt eines Lochs nur eine tiefe Einbuchtung in der Mitte auf.[34] Der amerikanische Donut hat zwar die gleiche Form wie der Bagel, besteht aber aus einem anderen Teig und wird in Fett ausgebacken.

In den Ländern der ehemaligen Donaumonarchie und in Bayern gibt es ein mit Mohn oder Nüssen gefülltes süßes Hefegebäck (Hörnchen), das im österreichischen Deutsch Beigel oder Beugel genannt wird. In Österreich wird zudem ein Hühnerschenkel als -beigl oder -biagl bezeichnet.



Unser "Dauer-Brötchen"!?



AZ.89 South „Sleeping Indian“??

Während Klaus sich vergiftete, wechselte ich die Birnchen des Rück- und Bremslichts. 9:15h tankten wir noch bevor unsere heutige Etappe losging. Mein Lenkerthermometer zeigte bereits 37,9°C an. Da werden wir heute wohl noch einen neuen Temperaturrekord verzeichnen können. Auf der AZ-89 ging es erst einmal in Richtung Süden.

Nach einer 1/2h kamen wir an eine Stufe, war es zum *Marble Plateau* hinab ging. Eine kurze Fotopause ermöglichte und einen Rückblick und die Aussicht auf die Strecke die noch vor uns lag.



AZ-89 South - Fotopause

5 Meilen später, auf dem unter uns liegenden Plateau angelangt, splittet sich die die AZ-89 auf.



AZ.89-B West

Weiter nach Süden geht es zum *Grand Canyon NP, South Rim* und rechts, nach Nordosten auf der *AZ-89-B West* in Richtung *St. George, UT* und dem nördlichen Teil des *Grand Canyon NP*. Auf holpriger Straße ging es und zuerst direkt wieder nach Norden. Weiteren

15 Meilen überquerten wir auf der *Navajo Bridge* wieder den *Colorado River*. Inzwischen dürfte es schon das 6te Mal sein das über den Fluss fahren und weitere sollten noch folgen. Wir machten hier halt um auch mal zu Fuß über den Fluss zu gehen.

### **Navajo Bridge, AZ**

aus Wikipedia, der freien Enzyklopädie

**Navajo Bridge**, es eigentlich sind zwei Brücken, die das Tal überspannen. Neben der historischen Brücke aus dem Jahr 1929 kam 1995 südlich ein Neubau hinzu, der diese doppelte Brücke an der abseits gelegenen Stelle zu einem bizarren Blickfang macht.

Kurz vor *Bitter Springs* - einem Ort mit gerade mal 547 Einwohnern (2000) - gabelt sich der *Highway 89*. Der nach Norden abzweigende Teil führt nach 22 Kilometern zur **Navajo Bridge**. Die Strecke ist unansehnlich, um nicht zu sagen langweilig. Da erscheint schon die äußerst ärmlich wirkende *Navajo-Siedlung Navajo Springs* als abwechslungsreicher Hingucker am rechten Straßenrand - und macht ein wenig nachdenklich, wozu man aufgrund der mangelnden optischen Reize auf den folgenden Kilometern auch genügend Zeit hat. Schließlich erreicht man völlig unerwartet den eigentlichen *Marble Canyon* mit der doppelten Brücke.

Als die erste **Navajo Bridge** am 12. Januar 1929 eröffnet wurde vermeldete die Tageszeitung von *Flagstaff, Coconino Sun*, die "biggest news in southwest history". Aus dem Blick-



Navajo Bridge(s)

winkel der Zeit betrachtet kann man dies durchaus verstehen, war sie doch die einzige Brücke über den Colorado auf 965 Kilometern Flusslänge. Sie bildete damit eine lebenswichtige Verbindung zwischen Arizona und Utah. Der erste direkte Highway zwischen den beiden Bundesstaaten (jetzt Highway 89) führte über sie. In der Folge sorgte sie für einen wirtschaftlichen Aufschwung in dieser unterentwickelten Region von Nord-Arizona und Süd-Utah. Außerdem war sie zum Zeitpunkt ihrer Errichtung die höchste Stahlbogenbrücke der Welt.

Die Brücke ist 254 Meter lang, die Fahrbahn 5,5 Meter breit und 142,34 Meter über dem Canyon-Grund gelegen. Insgesamt wiegt die Stahlkonstruktion 1.089 Tonnen. Hinzu kommen 385 qm Beton mit nochmal 37 Tonnen Stahlverstärkungen. Der Bau hat 390.000 Dollar gekostet. Der östliche Brückenkopf liegt im Reservat der Navajos. Vor dem Bau wurde eine Canyon-Wand mit 500 Pfund Sprengstoff gesprengt. Dann begannen nacheinander von beiden Seiten die Konstruktionen. Dabei wurden jeweils 94 Meter weit die Halbbögen über den Canyon-Rand hinausgeschoben. Zuerst wurde der östliche Teil fertiggestellt, was zwei Monate dauerte. Zweieinhalb Monate später war auch das westliche Pendant fertig, so dass am 12. September 1929 der Bogen geschlossen werden konnte. Bei der Einweihung waren 5.000 Gäste anwesend. Es war das Ende der bisherigen Fährverbindung bei Lee's Ferry. Lee's Ferry galt bis dahin als einzige Passiermöglichkeit des Colorado zwischen Arizona und Utah, weil dort die Canyonwände niedrig und das Verladen von Fahrzeugen auf die Fähre damit relativ einfach möglich war. Der Fährdienst war jedoch wetter- und wasserstandsabhängig.



Colorado in Richtung „Lee's Ferry“

Den modernen Anforderungen an den Straßenverkehr wurde die historische Brücke mit einer Maximallast von 22,5 Tonnen nicht mehr gerecht, die scharfen, unübersichtlichen Kurven vor der Brücke waren zudem ein Sicherheitsproblem geworden. So entschied 1990 das Arizona Department of Transportation, eine neue Brücke zu errichten, die aber dem Umfeld und ihrem Vorgängermodell angepasst sein sollte. Beim Bau der Brücke ging diesmal rücksichtsvoller mit der einzigartigen Landschaft um. Lose Felsen wurden in kleinen Portionen entfernt, und ein Auffangnetz verhinderte das Herabstürzen derselben in den Canyon, um Beschädigungen zu verhindern.

Sieben Monate dauerte die neue Konstruktion, bis am 14. Oktober 1994 die beiden je 111 Meter langen Brückenhälften durch einen zentralen Bolzen miteinander verbunden wurden. 15 Millionen Dollar kostete die neue Brücke. Mit der Eröffnung wurde die alte Brücke, die nun ein Historic Civil Engineering Landmark ist, für den Autoverkehr gesperrt und ist nun nur noch für Fußgänger und Reiter zugänglich. Ein Besucherzentrum wurde errichtet, in dem die Historie der Brücken und der vormaligen Überquerung des Colorados erklärt wird.

Es war sehr eindrucksvoll beide Brücken im gleichen Stil, aber mit 66 Jahren Altersunterschied einträchtig nebeneinander den Canyon überspannen zu sehen.

Eigentlich wollten wir noch zu „historischen Lee’s Ferry“ fahren, entschieden uns aber dann doch für den direkten Weg zum *Grand Canyon North Rim*. Da der *Visitor Center* an der *Navajo* Brücke geschlossen hatte, wollten wir bei der nächsten passenden Gelegenheit eine Pause einlegen.



Lee's Ferry Lodge

Die Gelegenheit ergab sich schon 5km später bei einer Ansammlung von wenigen Häusern, die auch ein leicht auffälliges Motel und eine Kneipe umfasste: „Lee’s Ferry Lodge“ Diese Siedlung hatte nicht einmal einen offiziellen Namen. Die Bar sah wie von einem Wildwestfilm entliehen aus. Wenn unsere Moped Zügel gehabt hätten, dann hätten wir sie an dem Geländer der Veranda damit festgebunden. Die „Porch“ mit Schaukelstuhl und wackligen Holztischchen ausgerüstete war mit losen Brettern überdacht, was einen angenehmen Schatten versprach. Ich bestellte an Bar bei der gut beleibten Bedie-

nung zwei *Odouls*. Sie habe kein *Odouls*, aber *St. Pauli Girl* als Alternative. Auch wenn uns das Etikett zum Schmunzeln veranlasste, so mussten wir zugeben, dass der Geschmack besser war, als von dem amerikanischen Pendant.



**St. Pauli Girl**  
aus Wikipedia, der freien Enzyklopädie  
St. Pauli Girl ist ein von Beck & Co. gebrautes Bier der ehemaligen St. Pauli Brauerei aus Bremen, das bis Oktober 2010 ausschließlich in die Vereinigten Staaten exportiert wurde. Seit November



Odouls-Ersatz – „Cheers“

2010 wird es in seiner Brau-Stadt Bremen, offiziell an ausgewählten Tankstellen, sowie in Hamburg und Hannover verkauft.

Die St. Pauli-Brauerei wurde 1857 von dem Bremer Unternehmer Lüder Rutenberg gegründet. Gebraut wurde in der früheren Rungeschen Brauerei in der Bleicherstraße im Ostertor. 1862 stieg Carl Ludwig Wilhelm Brandt als Teilhaber ein. 1864 wurde der Braumeister Heinrich Beck eingestellt, der später mit Franz Gustav Thomas May die Kaiserbrauerei Beck & May gründete. Bis 1870 stieg die St. Pauli-Brauerei zur größten Bremer Brauerei auf. Brandt war mittlerweile alleiniger Eigentümer, da Rutenberg wegen geschäftlicher und persönlicher Differenzen aus der Firma ausgeschieden war. Bereits in den 1880er Jahren wurde St. Pauli Girl eines der erfolgreichsten Biere der Bremer St. Pauli-Brauerei und gewann insgesamt zwölf internationale Medaillen. Die Stärke der Marke war schon damals die Ausfuhr von hellem Lagerbier, besonders in die Vereinigten Staaten. Um die Jahrhundertwende schaffte es die Brauerei, die mittlerweile im Besitz einer englischen Aktiengesellschaft war, zudem in Großbritannien Fuß zu fassen.

In der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg war St. Pauli Girl das bekannteste deutsche Exportbier. In Kooperation mit dem Norddeutschen Lloyd schaffte es Beck & Co. jedoch, die Marke Beck's zum Synonym für deutsches Bier in den Vereinigten Staaten zu machen, andere deutsche Biere vom Exportmarkt zu verdrängen und die

St. Pauli Brauerei 1918 nach verschiedenen Eigentümerwechseln zu übernehmen.

St. Pauli Girl überlebte als Marke und wurde ab 1965 wieder in Bremen produziert und als Lager und Special Dark in ausgewählte Regionen der USA eingeführt. Ab 1975 begann die landesweite Vermarktung unter Verwendung der Illustration einer blonden Frau im Dirndl auf dem Etikett. Seit den 1980ern wird die Marke durch die jährliche Wahl eines Fotomodells zum „St. Pauli Girl“ beworben. Mittlerweile ist St. Pauli Girl das zweitmeistverkaufte deutsche Bier in den Vereinigten Staaten und das Non-Alcoholic Malt sogar das meistverkaufte alkoholfreie Importbier in den USA.



„Heiße Notizen“

Auf meine Frage wie der Ort denn heiße, bekam ich *Vermilion Cliff Village* zur Antwort. Spätere Nachforschungen im Internet zu der Siedlung kamen zu Null Informationsergebnis. Wir befanden uns also auf total unbekanntem Terrain.

Zwei Wanderer unterhielten sich an der Bar über eine Tour durch die *Vermilion Cliffs*, sahen aber ein Problem wegen fehlender Erlaubnis. Das



Lee's Ferry Lodge - Bar

Betreten des Naturschutzgebietes ist streng reguliert und man muss horrende Strafen bezahlen, wenn man ohne die obligatorische „*Permit*“ erwischt wird. Wenn man sich aber Bilder von den *Vermillion Cliffs* anschaut, kann man schon ins Träumen kommen. Da gibt es Felsformationen wie von einem anderen Stern!



*Vermillion Cliff – National Monumen*

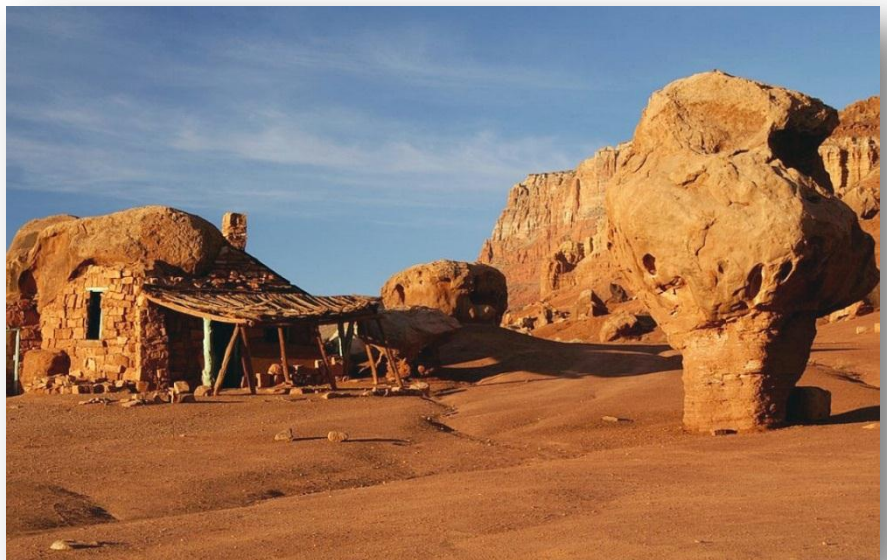
Quelle: Google Panoramio

Klaus und ich zogen es vor draußen auf der *Porch* unser Alkoholfreies und den Ausblick über die *Marble Canyon Mesa* bei 38,7°C zu genießen. Hier im Schatten ließ sich die trockene Hitze gut aushalten. Außerdem wehte ein beständiger Wind, der uns schon seit Anfang der gesamten Reise begleitete.

Ich nutzte die Gelegenheit um ein paar Notizen zu machen. Als ich mein Notizbuch und den Kugelschreiber aus meinem Gepäck holte, habe ich mir schier gar meine Finger an dem heißen Metall meines Kulis verbrannt. Der Thermometer an meinem Lenker zeigte 44,4°C (Sonne). Unter der Klarsichtfolie des Tankrucksacks war es aber wesentlich heißer. Da hatte es locker 50°C bis 60°C. Ein Wunder, dass mein TOMTOM und meine Kamera die ich dort deponiert hatte nicht komplett streikten. Während der Fahrt ließ ich ab jetzt den Reißverschluss immer etwas geöffnet, so dass der Fahrtwind zumindest für einen geringen Luftaustausch sorgen konnte. Das Navi schaltete sich zwar ab und zu ohne mein Zutun in andere Modi, aber im Großen und Ganzen hatte es seine Funktion erfüllt.

Allmählich bekam ich so das Gefühl, dass Klaus eine neue Liebe hatte. Er schwärmte immer häufiger von einer Asiatin die auf den Namen „*Goldy Wing*“ hörte. Inzwischen dachte er sogar laut darüber nach sie später nach Deutschland zu holen und bei sich wohnen zu lassen. Zuverlässig und treu war sie ja, aber halt eine amerikanische Asiatin, was die Pflege (Ersatzteilversorgung) in Deutschland etwas aufwändiger gestalten würde. Leider war die Liebe nicht groß genug und so hatte Klaus seine *Honda Gold Wing-Interstate* nach der Tour mit geringen Verlusten wieder verkauft.

Nach einer guten halben Stunde waren wir wieder auf der Straße in Richtung „*Jacobs Lake*“, von wo aus uns die AZ-67 wieder in Richtung Süden zum Nordeingang des *Grand Canyon NP* führen sollte. Aber zunächst ging es topfeben entlang der



*Cliff Dwelling Trading Post*

Quelle: Google Panoramio

*Vermilion Cliffs* die rechts ca. 100m aufragten, während sich links die Hochebene oberhalb des *Marble Canyons* ausdehnte. Die letzten 20km vor dem Anstieg in die Berge führten überwiegend schnurrgerade durch eine baumlose, rotbraune Landschaft. Eine der beiden Kurven barg allerdings eine kleine Überraschung. In einer leichten S-Kurve, man fuhr um einen Felsabsturz, da sah man unvermittelt auf eine kleinen Fläche rechts neben der Straße, 2-3m große runde Felskugeln auf dünnen Steinfüßchen stehen. Eins dieser bizarren Gebilde war sogar als Unterschlupf mit einer Mauer und Dach versersehen. „*Cliff Dwelling Trading Post*“ – das wollte ich mir auf der Rückfahrt in zwei Tagen genauer ansehen.



*Marble Canyon Mesa*

Der Anstieg der nun folgte war in mehrfacherweise erholbar. Ersten hatte das Geradeausfahren ein Ende und zweitens kühlte es mit jedem Meter Höhe der erklommen wurde spürbar ab. Bei der ersten Kehre hielten wir auf dem Parkplatz an und blickten nochmals zurück auf die Ebene die wir gerade durch-

fahren hatten.

Links unter uns führte eine staubige Straße ins Niemandsland. Klaus träumte davon jetzt eine geländefähige, kleine Enduro zu haben. Er erinnerte sich an ein Buch, welches er vor der Reise als Vorbereitung gelesen hatte, in dem der Autor genau diese Straße befahren hatte. Unsere Weiterfahrt war etwas unglücklich. Just als wir bereit waren loszufahren, quälten sich zwei übergroße Wohnmobile und ein LKW an uns vorbei den Berg hinauf.



*House Rock Rd. – nur für Off-Road Freaks geeignet!*

Die Straße wurde nun sehr kurvenreich und Überholmöglichkeiten waren gleich Null. So tuckerten wir 2/3 der 20km nach Jacobs Lake hinter den drei her, wobei der LKW wesent-

lich weniger Probleme mit Steigung und Kurven hatte, als das vor ihm fahrende Wohnmobil. Erst nach 15 km fuhr das langsamere Wohnmobil auf die Seite und ließ uns vorbei.

In Jacobs Lake, eine Tankstelle mit *Grocery Store* und Übernachtungsmöglichkeit, deckten wir uns vorsichtshalber noch mit Getränken und Nahrungsmitteln ein. Es waren aber erst 80 Meilen seit *Page, AZ*, daher verzichteten wir auf das Tanken. Die Temperatur war nun mit 27,7°C wieder äußerst angenehm. Die 65km lange Stichstraße zum nördlichen Nationalparkeingang erwies sich als gut



AZ-67 - Kaibab Plateau

ausgebaute Straße, die in leichten Kurven durch ein weites, grünes Hochtal führte. Große Strecken führten durch Gebiete die vollständig einem Brand zum Opfer gefallen waren. Aber auch diese düsteren schwarzen Abschnitte mit ihren Baumleichen, die wie abgebrannte, riesige, dicht aufgestellte Streichhölzer wirkten, hatten ihren Reiz. Speziell die schneeweißen Birken mit ihrem hellen grün, die als krasser Kontrast vereinzelt dazwischen standen, gaben dem Ganzen etwas Skurriles.

Meine Gedanken kreisten um unseren heutigen Schlafplatz. Hoffentlich gibt es noch einen Zeltplatz für uns, denn ich würde nur ungern am Abend wieder diese Strecke zurückfahren um dann erneut nach einer Übernachtungsmöglichkeit zu suchen. Vielleicht hätten wir doch von *Page* aus über das Internet buchen sollen. Aber heute war Sonntag, das sollte uns entgegenkommen. Unterweges nach ca. 2/3 Strecke sah ich einen alternativen Campingplatz und eine Tankstelle. Es waren aber immer noch gute 20km zum Parkeingang. Ich merkte mir die Stelle für den Fall, dass wir zurückgeschickt werden würden.

Gegen 13:30h erreichten wir den Parkeingang. Zu meiner Enttäuschung prangerte hier am Kontrollpunkt schon ein Hinweisschild mit rot durchgestrichenem Zeltsymbol – „*Sorry - Camp Site Full*“ Egal, wir werden es trotzdem versuchen! Am „*North Rim*“ des Grand Canyon NP gilt leider nicht „*first comes, first serve*“ wie im *Bryce Canyon NP*, sondern man muss vorher buchen und das am besten Monate im Voraus.

So fuhren wir sofort zur Registrierung und fragte nach einem Zeltplatz für zwei Nächte. Der Park-Ranger der die Buchungen verwaltete schaute mich lange an, dann blätterte er seelenruhig in seinen Unterlagen und schaute auch nochmal im PC nach. Als endlich ein gedehntes „*Yees, there is one space at T6, the booking was just skipped, but it's just for one night*“ kam, war ich schon erleichtert. Als er uns dann auch noch die zweite Übernachtung in Aussicht stellte, wenn wir bereit wären unser Platz von T6 auf T3 zu wechseln, war

alles gebongt. Natürlich nahmen wir das Angebot übergücklich an. Er instruierte mich noch, dass ich am nächsten Morgen nochmals kommen solle, um mich für den neuen Platz erneut einzubuchen, da er dies im Augenblick nicht machen könnte. Glück muss man haben!

So bezogen wir unseren Zeltplatz. Beim Eintreiben der Heringe war mein kuriose *Leatherman*-Ersatz-Werkzeug endlich mal von Nutzern. Der integrierte Hammer (*Hämmerle*) brachte tatsächlich genug Kraft auf, um die Nägel in den felsigen Boden zu treiben.



Grand Canyon NP, North Rim - Zeltplatz T6

Klaus machte heute große Wäsche, hängte bzw. legte sie zum Trocknen über Tisch und Bank. Wie romantisch so ein Camping doch sein kann.☺ Meine Sorge war eher meine Luftmatratze. Ob sie wohl heute Nacht nach meinem Abdichtungsversuch die Luft halten wird?

### **Grand-Canyon-Nationalpark**

aus Wikipedia, der freien Enzyklopädie

Im **Grand-Canyon-Nationalpark** liegt der größte Teil des Grand Canyon [grænd 'kænjən], einer steilen, etwa 450 Kilometer langen Schlucht im Norden des US-Bundesstaats Arizona, die während Jahrmillionen vom Colorado River ins Gestein des Colorado-Plateaus gegraben wurde. Der Canyon zählt zu den großen Naturwundern auf der Erde und wird jedes Jahr von rund fünf Millionen Menschen besucht.

### **Geographie**

Der Grand Canyon erstreckt sich von Nordosten nach Westen im Norden Arizonas. Er trennt den Nordwesten des Bundesstaates, den so genannten Arizona Strip, vom Rest Arizonas. Über den eigentlichen Grand Canyon gibt es keine Brücken, Süd- und Nordufer des Colorados sind auf Straßen nur östlich des Nationalparks bei Lees Ferry und Page oder rund 400 km weiter im Westen über Nevada am Hoover Dam verbunden. Der Südrand ist von Flagstaff zugänglich, der Nordrand und der Arizona Strip sind kaum besiedelt, die nächstgelegene Stadt ist St. George, im benachbarten Utah.

Der Grand Canyon ist etwa 450 km lang (davon liegen 350 km innerhalb des Nationalparks), zwischen 6 und 30 km breit und bis zu 1800 m tief. Der Name des Canyons stammt vom Colorado River, der früher in Teilen Grand River genannt wurde (deutsch: Gewaltiger Fluss/Canyon, aber auch Großartiger Fluss/Canyon).

Das Gebiet um das Tal wird in drei Regionen aufgeteilt: Den Südrand (South Rim), der die meisten Besucher anzieht, den im Durchschnitt ca. 300 m höher gelegenen und kühleren Nordrand (North Rim) und die Innere Schlucht (Inner Canyon). Der Südrand des Grand Canyons liegt im Durchschnitt auf 2100 m ü. M., während der Colorado im Durchschnitt auf 750 m ü. M. fließt.

Flussaufwärts, im südlichen Utah liegen andere große Schluchten des Colorado. Der Glen Canyon, der seit 1964 im Stausee des Lake Powell versunken ist, galt landschaftlich als besonders schön. Weiter im Nordos-

ten liegt der Canyonlands-Nationalpark. Flussabwärts, in der Nähe von Las Vegas, liegt der Stausee Lake Mead am Hoover-Staudamm.

### **Geschichte**

#### **Besiedlung durch Indianer**

Bereits vor über 3000 Jahren lebten Menschen im Bereich des Grand Canyon. Die Desert Culture genannten Indianer waren Jäger und Sammler, die Körbe und Sandalen herstellen konnten und mit Speerspitzen aus Stein auf die Jagd gingen. Vor etwa 2000 Jahren besiedelten die als Anasazi bekannten Völker das Gebiet. Sie wohnten in Lehmhütten und bauten ihre Behausungen in die Wände der Schlucht. Sie lebten von der Landwirtschaft und hinterließen viele Felszeichnungen. Vor ca. 700 Jahren verschwanden die Anasazi plötzlich aus bis heute unbekanntem Gründen.

Die ebenfalls zur Pueblo-Kultur gehörenden Hopi sind ihre Nachfahren und lebten wie andere Indianerstämme in jüngerer Vergangenheit in der Gegend. Noch heute wohnen einige Havasupai-Indianer im Canyon.



Grand Canyon NP, North Rim – Imperial Point

#### **Erforschung durch Spanier und Amerikaner**

Der Grand Canyon wurde durch García López de Cárdenas aus Spanien erstmals von einem Europäer gesichtet, der im Auftrag des Eroberers Francisco Vázquez de Coronado auf der Suche nach den sagenumwobenen Sieben Städten von Cibola war. Er kam im September 1540 mit einer Gruppe spanischer Soldaten und mit Führern der Hopi-Indianer am Südrand der Schlucht an. Drei Soldaten stiegen in die Schlucht, kehrten aber nach etwa einem Drittel des Weges aus Wassermangel um. Der Grand Canyon wurde als wertlos eingestuft und über 200 Jahre von keinem Europäer mehr besucht.

Im Jahr 1776 kamen zwei spanische Priester bei der Erforschung des südlichen Utah am Nordrand des Canyon entlang. Sie waren auf der Suche nach einem Weg von Santa Fe (New Mexico) nach Kalifornien.

In den 1850er Jahren schickte der Mormone Brigham Young die ersten Siedler in das Gebiet, mit dem Ziel, eine einfache Möglichkeit zur Flussüberquerung zu finden. Nachdem die Siedler gute Beziehungen zu den einheimischen Indianern geknüpft hatten, wurden zwei Orte zur Überquerung des Flusses entdeckt, Lee's Ferry und Pierce Ferry.

Berühmt wurde die wissenschaftliche Expedition des einarmigen John Wesley Powell, der am 24. Mai 1869 mit neun Mann und vier Holzbooten in Green River, Wyoming aufbrach. Nach 1500 km und durch zahlreiche gefährliche Stromschnellen im Green River und im Colorado River kam die Expedition schließlich am 30. August zum Virgin River, dem Endpunkt des Grand Canyon. Zwei Jahre später wiederholte Powell die Fahrt und fertigte genaue Karten und Berichte an.[1] Er gab dem Canyon auch seinen heutigen Namen.

#### **Entstehung des Nationalparks**

Am 11. Januar 1908 wurde das Gebiet um den Grand Canyon durch US-Präsident Theodore Roosevelt, der sich oft in dem Gebiet aufgehalten hatte, zum National Monument erklärt, bevor es am 26. Februar 1919 als Nationalpark unter Schutz gestellt wurde. Die Einrichtung des Parks gilt als früher Erfolg der Naturschutzbewegung. Der ganze Park ist seit seiner letzten Erweiterung 1975 etwa 4900 km<sup>2</sup> groß.

1979 wurde der Grand Canyon in die Liste des UNESCO-Weltnaturerbes aufgenommen.

## Geologie

### Schichtenfolge des Grand Canyon

- 1 Vishnu Group
- 2 Grand Canyon Supergroup
- 3 Tonto Group
- 4 Temple Butte, Redwall, Surprise Canyon
- 5 Supai Group
- 6 Hermit, Coconino, Toroweap, Kaibab

Die meisten Geologen stimmen überein, dass sich das Einzugsgebiet des heutigen Colorado River (zu dem der Grand Canyon gehört) vor 40 Millionen Jahren gebildet hat. Der Grand Canyon selbst ist höchstwahrscheinlich nicht viel älter als fünf bis sechs Millionen Jahre, wobei der Hauptteil der Tiefenerosion in den letzten zwei Millionen Jahren erfolgte. Ergebnis dieser Erosion ist der Einblick in eine der vollständigsten Schichtenabfolgen unseres Planeten.

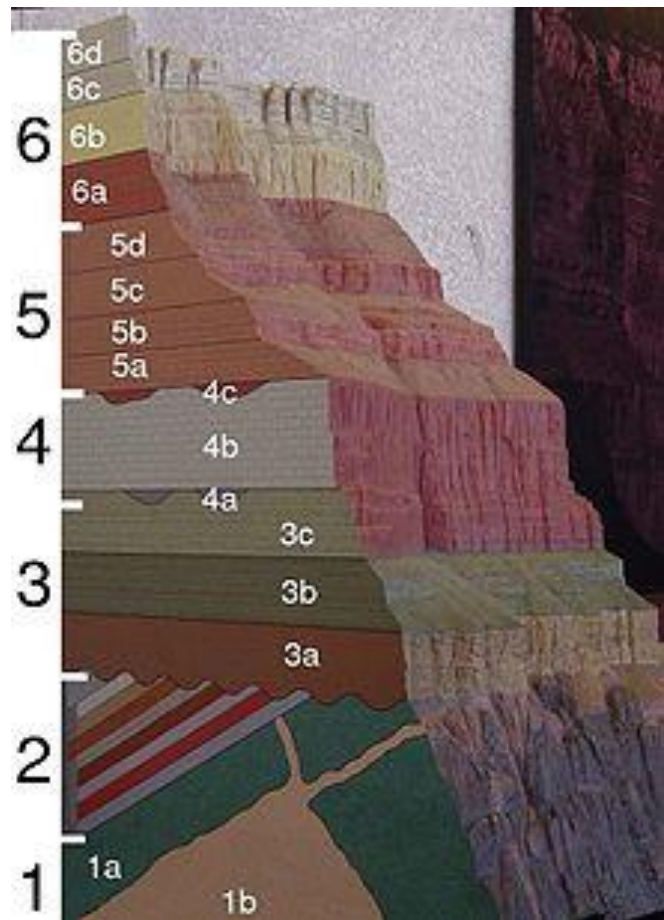
Die Abfolge reicht vom metamorphen Grundgebirge (älteste Datierung liegt zurzeit bei 1840 Millionen Jahre Before Present für den Elves Chasm Granite) im tiefsten Bereich der Inner Gorge bis zum 230 Millionen Jahre alten Kaibab Limestone am Canyonrand. Das polymetamorphe Grundgebirge wird diskordant von nicht metamorphen proterozoischen Sedimenten überlagert. Diese wurden später schräggestellt und dann im Kambrium ihrerseits von einer paläozoischen Schichtenfolge diskordant transgrediert. Daher gibt es keine kontinuierliche Schichtenabfolge, sondern zwei bedeutende (und mehrere kleinere) Schichtlücken.

Viele der Gesteinsformationen kamen entweder in warmen Flachmeeren, in Küstennähe (Strandbereich) oder in Sümpfen zur Ablagerung, synchron mit der mehrmals über den Kontinentalrand von Proto-Nordamerika oszillierenden Küstenlinie. Ausnahmen bilden der Coconino-Sandstein, den die meisten Geologen (aber durchaus nicht alle!) als Wüsten-Sanddünen interpretieren, sowie Teile der Supai Gruppe.

Die große Tiefe des Grand Canyon (rund 1600 Meter) und die Gesamtmächtigkeit seiner Schichtenabfolge (die meisten Schichten wurden unter Meeresniveau abgelagert) lassen auf eine Heraushebung des Colorado Plateaus um 1500 bis 3000 Meter schließen. Dieser Hebungsprozess erfolgte im Zuge der Iaramischen Gebirgsbildung, die vor etwa 65 bis 70 Millionen Jahren einsetzte und die Rocky Mountains entstehen ließ.

Durch die neu entstandene Barriere konnte der Colorado nun nicht mehr in seine ursprüngliche Richtung nach Südosten abfließen. Deshalb grub er sich ein neues Bett quer über das im Entstehen begriffene Colorado Plateau. Der Fluss bekam jetzt das Schmelzwasser der Rocky Mountains und zusätzlich mit dem größeren Gefälle hatte er wesentlich mehr erosive Kraft, um die Ausfräsung des Grand Canyons zu beginnen. Der Colorado floss nun durch Bruchzonen im Gestein, die durch die Anhebung des Colorado-Plateaus entstanden waren. Dort trug er das Gestein schneller ab, da es zerrüttet und ineinander verschoben war. Innerhalb von Millionen Jahren grub sich der Colorado immer tiefer ins Gestein ein. Heute arbeitet er an sehr harten und alten (1,8 bis 1,4 Milliarden Jahre) Graniten des Grundgebirges. Da diese Gesteine schwer zu erodieren sind, trägt der Colorado bevorzugt weichere Schichten an den Rändern ab (selektive Erosion). Das hat zur Folge, dass die Schlucht heute mehr in die Breite als in die Tiefe wächst.

Mit der Öffnung des Golfs von Kalifornien vor ca. 5,3 Millionen Jahren wurde die Erosionsbasis des Colorado (oder seines Vorläufers) drastisch abgesenkt, was eine enorme Erhöhung seiner Erosionskraft bewirkte. Im Oberlauf kam es zur Anzapfung anderer Flusssysteme. Dadurch hatte er bereits vor 1,2 Millionen Jahren schon fast sein jetziges Niveau erreicht. Während der Eiszeiten herrschten wesentlich niederschlagsreichere Verhältnisse im Einzugsgebiet des Ur-Colorado, als Folge erhöhte sich die Geschwindigkeit, mit der sich der Fluss in die Tiefe einschchnitt. Selbst die vor einer Million Jahren einsetzende vulkanische Tätigkeit am Westrand des Nationalparks (Uinkaret Volcanic Field), deren Aschen und Laven den Canyon einst verstopften, konnte den Kräften des Flusses auf Dauer nicht standhalten. Noch immer ist diese Stelle anhand der abweichenden Farbgebung gut erkennbar.



### Klima

Im Grand Canyon herrschen von November bis März Minusgrade; von Mai bis September steigt die Temperatur insgesamt über 20 °C; Der Juli ist mit durchschnittlich 29 °C der wärmste Monat, während der Januar mit einer Durchschnittstemperatur von -8 °C der kälteste Monat ist. Dabei ist zu beachten, dass es insbesondere im Sommer in der Schlucht wesentlich heißer als an den Rändern ist. Am Nordrand regnet es im Durchschnitt gesehen erheblich mehr als am Südrand. Am Nordrand fallen im Winter auch bis zu 5 m Schnee, am Südrand dagegen gibt es selten Schnee und auf der Höhe des Colorado in der Schlucht fällt niemals Schnee. Die Jahresniederschlagssumme am Nordrand beträgt ca. 700 mm/Jahr, am Südrand aber nur 380 mm pro Jahr. Auf der Höhe des Colorados in der Schlucht fallen etwa 180 mm Regen pro Jahr.



Grand Canyon NP, North Rim – Point Imperial

### Ökosysteme

Die Vielfalt des Grand Canyon ergibt sich aus den Höhen- und Klimaunterschieden im Canyon und an seinen Rändern, die fünf Vegetationszonen umfassen: Den Fluss und die Uferzone, ein Wüstenstreifen im inneren Canyon, die Plateauzone mit Wacholder- und Pinyon-Kiefer-Sträuchern, der Südrand und entsprechende Zonen auf der Nordseite geprägt durch die Gelb-Kiefer und der am höchsten gelegene Nordrand mit einem Fichten-Tannen-Wald. Je nach Exposition und Neigung der Hänge ergibt sich ein Mosaik aus kleinräumigen Lebensräumen mit angepasster Vegetation und der entsprechenden Tierwelt. Bisher sind rund 1500 Pflanzen-, 355 Vogel-, 89 Säugetier-, 47 Reptilien-, 9 Amphibien- und 17 Fischarten nachgewiesen. Dazu kommen mehrere tausend Insekten- und Spinnentierarten und weitere Wirbellose.

Am höchsten Punkt des Grand Canyons auf einer Höhe von 2.683 m wächst Nadelwald, während es am Rand der Schlucht schon Mischwald gibt. Unter 1.500 m (in der Schlucht) wachsen Kakteen und Sträucher, aber keine Bäume mehr. Direkt am Colorado gibt es Oasen, wo Grasflächen vorhanden sind. Der Rest am Fluss ist Wüste. Insgesamt existieren am und im Grand Canyon mehr als 1500 verschiedene Pflanzenarten, darunter sind 11 Stück als gefährdet anzusehen.

Entlang des Colorado-Flusses selbst gibt es Raubkatzen wie Pumas und Rotluchse, aber auch andere Räuber, wie Katzenfretts, Graufüchse und Kojoten. Weitere Säuger des Canyons sind Dickhornschafe sowie zahlreiche kleine Nagetiere. Maultierhirsche kommen in Trockenzeiten zum Fluss. In den Oasen existieren Reiher, Regenbogenforellen und Frösche. Besonders stolz sind die Verantwortlichen auf die erfolgreiche Wiederansiedlung des 1987 schon beinahe ausgestorbenen Kalifornien-Kondors. Die Otter scheinen in den letzten Jahren verschwunden zu sein, während die Biberpopulation offenbar angestiegen ist. In den übrigen Teilen des Nationalparks, der weiteren Umgebung des Canyons, leben 300 verschiedene Vogel- und 76 Säugetierarten. Neben den bereits erwähnten Arten sind hier auch Schwarzbären, Wapitis und Halsbandpekaris zu finden. Das Ökosystem des Flusses selbst ist seit dem Bau des Glen-Canyon-Staudamms 1963 weitgehend von den früheren periodischen Hochwässern abgeschnitten. Um die Umlagerung von Geschie-

be, den Aufbau von Sandbänken und die Schaffung freier Sand-, Schotter- und Steinflächen zu fördern, gab es Experimente mit gezielten Flutungen des Canyons durch Öffnen der Stautore in den Jahren 1996, 2004 und Anfang März 2008. Durch die Flutung sollen insbesondere die Lebensbedingungen des Gila cypha (engl. Humpback chub) verbessert werden, ein vom Aussterben bedrohter Fisch aus den Karpfenartigen, der im eigentlichen Colorado River seit dem Bau des Staudamms ausgestorben ist und nur noch im Nebenfluss Little Colorado River vorkommt. Umweltschützer des Grand Canyon Trust sehen den Nutzen der Maßnahme als längst erwiesen an und fordern regelmäßige Flutungen statt unregelmäßiger Experimente.<sup>[3]</sup> 2009 wurden Humpback chubs in einem weiteren Zulauf des Colorado Rivers innerhalb des Nationalparks angesiedelt.

### Indianische Kulturen Frühgeschichte

Es besteht Konsens unter den Wissenschaftlern, dass die Frühbesiedlung des amerikanischen Kontinents am Ende der letzten Eiszeit (Pleistozän), also vor etwa 12.000 bis 7.000 Jahren begann. Der südliche Rand der Eisplatte verlief zu dieser Zeit ungefähr auf der Linie der heutigen Staatsgrenze zwischen Kanada und den Vereinigten Staaten. Das unmittelbar angrenzende Gebiet war Tundra und ging dann in ein ausgedehntes Waldgebiet über. Die ersten Einwanderer trafen offenbar auf eine artenreiche Tierwelt im



Grand Canyon NP, North Rim – Roosevelt Point

ausgehenden Pleistozän. Wann genau allerdings die ersten Menschen über die Beringstraße, damals eine Landbrücke, nach Nordamerika kamen, ist einer der großen archäologischen Streitpunkte.

Wissenschaftler bezeichnen die Zeit zwischen 7000 v. Chr. bis zur Lebenszeit Christi als die Periode der Wüstenkultur oder Desert Cultures. Bereits in dieser Zeit lebten Menschen im Bereich des Grand Canyon. Die Angehörigen dieser Jäger- und Sammlerkultur hatten die Steppen und Wüsten Nordmexikos und den Südwesten der USA besiedelt. Die Ernährungsgrundlage für diese Völker, die Körbe und Sandalen herstellen konnten und mit Speerspitzen aus Stein auf die Jagd gingen, stellte die Kleintierjagd sowie die intensive Suche nach essbaren Pflanzen, Wildgetreide, Knollengewächsen und Beeren dar. Sie errichteten dauerhafte Grubenhäuser, runde oder viereckige Erdlöcher, die mit Zweigen und Schlamm bedeckt waren und Pithouses genannt werden.

Zwischen 1200 v. Chr. bis etwa 400 n. Chr. lebten die Basketmaker in der Region. Der Name bezieht sich auf die typischen Korbwaren in Wulsttechnik, die sich im trocknen Klima des Südwestens gut erhalten haben. Sie sind eine Vorstufe der Anasazi-Kultur mit Fundstellen auf dem südlichen Colorado-Plateau.

### Anasazi

Bis etwa 700 v. Chr. lässt sich die Kultur der Anasazi zurückverfolgen. Die Anasazi waren auf dem Colorado-Plateau in den heutigen Bundesstaaten Arizona, Utah, Colorado und New Mexico beheimatet und lebten zunächst als Jäger und Sammler, später aber ernährten sie sich teilweise vom Anbau von Mais und Bohnen und der Zucht von Truthähnen. Sie wohnten zuerst in Grubenhäusern und danach in Pueblos, die aus ungebranntem Lehm (Adobe) erbaut wurden. Die Grubenhäuser wurden zu Kultstätten ausgebaut, den Kivas, die man genauso wie die verlassenen Pueblos an zahlreichen Stellen im Südwesten findet. Viele der Anasazi-Siedlungen sind im Schutz der trockenen Wüstenluft erhalten geblieben, andere wurden restauriert. Im 14. und 15. Jahrhundert kam es zu umfangreichen Bevölkerungsbewegungen, deren Gründe man bis heute nicht vollständig erklären kann. Ab 1276 herrschte auf dem Colorado-Plateau eine außergewöhnliche Trockenheit; beinahe ein Vierteljahrhundert lang fiel kaum ein Tropfen Regen. Dies zwang die Anasazi vermutlich zum Verlassen ihrer Siedlungen. Sie zogen zu den Hopi-Mesas im nördlichen Arizona, zum Zuni River und zum Rio Grande. Die heutigen Hopi und die Pueblo-Indianer gelten als Nachfahren dieses Volkes.



Grand Canyon NP, North Rim – Point Royal

### Indianerkulturen der Neuzeit

Nachdem die Anasazi das Gebiet des Grand Canyon verlassen hatten, erschienen von Norden her athapaskisch sprechende Nomaden, die Apachen und Diné, während von Süden und Westen her die Yuma, Zuñi und Hopi das Land besiedelten und sich in ihren traditionellen Stammesgebieten niederließen. Die reiche mündliche Überlieferung der meisten Stämme über diese Zeit wird von ausführlichen Ursprungs- und Wanderlegenden eingeleitet. Zu den Stämmen im Gebiet des Grand Canyon gehören die Walapai, Havasupai, Hopi, Diné und Kaibab.

### Walapai

Die Walapai oder Hualapai sind ein Yuman sprechender Stamm aus der Hokan-Sprachfamilie und ihr traditionelles Stammesgebiet erstreckte sich vom Bill

Williams River im Süden bis zum Grand Canyon im Norden und reichte im Westen bis zum Colorado. Die Walapai waren ein kleiner Stamm, dessen Gesamtbevölkerung die Tausend nicht überschritt. Ihre winzigen Siedlungen bestanden gewöhnlich aus zwei oder drei Familien und waren auf dem wasserarmen Plateau überall dort anzufinden, wo ein ständiger Wasservorrat zu finden war. Die Walapai betrieben etwas Feldbau, ernährten sich aber überwiegend von Wild und essbaren wilden Pflanzen. Heutzutage ist Viehzucht ihre wichtigste Lebensgrundlage und das Stammeseinkommen erwirtschaftet man aus Holzverkäufen. Wegen der begrenzten natürlichen Ressourcen müssen die meisten Walapai die Reservate verlassen, um ihren Lebensunterhalt zu verdienen. Die Volkszählung im Jahr 2000 ergab 1353 Walapai, davon 425 ständige Bewohner in der Hualapai Reservation. Die Walapai betreiben den Erlebnispark Grand Canyon West außerhalb des Nationalparks. Dort findet man auch den im Frühjahr 2007 eröffneten Grand Canyon Skywalk, der den Besuchern erlaubt, auf einer stählernen Brücke in Form eines Hufeisens, mit gläsernem Boden und Geländer, 1200 Meter über dem Boden des Grand Canyons zu stehen.

### Havasupai

Auch die Havasupai sprechen Yuman wie ihre westlichen Nachbarn, die Walapai, von denen sie sich im 12. Jahrhundert getrennt hatten. Um Schutz vor möglichen Angreifern zu suchen, zogen sie auf den Boden des Grand Canyon. Noch heute sind sie der isolierteste Indianerstamm in den Vereinigten Staaten. Ihr Reservat im Havasu Canyon kann man nur zu Fuß oder auf dem Pferderücken über zwei lange Trails erreichen, die vom Rand des Canyons hinunterführen. Früher bewohnten die Havasupai den Canyonboden nur in den Frühlings- und Sommermonaten, um ihre winzigen Gärten zu bestellen. Nach der Ernte im Herbst zogen sie in ihre Winterquartiere auf dem Plateau, wo sie Hirsche, Antilopen und Bergschafe jagten. In den Wintermonaten wurde das Flusstal kalt und dunstig, weil die steilen Canyonwände den Sonnenschein nicht hereineinließen. Das Verbrennen der Toten mit anschließender Vernichtung von deren persönlichem Eigentum, eines von mehreren bei den Yuma üblichen Ritualen, wurde bis 1895 praktiziert, bis das Bureau of Indian Affairs diesen „unzivilisierten“ Brauch untersagte. Der US-Zensus 2000 zählte 634 Angehörige, von denen 404 noch die traditionelle Stammessprache beherrschten.



Grand Canyon NP, North Rim – Klaus auf Angels Window

### **Hopi**

Die Hopi sind die westlichste Gruppe der Pueblo-Indianer und leben heute im nordöstlichen Arizona inmitten des Diné-Reservats in einem 12.635 km<sup>2</sup> großen Reservat. Sie wohnen in Dörfern, die auf aus dem Colorado-Plateau emporragenden Mesas liegen, und sprechen einen Shoshone-Dialekt aus der uto-aztekischen Sprachfamilie. Die Hopi betrieben früher Ackerbau und züchteten Schafe. Vorwiegend wurde Mais angebaut, aber sie pflanzten auch Bohnen, Squash, Melonen und eine Reihe weiterer Gemüse und Früchte. Sie sind als ein tief religiöses Volk bekannt und Jungen und Mädchen begannen ihre zeremonielle Laufbahn bald nach dem vollendeten sechsten Lebensjahr mit der Einführung in den Kachinakult. Hopi-Kachinas waren maskierte Nachahmungen einer großen Anzahl von Göttern und Geistern, sowie gestorbener Ahnen, die von Männern dargestellt wurden. Das bekannteste aller Hopi-Rituale ist der Ende August durchgeführte Schlangentanz, in dem die Akteure mit lebenden Schlangen im Mund tanzen. Tatsächlich sehen die Zuschauer nur einen kurzen, jedoch aufregenden Ausschnitt einer längeren Zeremonie, von der das meiste geheim in Kivas zelebriert wird.

Das Reservat der Hopi ist seit den 1960er Jahren immer wieder stark bedroht, da es Ansprüche auf die dort befindlichen Bodenschätze durch weiße Großunternehmen gibt. Jedoch konnten sich die Hopi bisher diesem Druck auch durch eine sehr gute Öffentlichkeitsarbeit widersetzen.

### **Diné**

Die Diné, auch Navajo genannt, sind mit 338.443 Stammesangehörigen (laut Zensus von 2005) der volkreichste aller indianischen Stämme in den Vereinigten Staaten und leben größtenteils im mit 69.650 km<sup>2</sup> größten Reservat im Norden Arizonas und New Mexicos. Die Diné sprechen wie die Apachen eine Athabasken-Sprache. Die einstigen Nomaden sind im Laufe der Jahrhunderte stark von den benachbarten Puebloindianern beeinflusst worden, mit der Folge, dass der Ackerbau zur wichtigsten Grundlage ihrer Subsistenz wurde. Doch die Region ist überwiegend trocken und ließ generell nicht genügend Ackerbau und Viehzucht zu, um für alle den Lebensunterhalt zu sichern. Tausende verdienen sich deshalb ihr Einkommen als Arbeiter fern vom Navajoland und eine beträchtliche Zahl hat sich auf bewässertem Land am Colorado und an solchen Orten wie Los Angeles und Kansas City niedergelassen.

Das religiöse System der Diné ist kompliziert. Die komplexen Riten erfordern einen Spezialisten, den man nach seinem Können und der Länge der Zeremonien bezahlt. Die meisten Riten werden vorwiegend zur

Heilung körperlicher oder seelischer Krankheiten inszeniert. Bei anderen Zeremonien gibt es einfache Gebete und Gesänge, und man fertigt Trockenmalereien aus Pollen und Blütenblättern an. In manchen Fällen gibt es öffentliche Tänze und Vorführungen, zu denen sich Hunderte oder Tausende von Navajo und Besucher versammeln.

Obwohl die Diné niemals in dem Umfang Raubzüge unternommen hatten wie die Apachen, waren sie doch gefährlich genug, dass Colonel Kit Carson 1863 schließlich den Befehl zu ihrer Unterwerfung erteilte. Mehr als 8000 Navajos wurden im Jahr 1864 beim 480 km Langen Marsch in die Gefangenschaft nach Bosque Redondo im Süden New Mexicos gebracht.



Grand Canyon NP, North Rim – Point Royal

### **Kaibab**

Die Kaibab sind ein Zweig der Southern Paiute, der zur uto-aztekischen Sprachfamilie gehört und am North Rim des Grand Canyon im nordwestlichen Arizona, sowie im südlichen Utah und südöstlichen Nevada lebte. Die Lebensgrundlage der Kaibab bildete das Sammeln von Nahrung. Sie führten ein halbnomadisches Leben, um zu den ergiebigsten Stellen zu gelangen, an denen die Wildpflanzen wuchsen. Ihre reichlicher Verzehr an genießbaren Wurzeln trug ihnen den verächtlichen Namen „Diggers“ von den Weißen ein, aber sogar die überheblichsten Amerikaner mussten anerkennen, dass die Paiute in einem Land existieren konnten, wo ein Weißer ganz schnell verhungern würde. Nichts Essbares blieb unbeachtet: Kiefersamen, wilder Grassamen, sogar Heuschrecken und Raupen. Großes Wild gab es kaum, so dass die Indianer Kaninchen, Vögel, Präriehunde und Mäuse fangen mussten. Das Kaibab-Reservat wurde 1917 eingerichtet. Das Land ist nur für die Viehzucht geeignet, obwohl einige Gärten bestellt werden. Ihren Lebensunterhalt verdienen sich diese Indianer mit einer stammeseigenen Herde und Lohnarbeit. Die Volkszählung von 2000 ergab 196 Stammesangehörige, die in dem 487 km<sup>2</sup> großen Reservat leben.

### **Aussichtspunkte**

Eine häufige Aktivität besteht darin, die verschiedenen Aussichtspunkte anzusteuern und dabei das ein oder andere Stück des Canyonrandes zu Fuß zu erkunden. Hierzu wird der Rand des Grand Canyon hauptsächlich in zwei Gebieten, in der Umgebung des am Südrand gelegenen „Grand Canyon Village“ und in der Umgebung des am Nordrand gelegenen „Bright Angel Point“, an dem das dortige Informationszentrum liegt, durch Straßen erschlossen. Am Südrand ist ein 11 km langes Stück des Randes vom „Grand Canyon Village“ Richtung Westen zu „Hermit's Rest“ ausschließlich mit Pendelbussen zugänglich („West Rim Drive“). Die für PKWs zugängliche Hauptstraße vom „Grand Canyon Village“ folgt 42 km Richtung Osten bis zum Aussichtspunkt „Desert View“ dem Verlauf des Canyons („East Rim Drive“).

Am Nordrand ist der Bright Angel Point zugänglich, wobei sich schon bei der Zufahrt stellenweise gute Ausblicke in Seitencanyons ergeben. Die Straße vom „Point Imperial“ bis zum „Cape Royal“ folgt auf 29 km dem Canyonrand. An diesem südlichsten Aussichtspunkt des North Rim sieht man unter anderem den Steinbogen des Angels Window. Diese Felsformation entstand durch Witterungseinflüsse. Regen, Wasseransammlungen, Eis, Wind etc. hohlten den Übergang zum Aussichtspunkt aus, sodass ein Fenster entstand.

Daneben sind einzelne Punkte am Canyon über Schotterpisten erreichbar, insbesondere der am Nordrand gelegene „Point Sublime“, ein am Südrand gelegener Punkt im Havasupai-Reservat, von dem aus die im Canyon selbst liegende Indianersiedlung Supai zu Fuß, per Maultier oder per Helikopter erreicht werden kann, sowie ein ebenfalls am Südrand gelegener Punkt im Reservat der Hualapai, an dem 2007 der Grand Canyon Skywalk eröffnet wurde.

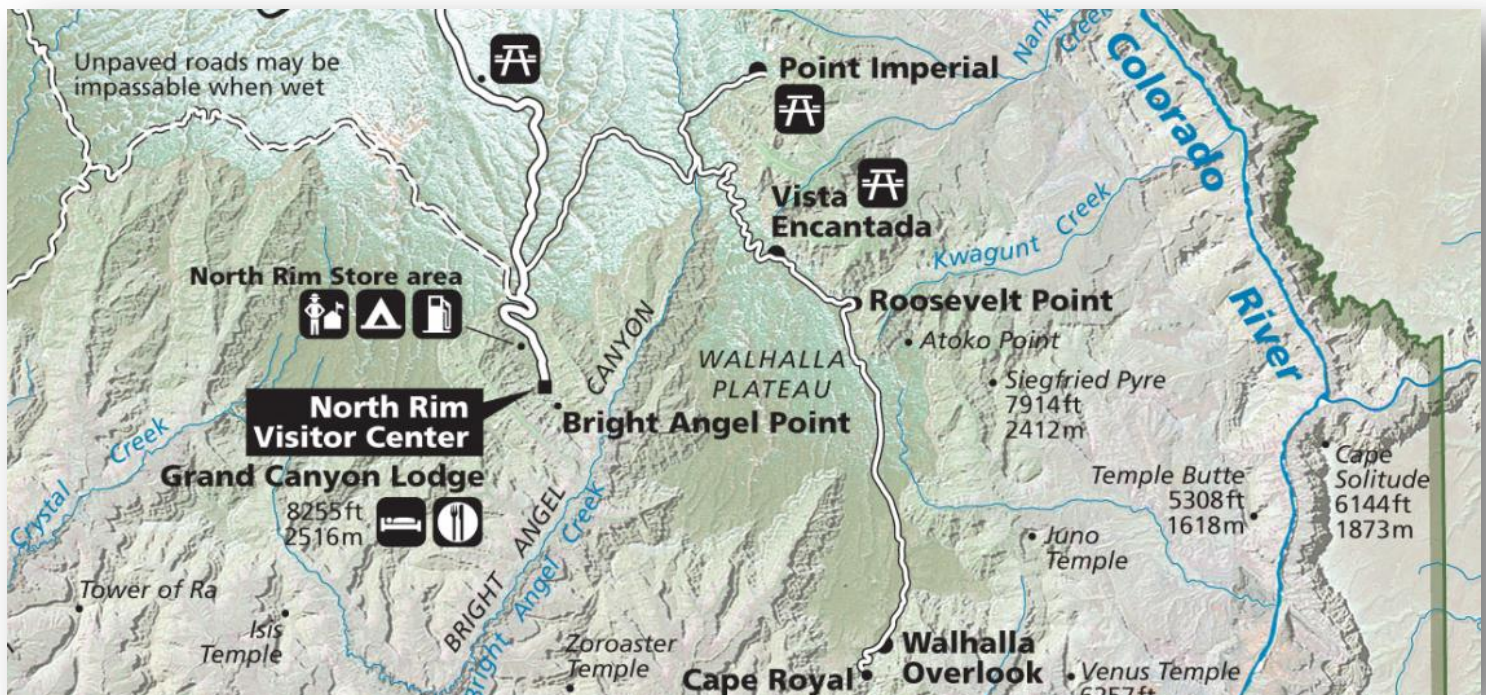
Um möglichst verschiedene Eindrücke des Canyons zu gewinnen, sind große Entfernungen zurückzulegen. Der Fußweg vom „Grand Canyon Village“ am Südrand zum „Bright Angel Point“ am Nordrand geht über 34 km, mit einem Fahrzeug sind jedoch 354 km zurückzulegen, da es keine Brücke über den Canyon gibt. Der Skywalk ist 390 km vom „Grand Canyon Village“ entfernt.

### Wanderungen

Für sportlichere Menschen bietet sich eine Wanderung in den Canyon oder im Canyon an. Für Übernachtungen innerhalb des Grand Canyon benötigt man eine Erlaubnis („Permit“). Sie kann frühestens vier Monate vor dem geplanten Termin beantragt werden. Die Zahl der Permits ist begrenzt. Für solche Touren gelten strenge Regeln, deren Einhaltung durch die Park Ranger überwacht wird. Tagestouren sind dagegen ohne Erlaubnis möglich.

Es gibt eine große Anzahl von Wegen im Canyon: am bekanntesten (und meistbegangen) sind der South Kaibab Trail vom Südrand zum Fluss und der Bright Angel Trail vom Nordrand entlang des Bright Angel Creek zum Fluss und dann wieder hinauf zum Südrand.

Wanderungen von einem der Ränder des Tals bis an den Fluss führen über 1400 Höhenmeter, durch fünf Klimazonen und etwa 1,7 Milliarden Jahre Erdgeschichte. Im Sommer kann auch bei moderaten Temperaturen am Canyonrand im Inneren der Schlucht eine erhebliche Hitze herrschen. Selbstüberschätzung oder unzureichende Ausrüstung einiger Wanderer führen Jahr für Jahr zu komplizierten Rettungsaktionen und sogar zu Todesfällen. Nur am North Kaibab Trail und am Bright Angel Trail ist Trinkwasser verfügbar. Einige Unternehmen bieten Wanderritte durch die Schluchten des Grand Canyons auf Pferden oder Maultieren an.



Nach dem wir uns „häuslich“ eingerichtet hatten fuhren wir noch zum 50km entfernten *Cape Royal*, dem einzigen Punkt im Nordteil des Parks, von dem man einen Blick auf den *Colorado River* werfen konnte. Kurz nach 16:00h ging's los. Zuerst fuhren wir wieder 2-3 Kilometer zurück, um dann rechts abzubiegen. Durch ein schönes grünes Tal kurvten wir nun auf das *Walhalla Plateau* hinauf.

Nach 6 km teilte sich die Straße. Wir fuhren zuerst links zu dem Aussichtspunkt *Point Imperial*. Der Ausblick war atemberaubend. Vor uns die Felsenspitze „*Mount Heyden*“ und im Hintergrund die Zerklüfte Welt des Grand Canyon. Bei der jetzt schon etwas tiefer stehenden Sonne leuchtete alles in den kräftigsten Rottönen. Es war nur der Wille auch noch das südlich Ende des Plateaus, das „*Cape Royal*“, noch bei Tageslicht zu besuchen,



*Grand Canyon NP, North Rim – Imperial Point*

der uns zur Weiterfahrt trieb. Nun erwartete uns eine wunderbare kurvenreiche Straße. Erfreulicherweise diesmal ohne Wohnmobil und LKW. Wir hielten auf den folgenden 30 km mehrfach an um die unglaubliche, Landschaft zu genießen. Egal wo wir pausierten, ob am „*Vista Encantada*“, „*Roosevelt Point*“, „*Walhalla Overlook*“, „*Angels Window*“, oder am „*Cape Royal*“, wir waren von den bizarren Felsformationen, welche der Colorado in Jahrmillionen geformt hat und der Weitsicht, jedes Mal aufs Neue beeindruckt.

Auch hier gab es auf mehreren Teilabschnitten vom Brand zerstörte Waldregionen. Es ist erstaunlich wie langsam sich der Wald davon erholt. Man glaubte manchmal der Brand hätte erst vor wenigen Monaten, oder maximal vor einem Jahr gewütet. Wenn man aber in den Annalen nachlesen konnte, stellte man fest, dass die sie mitun-



*Grand Canyon NP, North Rim – Roosevelt Point*

ter schon 5 bis 10 Jahre her sind. Waldbrände in National Parks werden heutzutage nicht mehr aktiv bekämpft, sondern nur noch unter Kontrolle gehalten. Die Brände sieht man heutzutage als natürliche Regenerierung des Waldes. Mammutbäumen sind sogar für das Abwerfen des Samens auf das Feuer angewiesen. Ohne Feuer wirft der Mammutbaum keine Samen ab.

Der „Roosevelt Point“ lag in mitten so einer Brandzone. Die skurrilen Überbleibsel gaben der Landschaft einen eigenen Reiz. Hier waren sogar Teile der Straße geschmolzen. Es bildeten sich daher unangenehme Verwerfungen des Asphalts. Da wir aber eh nur 35 M/h fahren durften, stellte dies kein Problem dar.



Grand Canyon NP, North Rim – Angels Window

Durch all unser Zwischenstopps war es bereits nach 18:00h als wir final am „Cape Royal“, dem Ende der Straße auf 2438m Höhe, ankamen. Von hier aus ging es zu Fuß zu den Aussichtspunkten wie „Angels Window“ und „Cape Royal“. Nach 200m, beim ersten Blick auf das freistehende Felsplateau mit dem Fenster zum Colorado, vermisste ich mal wieder meinen Motorradschlüssel. So drehte ich nochmals

um, weil ich ihn schon wieder noch im Zündschloss vermutete. Klaus wartete auf dem Felsrücken des „Angels Window“ auf mich. Tatsächlich steckte er wieder Mal im Zündschloss, was ich an Hand des eingeschalteten Lichts schon von der Ferne erkannte. Da sollte ich in Zukunft wirklich besser aufpassen!

Der Blick durch das Felsenloch auf den Colorado war etwas enttäuschen. Nicht nur weil der Canyon durch die bereits tiefstehende Sonne im Schatten lag, sondern auch, weil man vielleicht gerade Mal nur knapp 50m einer Flussbiegung sah. Mit den Kopfbildern eines mächtigen Colorado der sich durch den gewaltigen Grand Canyon schlängelt, hatte das nichts zu tun.

Aber der Blick auf die tief durchfurchte Canyon-Landschaft mit überdimensionalen Felsen Plateaus und Höhenunterschiede von 1000m bis 1600m waren erneut atemberaubend. Eins was mir aber Magenflimmern verursachte, war der Blick nach unten. An sich habe ich meine Höhenangst einigermaßen im Griff, aber im hier am „*Angels Windows*“ stand man nahezu isoliert auf einem Felsvorsprung, wobei es mehrere 100m senkrecht nach unten ging. Da gab mir auch das hüfthohe Geländer keine Sicherheit. Speziell der böige Wind verunsicherte mich zusätzlich. 100m weiter war das „*Cape Royal*“ was für meinen schwachen Magen verträglicher war. Gegenüber in ca. 10km Entfernung lag der „*South Rim*“. Die Süd-Kante des Grand Canyon war wie mit dem Lineal gezogen kerzengerade.



Grand Canyon NP, North Rim – *Wotans Throne*

Davor lagen imposante, gigantische Sandsteinmonumente, wie z.B. „*Wotans Throne*“, „*Vishnu Temple*“ und „*Jupiter Temple*“. Wir genossen die Aussicht hier an diesem einzigartigen Platz, bis die Sonne kurz vor dem Untergang stand. Nun aber beeilten wir uns wieder zu den Motorrädern zurück zu kommen, da wir nicht in die Dunkelheit kommen wollten. Straßen ohne Mittelstreifen und Reflektoren sind in der Dunkelheit nicht so angenehm zu befahren. Gegen 19:30h waren wir wieder am Zelt.

Zum Abendessen gab es *Bass Ale*, süßes *Dark Wheat Bread* mit *Scheibletten* Käse garniert mit *Hot Sauce* und Tütensenf – einfach genial. Als Nachspeise einen äußerst delikaten Shiraz (8.45\$)- perfekt!

Ich freute mich schon auf Morgen. Glücklicherweise konnte ich Klaus zu der Wanderung in den Grand Canyon überreden. Ich wollte sehr früh aufbrechen und den *Kaibab Trail* bis zu den „*Roaring Springs*“ hinabsteigen. Das bedeutete ca. 950m Höhenunterschied auf etwa 6km. Mein geschwollener Knöchel hatte sich inzwischen soweit erholt, so dass ich es wieder wagen konnte. Die *Pain-Killer* Salbe und das Wickeln mit der elastischen Bandage hatten den Heilungsprozess gut unterstützt. So schlief ich mit froher Erwartung auf den nächsten Tag ein.



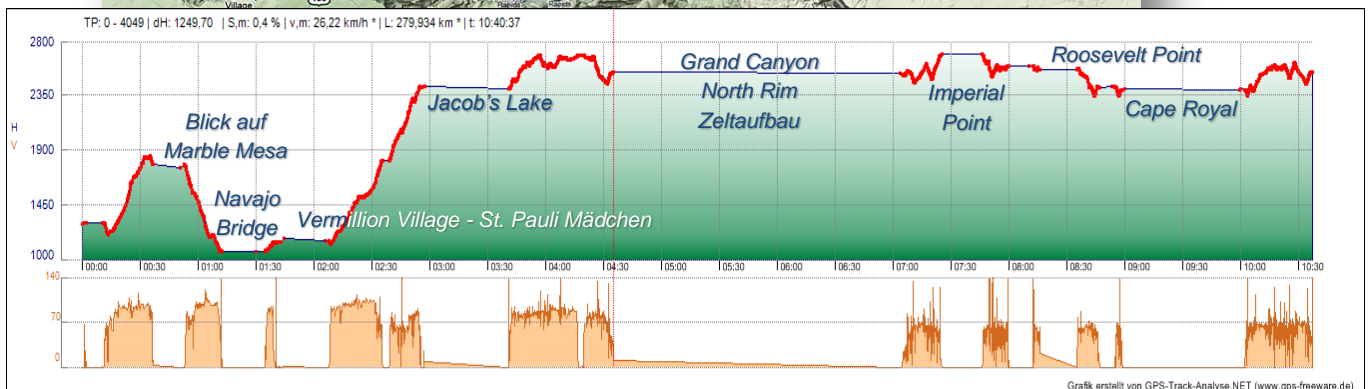
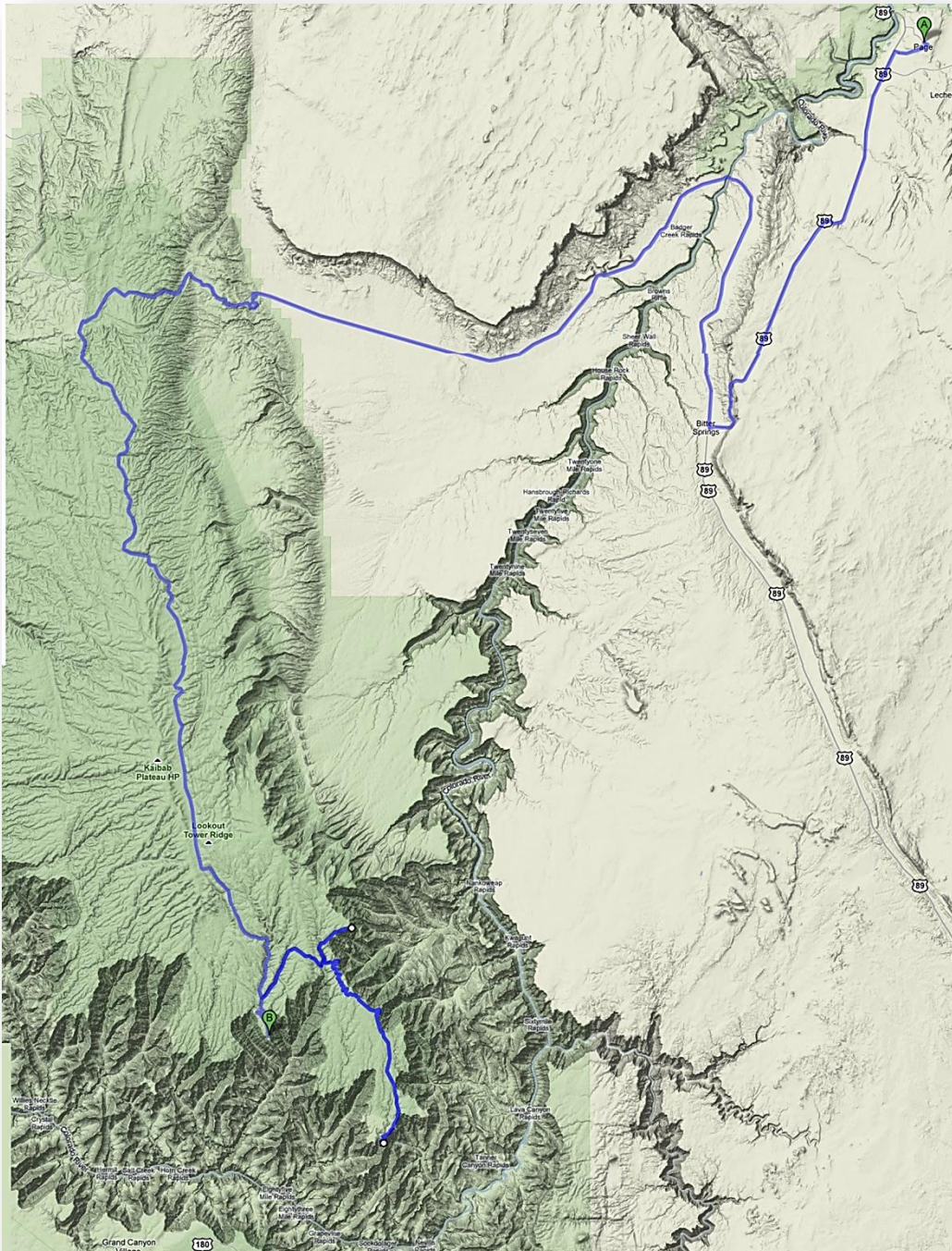
Klaus am *Roosevelt Point Point*



Statistik Garmin Navi

Page, AZ → Gr. Canyon NP, North Rim

280km

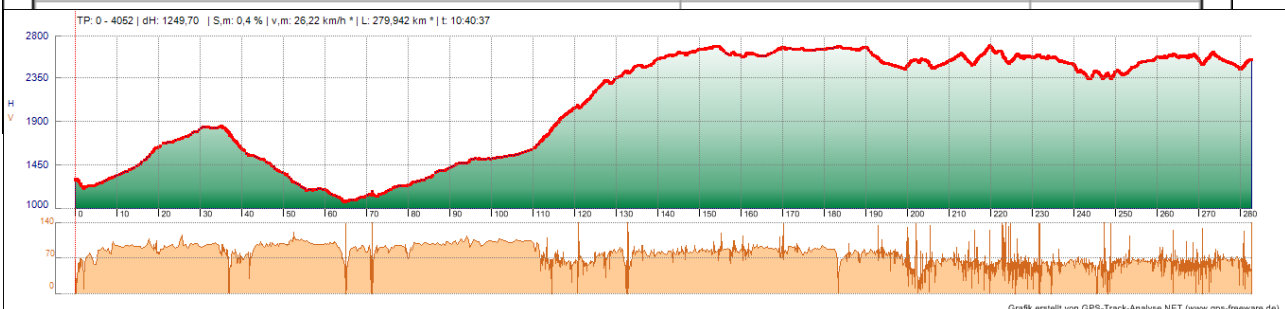


Start	09:25h	Page, AZ
Ende	16:30h	Grand Canyon, NP
Fahrtzeit (ohne Pause)	04:30h	
Pause (> 5 min)	06:11h	
Streckenlänge	279,6 km	
Mittlere Geschwindigkeit	62,5 km/h	
Tiefster Punkt	1071 m	Navajo Bridge
Höchster Punkt	2698 m	Angel Window

### Statistische Auswertung

des Tracks: 20100606-all.gtabin, 07-JUN-10

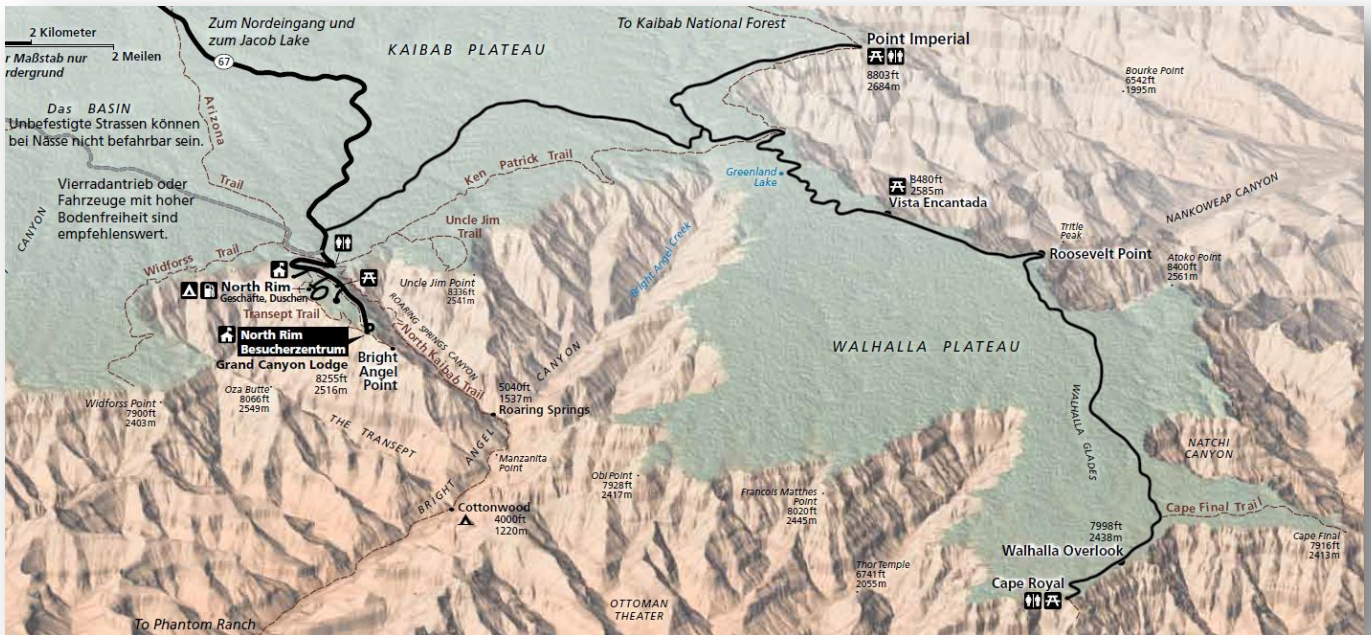
Art des Wertes	Wert	Einheit
Start der Aufzeichnung	06.06.2010 18:14:42	-
Länge der Aufzeichnung	10:40:37	hh:mm:ss
Ende der Aufzeichnung um	07.06.2010 04:55:19	-
Anzahl der Trackpoints	4022	-
Strahllänge gesamt	279,385	km
Maximale Geschwindigkeit	128,55	km/h
Geschwindigkeitsanteil (streckenbezogen) bis 25 km/h	1,36	%
Geschwindigkeitsanteil (streckenbezogen) bis 50 km/h	5,77	%
Geschwindigkeitsanteil (streckenbezogen) bis 75 km/h	32,56	%
Geschwindigkeitsanteil (streckenbezogen) bis 100 km/h	49,7	%
Geschwindigkeitsanteil (streckenbezogen) bis 130 km/h	10,61	%
Reine Fahrzeit	04:29:30	h:mm:ss
Durchschnittsgeschwindigkeit ohne Pausen	62,20	km/h
Summe der Pausenzeiten (Pausen > 5 min)	06:11:07	h:mm:ss
Durchschnittsgeschwindigkeit inklusiv Pausen	26,17	km/h
Überwundene Höhen +/- absolut	8076,83	m
Minimale Höhe	1071,51	m
Maximale Höhe	2698,05	m
Durchschnittliche Höhe (Höhenintegral)	2083,40	m
Überwundene Höhen Bergauf (+) über 156,238 km	4663,27	m
Mechanische Arbeit Bergauf bei 80 kg Masse	3659,7	kJ
Mechanische Leistung Bergauf in 3,75 h	976,0 (271,1)	kJ/h (W)
Überwundene Höhenmeter Bergab (-) über 108,296 km	-3413,57	m



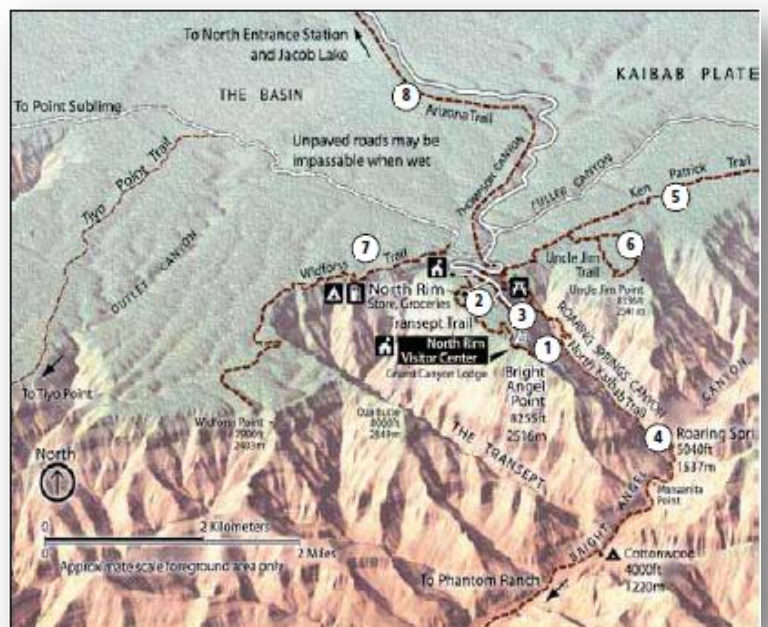
Gr. Canyon North, NP

ca. 10 Meilen (16km) ohne Moped!

Part 2 Die Reise



Kurz nach 4:00h morgens wachte ich auf. In der Nähe unseres tat sich was. Ich hörte leise Stimmen, Geraschel und Äste knacken. Mein erster Gedanke: *“Wer stiefelt denn da in stockfinstrer Nacht noch auf dem Campingplatz herum?”* Nach ca. 5 Minuten wagte ich einen Blick aus dem Zelt, konnte aber in der Dunkelheit so gut wie nichts erkennen. Dann aber konnte ich aber einige Geräusche klar zuordnen - unsere Nachbarn bauten offensichtlich ihr Zelt ab. Sie waren zwar nicht laut und flüsternden nur, aber das Klappern von Geschirr und knirschen von Ästen und Steinen hielten mich wach. Um 4:30h beim allerersten Dämmern, marschierten sie an unserm Zelt vorbei. Für mich war inzwischen klar was sie vorhatten. Die wollten den *Grand Canyon* durchqueren. Von hier aus ging der *Kaibab Trail* ca. 16km hinunter zur *Phantom Ranch* und dem 1800m tiefer liegenden *Colorado*, um dann auf der gegenüberliegenden Seite wieder den *South Rim* in den verbleibenden 10km zu erklimmen. Wegen der großen Höhenunterschiede, der Start liegt bei ca.2500m, überqueren des *Colorado*s bei nur 730m ü.NN. und erneuter Aufstieg auf etwas mehr als 2000m sind die 26km ein 12h bis 14h Unternehmen. Dazu kommt auch noch die Hitze, die zur Mittagszeit locker die 35°C überschreiten kann. Zu berücksichtigen war, dass es unterwegs nur wenige Möglichkeiten gab seinen Getränke-Vorrat aufzufüllen.



**Gr. Canyon North, NP****ca. 10 Meilen (16km) ohne Moped!**

Da die Folgen meines „Seitensprungs“ im Zion NP sich nun doch sehr schnell gebessert hatten, wollten wir es heute wagen einen Teil des *Kaibab Trails* zu bewandern., zumindest ich wollte; Klaus war von der Idee und dem Umfang der geplanten Etappe nicht so begeistert) Meine Vorstellung war, ca. 8km bis zu den „*Roaring Springs*“ hinabzusteigen und dann den gleichen Weg wieder zurück. Für Rundwege ist das Gelände offensichtlich nicht geeignet. In der National Park-Info-Zeitung war dies als 6h Trip mit fast 1000m Höhenunterschied angegeben. Man kalkulierte 2h für den Abstieg und die doppelte Zeit für den Wiederaufstieg. Um der Nachmittagshitze beim Aufstieg aus dem Weg zu gehen sollten wir bis spätestens 9:00h aufbrechen, so könnten wir bis circa 14:00h wieder zurück sein. Ich kannte die konservative Art der Amerikaner Strecken zu berechnen. Falls man irgendwo mal einen Zeit-Hinweis fand, dann konnte man getrost 20% abziehen. Daher habe ich auch nur mit 5 Stunden für 16km gerechnet. Womit ich aber nicht gerechnet hatte, waren unsere Nachbarn auf T6, dem Flecken, auf den wir heute noch vor dem Abmarsch umziehen mussten.

Zunächst lief alles nach Plan 8:00h aufstehen, Morgentoilette, einen schnellen Kaffee im *General Store* und Ummelden von T6 auf T3 bei der Zeltplatzvergabe. Nun mussten nur noch die Bewohner von T3 sich rühren. Endlich 9:15 bewegt sich was. Ein junges Pärchen quält sich aus dem Zelt. Es wird 9:30h die Situation war weiterhin die Gleiche. Nun wurden zwar Schlafsäcke und andere Utensilien aus dem Zelt gezerrt und quer über den Platz verteilt, aber wir sahen noch keine offensichtliche Aufbruchsstimmung bei den Beiden. Klaus entschied sich für einen kleinen Spaziergang, während ich mit Argusaugen den 30m entfernten Zeltplatz T3 beobachtete. Zwischendurch unterhielt ich mich mit dem rechtsseitigen Nachbarn (T7), einem Vater mit seinem 12 jährigen Sohn, über Reisen, Urlaub, 6.Juni, Familie, und, und, und....

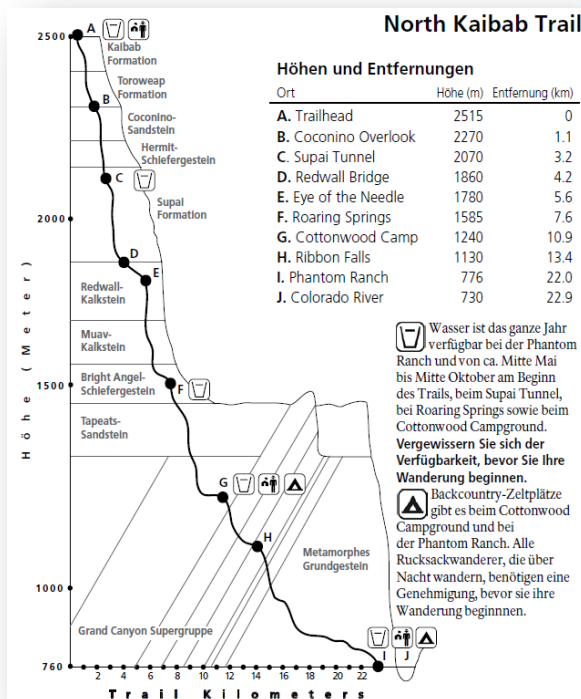
9:45h – endlich Kommt Bewegung in das Ganze. Auf T3 bauten sie nun das Zelt ab und verfrachten es ins Auto. Klaus kam, begeistert über die grandiosen Aussichten gerade von seinem kleinen Ausflug zurück. Wir leerten unser Zelt zum besseren Transport, denn wir wollten es nicht komplett abschlagen. Wir rissen all die so mühevoll eingeschlagenen Heringe heraus. Und nun? Auf dem Tisch bei T3 türmten sich mittlerweile Berge an Essen. wie Brot, Marmelade, Obst, Cerealien, und was weiß ich nicht noch alles. Viel zu viel für so zwei schwächliche Personen. Jetzt wurde sogar noch der Grill wird angeschmissen und Eier mit Speck gebrutzelt. Inzwischen war es schon nach 10:00h. Klaus frotzelt schon, dass das mit der Wanderung wohl nichts mehr werden wird. Ich wollte nach ursprünglichem Plan schon seit 1h unterwegs sein und nun steht unser Zelt immer noch am alten Platz.



*Grand Canyon NP, North Rim - Zeltplatz T6*

Gr. Canyon North, NP

ca. 10 Meilen (16km) ohne Moped!



Aber der Zelt-Platz auf T3 war ja eigentlich auch schon geräumt, nur der Tisch und die 12m<sup>2</sup> im Umkreis waren noch mit allerlei Campingutensilien belegt. So ging ich dann hinüber und erklärte den Beiden unsere Situation. „Selbstverständlich können wir unser Zelt aufstellen, kein Problem“.

Wir schleppten also nun so schnell es ging unser Zelt im aufgebauten Zustand die 30m zu dem neuen Standplatz und holten nach und nach den Rest. Alles wurde hastig in das Zelt stopft. Zum Aufräumen werden wir später noch genug Zeit haben. Jetzt wollten wir so schnell als möglich aufbrechen. Zum guten Schluss parkten wir noch die Motorräder um. Obwohl wir versicherten, dass sie sitzen bleiben dürfen und in Ruhe fertig frühstücken sollen, da wir nun eh sofort aufbrechen werden, hatte das Pärchen es nun plötzlich auch eilig gehabt und ebenfalls zusammengepackt.

So konnten wir nun endlich gegen 11:00h unsere Wanderung beginnen. 1/2h später befanden wir uns endlich am Einstieg in den „Roaring Springs Canyon“ und dem Anfang des nördlichen Teils des „Kaibab Trails“. Auf Grund der fortgeschrittenen Zeit einigten wir uns nur 1h hinunter zu wandern, so dass wir bis spätestens 14:30h wieder hier oben am Eingang stehen werden, um damit der größten Mittagshitze aus dem Weg zu gehen. Wir informierte uns noch über die Geschichte des Pfades. Eigentlich schon länger von den Indianern genutzt, wurde er erst offiziell, als eine Expedition von einem strengen Wintereinbruch hier überrascht wurde und aus der Not heraus einen Weg ins Tal suchte.

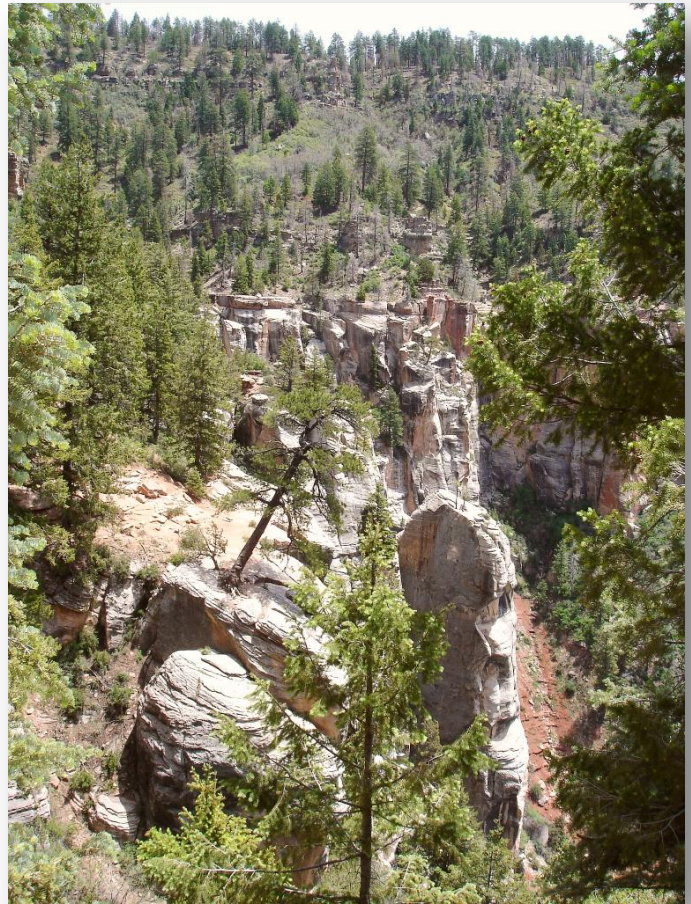


Grand Canyon NP, North Rim – Kaibab Trail

**Gr. Canyon North, NP**

**ca. 10 Meilen (16km) ohne Moped!**

Zuerst ging es durch noch recht dichten, schattigen Kiefern- und Pinien-Wald. Das Gefälle war stetig aber nicht so steil, dass es einem in Knie schmerzen würde. Nach ca. 0,5km begann der schmale Pfad sich in engen Serpentin nach unten zu winden. Wir erreichten eine felsige Region, an der sich der Wald lichtete und einen grandiosen Blick in das Gewirre der Schluchten des *Grand Canyons* freigab. Wir waren inzwischen ca. 200m unterhalb der Nordkante. Die Dimension nach unten, aber auch schon der Blick nach oben, waren überwältigend. Nicht ganz so imposant wie im *Canyonlands, NP* auf dem „*Grand View Point*“ wie Klaus fand, aber halt anders imposant. Hier waren wir als Person ein Teil des Canyons und betrachteten es aus einer anderen Perspektive. Deutlich sah man den Pfad als leuchtend roten, oder gelben Faden sich nach unten durch den Canyon schlängeln, je nach Beschaffenheit des Bodens. Ich war gespannt wie weit wir in 1h kommen würden. Allzu weit wird es wohl nicht sein, da wir alle Nas' lang stehenblieben, die Aussicht bewun-



*Grand Canyon NP, North Rim – Kaibab Trail*



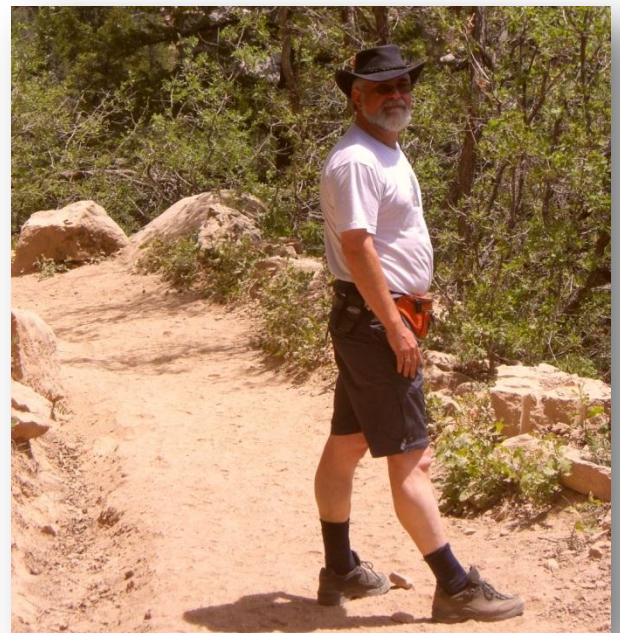
*Grand Canyon NP, North Rim – Kaibab Canyon*

derten und Fotos schossen. Der Weg nach unten ist geologisch gesehen eine Zeitreise in die Vergangenheit. Man passierte die unterschiedlichsten gefärbten Sandsteinschichten. Wir waren inzwischen bei kräftig dunkelrot, der Hermit-Formation angekommen. Der feine rote Staub färbte meinen Schwarzen Turnschuhe so, dass die ursprüngliche Farbe eigentlich nicht einmal mehr zu erahnen war.



*Grand Canyon NP, North Rim – Kaibab Trail*

So schön die Landschaft und die Wegführung war, so lästig waren die immer häufigeren Pferde- und Muli-„Droppings“! Im Park gab es, wie schon im Bryce Canyon, die Möglichkeit bestimmte Routen mit einer Karawane an Mulis und/oder kleinen, stämmigen Pferden zu bewältigen. Die Hinterlassenschaften der Tiere, meistens an steileren Abschnitten, oder bei Serpentincurven, waren für Fliegen sehr attraktiv. Das konnten unsere Nasen leider nicht nachvollziehen. Mitten auf der Strecke kamen uns 6, oder 7 Touristen mit ihrem Guide auf den Vierbeinern entgegen. Da der Pfad ziemlich eng war, mussten wir uns etwas abseits auf höher gelegenes Terrain verziehen, damit sie uns passieren konnten. Da wäre es etwas angenehmer gewesen man hätte für die Reittouristen, wie im Bryce Canyon realisiert, eigene Routen angeboten. Natürlich wäre das hier ein, in dem engen steilen Canyon, ein schwieriges und teures Unternehmen gewesen eine zweite unabhängig Route anzulegen!



*Schwarze Schuhe?*



*Kaibab Trail – Sunpai Tunnel*



*Kaibab Trail*

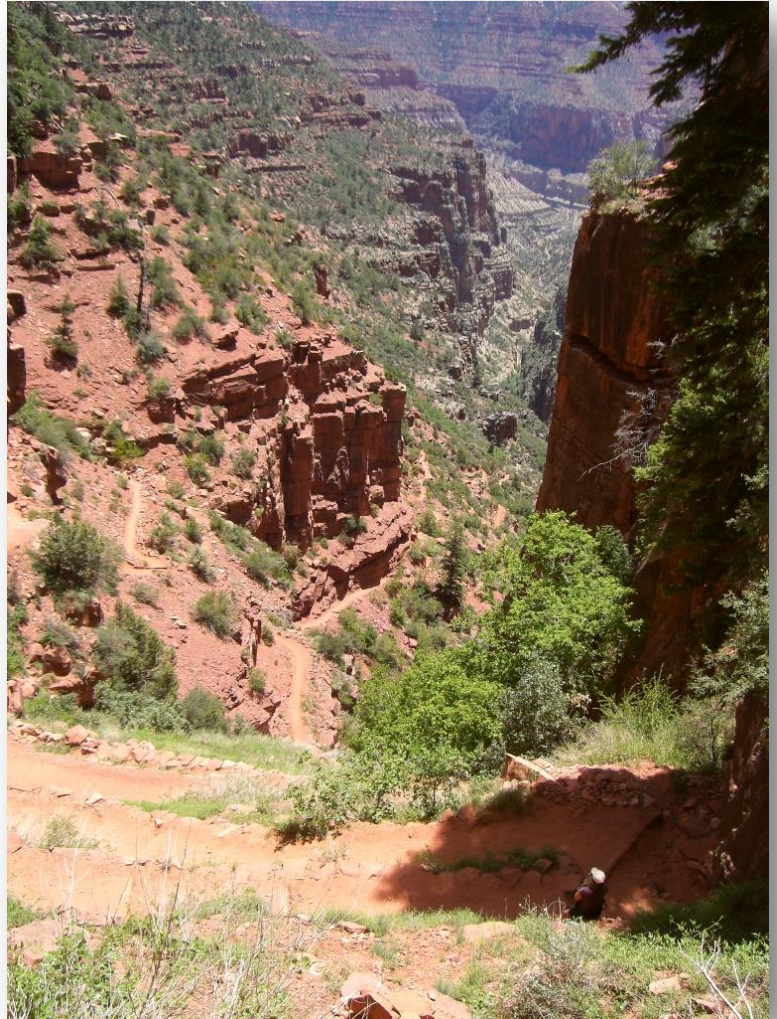
Nach exakt 1h waren wir am Supai-Tunnel. Hier gab es entgegen der Information am *Trail-Head* sogar frisches Wasser, was wir natürlich auch gleich ausnutzten um unsere Wasserflaschen für den Rückweg wieder komplett auffüllten. Wir hatten inzwischen 34°C und man weiß ja nie. Wir rasteten ca. 10 Minuten und tauschten mit zwei anderen Wanderer Freundlichkeiten aus. Klaus ging noch durch den kurzen Tunnel auf die andere Bergseite, um zu sehen wie es weitergehen würde. Aber wir hielten uns an die vorher vereinbarte Abmachung. Da ich meine Schwäche beim Aufsteigen kenne, ich gehe zu Anfangs nämlich immer zu schnell, bat ich Klaus mit seiner alpinen Erfahrung voranzugehen. Ich werde mich seinem Schritt anpassen. So stapften wir in einem sehr langsamen, aber stetigen Schritt wieder zurück zum Nordrand hinauf. Anfangs musste ich mich zurückhalten, da meine Beine eigentlich schneller wollten, aber schon nach wenigen Minuten war dieser Drang einem an-

**Gr. Canyon North, NP**

ca. 10 Meilen (16km) ohne Moped!

genehmen Rhythmus gewichen. Wir drehten uns zwar ab und zu auch nochmals um, aber diese Bilder hatten wir ja schon beim Hinabgehen geschossen. So sind wir sehr konstant, ohne weitere Pausen aufgestiegen. Es hatten uns mehrfach Leute überholt, um dann zwei Kurven weiter keuchend im Schatten der Felsen zu warten, bis sie wieder zu Atem kämen. Es gab nur ein junges, athletisches Pärchen, welches in einem Affentempo an uns vorüberzog und nie wieder gesehen war. Als wir wieder oben am Einstieg in den *Kaibab-Trail* angekommen waren bemerkte ich zu meiner Überraschung, dass wir den Rückweg in nur 1:15h bewältigt hatten und dabei schwitzte ich noch nicht einmal. Die Technik des Langsam-Gehens musste ich mir unbedingt angewöhnen!

Kurz nach 14:00h und nach ca. 9-10km waren wieder bei unserem Zelt.

*Kaibab Trail - Rückblick**Transept Trail – South Rim View*

Nun wurde erst einmal unser Zelt bewohnbar gemacht und der Plan für den weiteren Nachmittag besprochen. Natürlich hatten wir nun Durst und besuchten deshalb unser Generals-tore der nur 200m weg im Wald versteckt lag.

**Gr. Canyon North, NP**

**ca. 10 Meilen (16km) ohne Moped!**

Dort fand ich zu meiner Überraschung mein amerikanisches Favoritenbier im Getränkeregal: „Moose Drool“ aus Big Sky, Montana. Außerhalb Montanas ist es eigentlich selten zu bekommen. Daher fragte ich den Clerk an der Kasse, „How comes, that you have Moose Drool in your selection?“ Er gab mir eine Antwort mit einer Gegenfrage im Tonfall, bei der ich nicht widersprechen konnte: „Because it's a good beer...?!“ Es mir hat natürlich super gut gemundet!



**Es gibt nur einen Grand Canyon: einfache Antworten auf Ihre geologischen Fragen**



**Wie alt?**

Die offenliegenden Felsschichten des Grand Canyons reichen von relativ jungem geologischen Schichten bis zu relativ altem Gestein. Kaibab Kalkstein, das Deckgestein an den Rändern des Canyon, wurde vor 270 Millionen Jahren geformt. Die ältesten freiliegenden Gesteine am Grund des Canyons können 1840 Millionen Jahre zurückdatiert werden. Als Vergleich datieren die Geologen derzeit das Alter der Erde auf 4550 Millionen Jahre.

**Wie neu?**

Obwohl die Felsen alt sind, ist der Canyon jung. Geologen stimmen allgemein überein, dass der Canyon sich in den letzten 5 bis 6 Millionen Jahren gebildet hat – aus geologischer Sicht ein Augenblick.

**Warum hier?**

Vor ungefähr 70 Millionen Jahren bildeten sich im westlichen Nordamerika Berge durch Hitze und Druck zweier tektonischer Platten. Eine Gegend bekannt als das Colorado Plateau erhob sich um mehr als 3000 Meter, aber ohne typische Faltung oder Verformung der Schichten. Dieses in der Geschichte des Canyons so kritische Hochplateau ist ein geologisches Puzzle, das die Forscher noch immer versuchen zu verstehen.

**Warum tief?**

Ohne den Colorado River, einen konstanten Fluß inmitten eines Wüstenklimas, würde es den Grand Canyon nicht geben. Das über die westlichen Hänge der südlichen Rocky Mountains abfließende Wasser transportierte Sand und Kies und schnitt sich durch die Felsschichten. Ohne die Anhebung des Colorado Plateaus hätten nicht Hunderte von Metern topografisch geformt werden können. Vom Yavapai Point am South Rim bis zum Colorado River ist ein Höhenunterschied von 1400 Metern, dennoch fließt der Fluß noch immer 750 über dem Meeresspiegel.

**Warum so breit?**

Die Breite ist ein Ergebnis des Einstürzens von Felsschichten um den Fluß und seine Nebenflüsse herum in Verbindung mit der "Mündungserosion" dieser Nebenflüsse. Weichere, schwächere Schichten erodieren schneller und unterhöhlen die härteren stärkeren Schichten über ihnen. Ohne entsprechende Unterstützung stürzen die Felsvorsprünge ab. Der unermüdliche Fluß trägt das erodierte Material bis zum Golf von Kalifornien. Über seine Länge von 446 Kilometern weist der zerklüftete Grand Canyon unterschiedliche Breiten auf. Zwischen Nord- und Südrand beträgt die Entfernung zwischen 13 und 26 Kilometern.

**Warum so groß?**

Oft als der größte geologische Schauplatz der Erde beschrieben, macht das Zusammenwirken von Tiefe, Weite und Länge – ein Zusammenspiel von überwältigender Dimension - den Grand Canyon zu etwas ganz Besonderem. Nirgendwo sonst gibt es eine so atemberaubende Vielfalt von farbigen Felsschichten, eindrucksvollen Hügeln und überschatteten Nebencanyons. Grand Canyon ist der Canyon, mit dem alle anderen Canyons verglichen werden.

Die Exponate im Yavapai Geologie-Museums und entlang des angrenzenden Trail of Time (Zeitpfad) erklären die geologischen Prozesse, die die Felsen formten und den Canyon einschneiden.

Klaus und ich entschieden uns nun noch auf dem „Transept Trail“ zum „Bright Angel Point“ zu gehen. Es war ja erst 15:30h und der Aussichtspunkt mit der berühmten Grand Canyon Lodge, dem offizielle Besucherzentrum und Hotel, welches wie ein überdimensionales Blockhaus gebaut war, lag ja nur 2,5km entfernt. Der gut ausgebaute Weg führte immer am Talrand entlang. Er war topfeben, gab aber nur an wenigen Stellen die Sicht in den Canyon frei. Meistens ging es durch den Wald. Erst bei der Lodge begannen die freien Felsen. Natürlich war hier auch wesentlich mehr los, als bei den anderen Aussichtspunkten.

**Gr. Canyon North, NP**

ca. 10 Meilen (16km) ohne Moped!

Wir ließen und aber durch die vielen Touristen nicht stören, waren wir ja selbst auch nichts anderes. Die Sonne stand bereits wieder etwas tiefer, was im Tal lange Schatten hervorrief und daher die Plastizität der Canyons und seiner steilen Felswände verstärkte. Wir genossen die Aussicht auf das Tal. Gegenüber, in etwa 10km Luftlinie, lag der „*South Rim*“, der touristisch einfacher zu erreichende Teil des Nationalparks, wie mit einem Lineal gezogen. Da gab es keine Scharte oder Hügel, welche die kerzengerade



*Grand Canyon NP – Bright Angels Point*

Kante unterbrochen hätte. In dem Augenblick fiel mir das Entdeckerbuch von Hans-Otto Meissner ein, „*Ich fand kein Gold in Arizona: Coronado 1542*“ (veröffentlicht 1967), welches ich vor mehr als 40 Jahren gelesen hatte. Darin stand, dass *Coronado* mit seinen Mannen auf der Suche nach dem legendären „*Eldorado*“ über das *Colorado Plateau* ritt,

um dann unvermittelt vor dem 1400m tiefen Canyon zu stehen. So plötzlich, dass man selbst wenige Meter vor der Kante noch keine Ahnung davon hatte. Damals als künstlerische Freiheit des Autor interpretiert, konnte ich das nun bildhaft nachvollziehen.

Einen sehr ähnlichen Eindruck erlebt man auch wenn man die *Grand Canyon Lodge* von der Plateauseite betritt. Man fährt 70km, vom *Jakobs Lake* bis hierher immer



*Grand Canyon NP – Brahma Temple, 2203m*

auf der Hochebene, von Bäumen eingesäumt. Nirgends ist auch eine kleine Spur von dem grandiosen Panorama. Dann trifft man auf das imposante Blockhaus, geht durch den Eingang, dann ein paar breite Stufe hinunter ins helle Foyer und schaut unvermittelt durch

**Gr. Canyon North, NP****ca. 10 Meilen (16km) ohne Moped!**

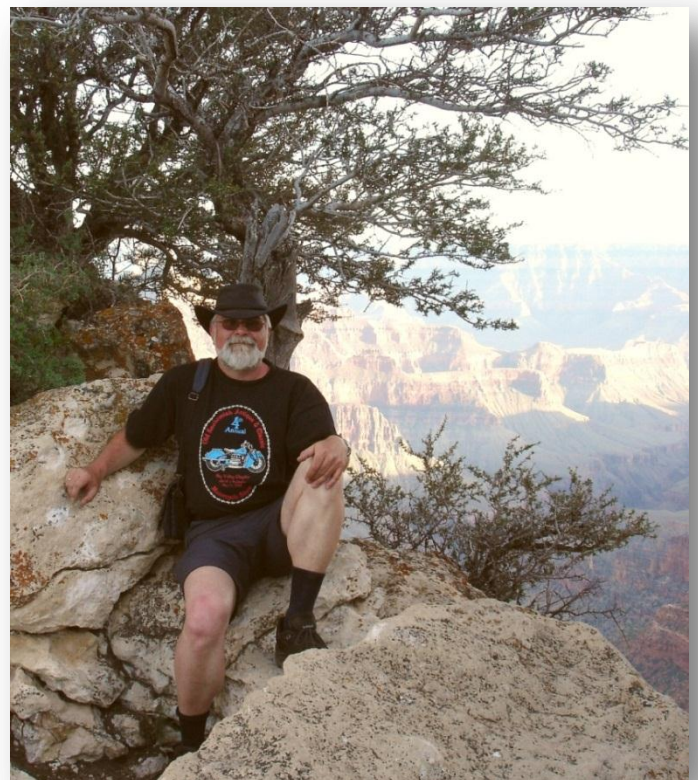
die Panoramascheiben in den tief vor und unter einem liegenden *Grand Canyon*. Architektonisch definitiv ein Meisterwerk! Natürlich wollte ich den Blick aus dem Foyer mit seiner rustikalen Ausstattung und *dem Grand Cayon* im Hintergrund auf einem Bild festhalten, was aber dem fortgeschrittenen Sonnenuntergang zum Opfer fiel. Die Farben waren bereits verblasst. Der Canyon lag nun leider schon zum größten Teil im Schatten. Schade!



*Grand Canyon Lodge - Lobby*  
(Quelle Google Maps)

Wir wollten heute, zur Feier des Tages, im Hotel-Restaurant mal wieder was Vernünftiges essen. Die Preise waren zwar extrem hoch, doch das hätte uns nicht davon abgehalten. Es waren aber die 1,5h Wartezeit um einen Tisch zu bekommen, die uns abschreckten. So begnügten wir uns mit dem Schnellimbiss vor der Lodge, der für die Massenabfertigung der Touristen zuständig war. Es war nichts berühmtes was man da bekam, aber es füllte den Magen. Wir hätten vielleicht doch besser im General Store ein paar Bratwürste mit Senf und Vollkorn-„Gummibrot“ kaufen sollen. Das Ganze über offenem Feuer gegrillt, so wie vor einer Woche im Bryce Canyon, NP, das hätte bestimmt einen nachhaltigeren Eindruck hinterlassen.

Als wir uns auf den Rückweg zum Zelt machten, war es schon recht dämmerig. Wir beeilten uns, um nicht vollends in die Dunkelheit zu geraten. Unterwegs leuchteten uns auch schon die Augen aus dem Dickicht der Rehe entgegen, was der Situation etwas leicht Unheimliches gab. Hatten wir vorher nicht gelesen, dass Rehböcke und Hirsche mitunter angriffslustig sind, wenn sie ihren Harem verteidigen? Und das sie speziell im Frühjahr, wenn der Nachwuchs schon da ist, besonders aggressiv sind? Der Wald ist zur Dämmerung ihr Revier. Alles ist aber gut gegangen. Nun genossen wir noch unser verdientes „Moose Drool“ bevor wir in die Schlafsäcke krochen. Mit dem Gedanken: „Morgen werden wir von da drüben rüber schauen“ schlief ich ein.



*Bright Angels Point*