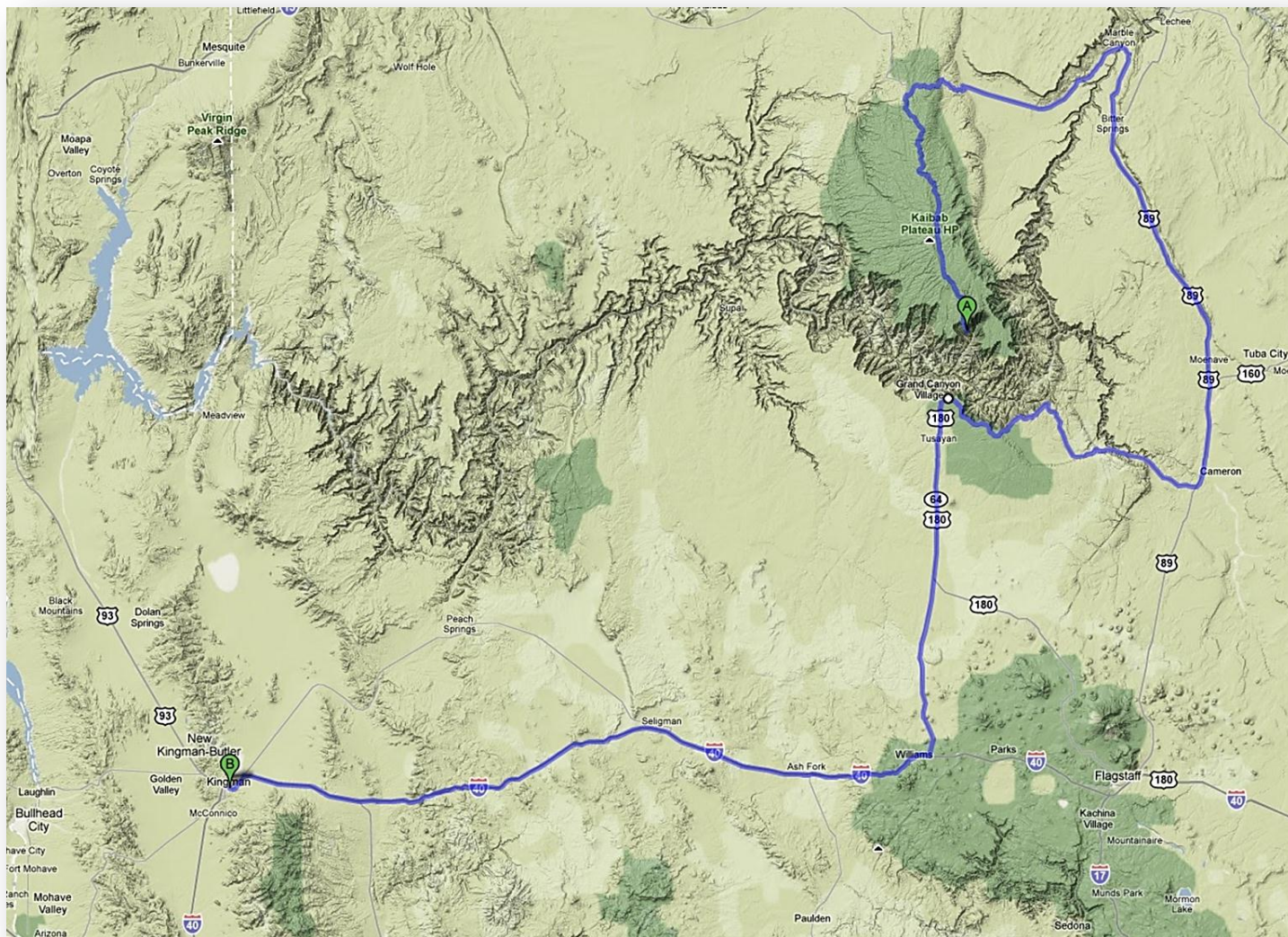


Part 2Die Reise

Um 6:30h hat es mich schon aus dem Schlafsack getrieben. Die Sonne schien durch die Bäume schon aufs Zelt. Bei der Rückkehr nach der Morgentoilette im 100m entfernten Waschhaus war auch Klaus schon wach. Wir packten in aller Ruhe zusammen und verstaute alles auf den Motorrädern. Dann fuhren wir zum General Store um einen heißen Kaffee und etwas für Klaus Magen zu bekommen. Bei Frühstück besprachen wir die Strecke die vor uns lag. Das nächste Ziel war der *Grand Canyon NP, South Rim*. Dort wollten wir den Rest vom Tag verbringen und eine Bleibe finden. Ca. 300km habe ich geschätzt, also war keine Eile geboten, denn es war ja noch früh am Tag.

Um punkt 9:00h sind wir abgefahren. Mein Tacho zeigte 172 Meilen seit dem letzten Tanken. Rein rechnerisch, müsste der Tankinhalt für die nächsten 43 Meilen, bis zum Jacobs Lake noch reichen. Dort wird das Benzin auch bestimmt günstiger sein als hier im Park. So fuhren wir bei 24°C und schönstem Wetter über das Hochtal, durch das wir vorgestern schon zum Park kutschierten, wieder zurück. Ich hoffte nun, da ich ein bisschen mehr über Landschaft und Tiere wusste, dass wir vielleicht den berühmten „*Beefalo*“, oder auch „*Cattalo*“, die hier verwildert leben sollen, auf einem der großen, von Wald eingesäumten Grasflächen sehen würden. Sie sollten hier oben auf dem Kaibab Plateau noch recht zahlreich sein

Beefalo /Cattalo

aus Wikipedia, der freien Enzyklopädie

Das **Beefalo** oder **Cattalo** ist ein seit Mitte des 19. Jahrhunderts durch Kreuzung des Amerikanischen Bison mit Hausrindrassen entstandenes Rind. Zum Kreuzen werden verschiedene Hausrindrassen verwendet. Das Beefalo ist besonders widerstandsfähig und pflegeleicht. Beefalos benötigen weniger Hilfe beim Kalben als Hausrinder, sind fruchtbarer, kälteresistenter und schädigen das Weideland weniger. Das Fleisch des Beefalo ist ähnlich dem Bisonfleisch magerer als das des Hausrindes.



Kaibab Plateau – „Run out of Gas“

History

Accidental crosses were noticed as far back as 1749 in the southern English colonies of North America. Cattle and buffalo were first intentionally crossbred during the mid-19th century. Charles Goodnight was one of the first to succeed, and called his hybrid cattalo. After seeing thousands of cattle die in a Kansas blizzard in 1886, Charles "Buffalo" Jones, a co-founder of Garden City, Kansas, also worked to cross buffalo and cattle at a ranch near the future Grand Canyon National Park, with the hope the animals could survive the harsh winters. He called the result "cattalo" in 1888 Mossom Boyd of Bobcaygeon, Ontario first started the practice in Canada. After his death in 1914, the Canadian government continued experiments in crossbreeding up to 1964, with little success. For example in 1936 the Canadian government had successful cross-breed 30 cattalos. Lawrence Boyd continues the crossbreeding work of his grandfather on a farm in Alberta.

It was found early on that crossing a male buffalo with a domestic cow would produce few offspring, but that crossing a domestic bull with a buffalo cow apparently solved the problem. The female offspring proved fertile, but rarely so for the males. Although the cattalo performed well, the mating problems meant the breeder had to maintain a herd of wild and difficult-to-handle bison cows.

In 1965, Jim Burnett of Montana produced a hybrid bull that was fertile. Soon after, Cory Skowronek of California formed the World Beefalo Association and began marketing the hybrids as a new breed. The new name, beefalo, was meant to separate this hybrid from the problems associated with the old cattalo hybrids. The breed was eventually set at being genetically at least $\frac{5}{8}$ *Bos taurus* and $\frac{3}{8}$ *Bison* bison. A USDA study showed beefalo meat, like bison meat, to be lower in fat and cholesterol. The association claims beefalo are better able to tolerate cold and need less assistance calving than cattle, while having domestic cattle's docile nature and fast growth rate; they are also thought to produce less damage to rangeland than cattle.

In 1983, the three main beefalo registration groups reorganized under the American Beefalo World Registry. Until November 2008, there were two beefalo associations, the American Beefalo World Registry] and American Beefalo International. These organizations jointly formed the American Beefalo Association, Inc., which currently operates as the registering body for beefalo in the United States.

Impact on wild American bison conservation

Creating the beefalo has proven to be a serious setback to wild American bison conservation. Most current buffalo herds are genetically polluted or partly crossbred with cattle, and hence are in fact "beefalo". There are only four genetically unmixed American bison herds left, and only one that is also free of brucellosis, the Wind Cave Bison Herd which roams Wind Cave National Park, South Dakota.

Leider, hatten wir keine der *Beefalos* gesehen. Trotzdem hatte ich die Fahrt bei idealem Wetter und Temperaturen äußerst genossen. Aber nach 202,5 Meilen war mein Benzin

alle! Wir fuhren eben wieder durch die Brandzone mit all den schwarzen verrußten Baumskeletten und dem spärlichen aber leuchtenden Grün dazwischen, als meine Harley zu stottern begann. Ich stellte den Benzinahn auf Reserve, aber das half auch nichts. Da schwappten noch deutlich Benzin im Tank, aber wollte nicht bis zum Vergaser vordringen. So füllten wir meinen Tank nun zum zweiten Mal aus dem Reservekanister auf. Gut wenn man ihn hat! Es waren nur noch 13 Meilen bis zur Tankstelle in *Jacobs Lake*. Die hätte meine Harley eigentlich noch schaffen können. Nun bemerkte ich erneut, dass nur 3,4 Gal. In meinen angeblichen 4.2Gal. Tank passen. Das hieß, dass mir ca. 0.8 Gal (ca. 3l → 50M) ungenutzt im Tank verbleiben, weil entweder die Reservestellung nicht funktionierte, oder was eigentlich offensichtlich war, dass der Benzinahn an einer ungünstigen Stelle, nämlich an der Höchsten der Ausbuchtung für Zündschloss und Zylinder, angebracht war. Gut zu wissen, dass ich bei moderater Fahrweise immerhin 200 Meilen weit kommen konnte..

An der Tankstelle war ziemlich viel los. Klaus war etwas neidisch auf die beiden Franzosen mit Ihren großen Enduro-Reismaschinen, die vor dem *General Store* parkten. Anhand der rot-braun verkrusteten Motorräder sah man deutlich, dass sie sich nicht nur auf dem Highway bewegten. Wir sahen auch eine sonnenverbrannte krebsrote Beifahrerin auf einem Schlachtschiff an Honda, die sich nun, im Nachhinein dick mit Sonnencreme einbalsamiert, Tücher um Kopf und Schulter wickelte. Ja, ja, die Höhensonne! Den Leichtsinn bei Temperaturen über 30° und praller Sonne „oben ohne“ zu fahren, musste die schon etwas reifere Dame nun büßen. Ich habe es nie begriffen wie man so unvernünftig sein konnte hier in Shorts, T-Shirt, ohne Helm und Handschuhe zu fahren. Und es waren nicht wenige die wir so leicht be-, oder besser gesagt entkleidet gesehen hatten.

Ich freute mich schon auf die vor uns liegende 18 Meilen hinunter zur „*Marble Mesa*“. Die Schleichfahrt herauf, das Getuckel hinter dem Wohnmobil auf der schönen, kurvenreichen Strecke, die man ohne das langsame Fahrzeug als Traumstrecke bezeichnen würde, war mir noch gut in Erinnerung. Aber auch dieses Mal hatten wir schon wieder ein schlechtes Timing.



US-89B East

Nach nur ca.3 Meilen tauchte einer diesen übergroßen amerikanischen Trucks vor uns auf. Keine Chance den zu überholen, da nun Kurve an Kurve folgte. Leider nutze der Fahrer die vorhandenen Ausweichstreifen nicht, die etwa so alle 2 Meilen für langsamere Fahrzeuge zum Ausscheren und Vorbeilassen angeboten wurden. Jedes Mal wenn die Ankündigung der Ausweichspur kam, hatte ich gehofft, dass der Truck das Angebot wahrnehmen wird. Fehlanzeige! In der Tat, für einen Truck dieser Größe war er relativ schnell unterwegs, aber ständig hinter einer Wand mit ca. 12m² Fläche herzufahren, ist nicht das, was ich mir als entspanntes Motorradfahren vorstelle. Klaus wurde es auf Grund der Abgase und Rußwolken, die beim Beschleunigen, bzw. Motor-Bremsen, von unserem Vor-

dermann freigesetzt wurden, mit der Zeit richtig schlecht. „Diesel-Allergie“ hat er es später genannt.

Als wir dann die „Marbel Mesa“ erreichten und die Straße wieder auf Meilen kerzengerade wurde, da zeigte unser Vordermann allerdings was er drauf hatte. Er fuhr nun exakt die erlaubten 65 M/h, aber mit dem nun wieder erstarkten Seitenwind, der über die Hochfläche fegte, wäre es gefährlich gewesen den Truck zu überholen. Daher ließen wir uns etwas zurückfallen um mehr Abstand zu den Abgasen und er mobilen Wand zubekommen. Nun hatte ich endlich wieder freie Rundumsicht über die Hochebene.

Trotz meines Vorsatzes bei *Cliff Dwelling Trading Post* kurz anzuhalten, fuhr ich wieder dran vorbei. Ich hatte den Platz schlicht vergessen, wollte aber als ich es wiedersah nicht umkehren.

Um 11:30h hielten wir wieder bei der Kneipe, Vermillion Cliff Bar, die wir schon auf der Hinfahrt beehrt hatten, an. Die „Wild-West“ Atmosphäre mit der rustikalen, überdachten „Porch“ hatte uns so gut gefallen, dass wir das Gefühl nochmals erleben wollten. Außerdem gab es hier ja „St. Pauli Girl“, was uns um Längen besser schmeckte als „Odouls“. Für Klaus war der Halt auch noch wichtig um sich von seinem „Diesel-Schock“ zu erholen

Im „Rocking-Chair“ auf der schattigen Veranda sitzend genossen wir das kühle Bier und die 37,4°C, die uns aber durch den Wind und die relativ trockne Luft gar nicht so heiß vorkam.

Diesmal unterhielten wir uns mit dem Koch, der für einige Minuten vor die Tür trat und sinnend auf die leere, braune Ebene blickte. Er erzählte uns, dass dieses Frühjahr sehr seltsam war. Normalerweise haben sie starken Wind bis Anfang April. Dann flaut es ab, es wird relativ windstill aber heiß. Nur dieses Jahr hörte es gar nicht auf mit dem Wind. Dabei

hatten wir nun schon Juni! Wir konnten das mit dem ständigen starken Wind nur bestätigen. Ich hatte persönlich hatte das Gefühl, dass wir bisher auf 80% der gefahrenen Strecke nur starken Gegen- oder Seitenwind hatten.



Lee's Ferry Lodge Bar



US-89 South – vor Tuba City, AZ

Wir studierten die Strecke. Bis zum "Grand Canyon South Rim" waren es etwas mehr als 200km. Das bedeutete, dass wir in etwas mehr als 2h dort sein werden. Um 12:00h fuhren wir weiter Richtung Nordosten. An der Navajo Bridge änderte sich die Richtung der US-89 nach Süden. Nun ging es ca. 80km entlang des



AZ-64 Grand Canyon NP, South Rim

Colorados, der anfangs selten mehr als 5km von uns entfernt, aber tief in seinem Canyon eingegraben und daher für uns völlig unsichtbar, sich durch die karge Landschaft windete. Rechts von uns hell- und dunkelrote Hügel und eine zig kilometerlange ca.150m hohe Wand, den „Echo Cliffs“, welche die Grenze zur nächsten höheren Stufe in dem Gelände bildete. Hin und wieder waren einzelne halbverfallene Gebäude zu sehen. Man fragte sich jedes Mal wovon die Menschen hier leben!?

Nach etwa 80km wich die rechte Felswand zurück und eine weite Ebene mit kargen Hügeln lag vor uns. Nun gab es rechts und links der Straße auch wieder etwas mehr Leben. Einen kleinen Flughafen, Werkstätten und Hütten mit Autowracks im „Garten“ zeigten uns, dass hier eine größere Ansiedlung in der Nähe sein musste. Wir passierten gerade Tuba City, AZ. Eine halbe Stunde später bogen wir auf die nun wieder nach Westen führende

AZ-64 ab. Nach 30km, kurz vor 14:00h, erreichten wir den östlichen Eingang des Grand Canyon, NP South Rim. Die Landschaft änderte sich schlagartig. Nun wuchsen rechts und links Zwergkiefern soweit das Auge reichte. Eine schöne Abwechslung nach 150km nahezu baumlosen Weiten.



Grand Canyon NP - Dessert View

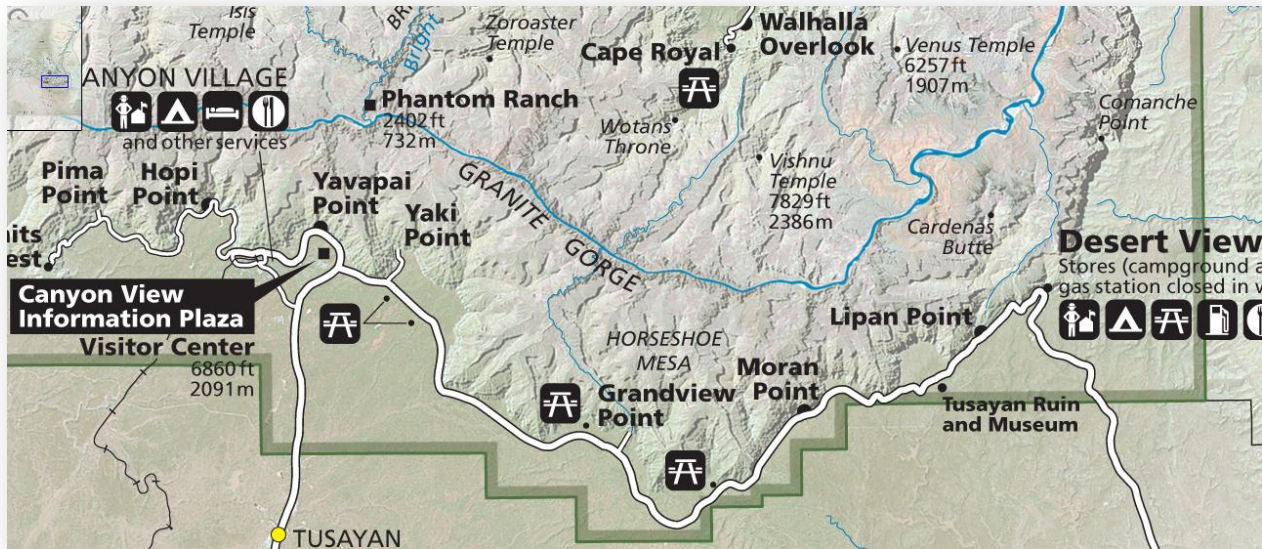


Grand Canyon NP, Dessert View

Am „Dessert View“ füllten wir zuerst einmal unsere Tanks, bevor wir auf den Parkplatz des Aussichtspunkts fuhren. Noch ahnten wir nicht was uns nun erwartete. Der volle Parkplatz und vor allem die Busse gaben uns schon einen Vorgeschmack auf das was wir wenige Minuten später erleben sollten.

Wie Pilger strömten die Menschen dichtgedrängt zum 100m entfernten Aussichtspunkt und wieder zurück. Gefühlte 50% waren asiatischer Herkunft. Nach all den Tagen in anschaulicher Ruhe und mit relative wenig Touristik, war es für uns Beide wie ein Schock plötzlich unter so vielen Leuten zu sein. Die Aussicht auf den Colorado war phantastisch, vor allem weil wir ihn so frei und offen vom Nordrand nie sehen konnten. Aber die vielen Leute...! Wir fühlten uns in der Menge nicht wohl. Daher beeilten wir uns, in der Hoffnung, dass es etwas ruhiger werden wird zu den nächsten Aussichtspunkten zu fahren.





Grand Canyon NP, Grandview Point

Der „Lipari Point“ und „Moran Point“ waren nur etwas größere Haltebuchten, die auch recht gut besucht waren. Auch der „Grandview Point“, der etwas abseits der Straße lag, war ebenfalls sehr gut besucht. Wir aßen noch einen Toast getränkt mit Tabasco und besprachen wir den weiteren Ablauf des Tages. Da wir beide über den Touristenauflauf hier am Südrand des Nationalsparks einer Meinung

waren, entschieden wir uns den Rummel schnellst möglich zu verlassen. Vorher musste Klaus aber noch Geld abheben. Außerdem mussten wir auch noch unseren Wasservorrat auffüllen. So ließen wir die restlichen Aussichtspunkte links liegen, oder besser gesagt „rechts“. Wir fahren mit nur einem weiteren Zwischenstopp nach „Grand Canyon Village“. Einen kleiner Abstecher zum „Yaki Point“ nahmen wir noch mit, da dieser direkt gegenüber dem „Bright Angeles Point“ (North Rim) lag, Dem Punkt, von dem Gestern Abend hierherüber geschaut hatten. Ich ha-





Toast, Cheese & Hot Sauce

be auf die Entfernung aber nichts Bekanntes wiedererkannt.

Inzwischen war es schon nach 16:00h und bis „Kingman“ unserem neuen Ziel waren noch fast 3h. Also machten wir uns auf den Weg direkt nach Süden zur *Interstate I-40*. Für die 90km benötigten wir trotz starken Seitenwinds nur etwa eine Stunde. Nachdem Anfangs die kerzengerade Straße noch durch mit mannshohen Büschen bewaldetes Gebiet verlief, wurde es nach ca. 20km beim Verlassen des Nationalparks wieder kahl.

Die I-40 verläuft entlang (und auf) der bei Motorradfahrern so berühmten „**Route 66**“ Da wir aber so schnell wie möglich *Kingman* erreichen wollten, haben wir den verbliebenen Abschnitt der historischen Straße keine weitere Beachtung geschenkt.



AZ-62 / US-180 South

Route 66

aus Wikipedia freier Enzyklopädie

Die **Route 66** galt ab 1926, abgesehen vom *Lincoln Highway*, als eine der ersten durchgehenden Straßenverbindungen zur US-amerikanischen Westküste. Heute sind die verbliebenen Teilstücke der einst 2448 Meilen (3939,67 Kilometer) langen Strecke von *Chicago (Illinois)* nach *Los Angeles (Kalifornien)*, auch

Mother Road oder **America's Mainstreet** genannt, ein Anziehungspunkt für Touristen und Nostalgiker. Sie wird jedoch nicht mehr einheitlich als **Route 66** bezeichnet und ist nicht mehr durchgehend befahrbar.

Geschichte

Im Jahre 1914 machte in den USA ein Motorradfahrer namens Erwin G. Baker Schlagzeilen, der das Land von Küste zu Küste in elf Tagen durchquerte und danach über „Wege wie frisch gepflügte Äcker“ berichtete. Im Zuge des aufkommenden Autoverkehrs nach dem ersten Weltkrieg wurden viele Straßen gebaut - der Ruf nach einer durchgehenden Straßenverbindung an die Westküste wurde laut, die noch immer durch die Gebirgskette der Rocky Mountains und durch Wüsten vom Rest des Landes weitgehend getrennt war. Die wichtige und symbolträchtige Ost-West-Verbindung wurde ab dem Jahr 1926 Stück für Stück als „**US Highway 66**“ ausgebaut, hauptsächlich, indem man schon bestehende Straßen einfach miteinander verband. Im Jahre 1933 fuhr Erwin G. Baker, aufgrund von über einhundert Werbe- und Rekordfahrten inzwischen als Cannonball bekannt, teilweise auf der neuen Strecke: von New York nach Los Angeles in der Rekordzeit von 53 Stunden. Seine Durchschnittsgeschwindigkeit betrug fast 100 km/h, obwohl die **Route 66** damals noch durch Ortschaften führte und teilweise nicht asphaltiert war. Erst im Jahre 1938 wurde die Asphaltierung der Straße vollendet.

Erste Bekanntheit

Die Flucht verarmter Farmer und Landarbeiter aus Oklahoma und Texas, die nach den jahrelangen Staubstürmen und der Dürre des Mittleren Westens, auch Dust Bowl genannt, gemäß dem Motto „Go West!“ über die **Route 66** zu den Obstplantagen Kaliforniens strebten, wurde 1939 im Roman „Früchte des Zorns“ von John Steinbeck verewigt. Die darauf basierende Verfilmung von Western-Regisseur John Ford mit Henry Fonda in der Hauptrolle gilt als eines der ersten Roadmovies. Der 1941 zweifach Oscar-prämierte Film (angeblich mit dem Arbeitstitel „Highway 66“ gedreht) machte die **Route 66** auch bei jenen bekannt, die nie darauf reisen konnten oder mussten.

Im Jahre 1946 fuhr Bobby Troup nach Los Angeles, in der Hoffnung auf eine Karriere als Musiker. Seine eigene Aufbruchstimmung fasste er unterwegs in Worte und schrieb den Song **Get Your Kicks on Route Sixty Six**, der umgehend mit Nat King Cole veröffentlicht und später von Chuck Berry, den Rolling Stones, Depeche Mode und vielen anderen Musikern interpretiert wurde.

Der Niedergang

Die **Route 66** als einfache, oft kurvenreiche Landstraße konnte als wichtige Transkontinentalverbindung dem wachsenden Verkehr immer weniger gerecht werden. Der Verlauf wurde ständig geändert, es wurden Ortsumgehungen gebaut, Umwege abgekürzt usw. Gemäß dem Vorbild der Autobahnen, die der Ex-General und spätere US-Präsident Eisenhower (Präsidentschaft 1953–1961) in Deutschland 1945 kennengelernt hatte, wurde auch die „**Route 66**“ allmählich durch moderne mehrspurige Fernstraßen ersetzt (Interstate Highway System).

Während des allmählichen Niedergangs der **Route 66** wurde ihr Verlauf besonders im wüstenartigen Westen der USA, ihre Tankstellen, Restaurants und Motels (viele mit teilweise auffälliger skurriler Architektur, z. B. das Wigwam Motel in Holbrook, Arizona) usw. romantisch verklärt. Bald umgab die Straße ein ähnlich mythischer Kult wie die Pferde und Cowboys des Wilden Westens. Schon Anfang der 1960er Jahre gab es im US-Fernsehen die Serie **Route 66**. Ab den 1960er Jahren spielten Roadmovies wie Easy Rider, Asphaltrennen und andere auf Teilstücken der schon damals legendären Strecke.

In den 1970er Jahren führten die Cannonball-Rennen teilweise über die ehemalige **Route 66** und natürlich auch über die neugebauten Schnellstraßen. Über diese von der Autozeitschrift Car&Driver organisierten Protestveranstaltungen gegen das Tempolimit, bei denen u. a. professionelle Langstreckenfahrer wie Dan Gurney teilnahmen, wurden später diverse Filme gedreht. Neben dem Spaß an der Sache bestand das Anliegen darin, aufzuzeigen, dass es ein „Unding“, sei, die Höchstgeschwindigkeit auf modernen Schnellstraßen auf 55 mph (88 km/h) zu begrenzen, wenn 40 Jahre zuvor schon ein einzelner Fahrer eine höhere Durchschnittsgeschwindigkeit erzielen konnte, und das über drei Tage hinweg bei wesentlich schlechteren Straßenverhältnissen.



1985 wurde die Bezeichnung "U.S. Highway 66" von der American Association of State Highway and Transportation Officials aufgehoben.

Wirtschaftliche Bedeutung

Als die **Route 66** sukzessive durch Interstate Highways ersetzt wurde, war dies teilweise mit einem wirtschaftlichen Niedergang vieler an der Mother Route gelegenen Orte verbunden. Dank der **Route 66** hatten viele kleinere Orte nahe der Route die Möglichkeit, Handel zu treiben und dadurch eine eigene Wirtschaft aufzubauen. Die Straße verband die ansonsten abgelegenen Orte, in denen sich immer mehr Pendler niederließen. Die größeren Orte bekamen eine eigene Anbindung an die Route, so zum Beispiel Springfield, San Bernardino und Oklahoma City. Entlang der Route entstanden mit der Zeit viele Motels, Tankstellen und Geschäfte, deren Angebot sich auf Grund des starken Konkurrenzkampfes stetig – gelegentlich auch in auffällig-bizarren Architekturen – weiter entwickelte. Heute leben die Geschäfte und Museen von einem intensiven Route-66-Tourismus, den sie mit entsprechendem Merchandising ausnutzen.

Heutige Nutzung

Heutzutage gilt die „**Route 66**“ als Symbol für Freiheit, Ungebundenheit und Aufbruchstimmung, sie steht nostalgisch-sentimental für die „gute alte Zeit“. In vielen Orten längs ihrem früheren Streckenverlauf gibt es Souvenirläden, Museen oder Diner-Cafés, die mit den 1950er Jahren assoziiert werden. Eine Vielzahl von Büchern, Internetseiten und Reiseberichten sowie ein Bluesong widmen sich der **Route 66** und halten ihre Legende aufrecht. Seit September 2005 sind Teilstücke der **Route 66** in Illinois, New Mexico und Arizona unter der Bezeichnung Historic **Route 66** als National Scenic Byway ausgewiesen.

Der Animationsfilm Cars aus dem Jahr 2006 ist eine moderne Liebeserklärung an die **Route 66**.

Vor allem Touristen in Reisebussen, Wohnmobilen und Leihwagen, besonders jedoch Motorradfahrer, sind auf der **Route 66** unterwegs. Im Sommer 2001 und 2003 war die historische **Route 66** Austragungsstrecke der „American Solar Challenge“, eines zehntägigen Solarmobil-Rennens, an dem jeweils über 40 internationale Teams teilnahmen. Typische Fahrzeuge der alten **Route 66** waren die Harley-Davidson und die Corvette, eine Benzinmarke ist nach der Straße benannt („Phillips 66“).



US-180 gen Süden zur I-40

Auf der I-40 fuhren wir nun wieder direkt nach Westen. Die verbleibenden 115 Meilen (185km), was seit dem Tanken 190 Meilen Gesamtstrecke bedeutete, sollten nach meinen Berechnungen mit meiner Tankfüllung machbar sein. Habe ich doch heute Morgen erst nach über 200 Meilen tanken müssen.

Der Wind machte uns mal wieder sehr zu schaffen. Speziell beim Überholen der langen Trucks wurde man hin und her gebeutelt. Die Beschaffenheit des Autobahnbelags ließ

stellenweise auch sehr zu wünschen übrig. Mit Flüssig-Teer geflickte Stellen, Risse und Spurrillen wechselten sich permanent ab. Trotz alledem machten wir einen guten Schnitt und fuhren mit 70 M/h bis 75 M/h unserem heutigen Ziel entgegen. Meine Gedanken kreisten entweder um die Reichweite meines Tanks, oder um die ursprüngliche „Route 66“ die hier ab und zu parallel zur Autobahn verlief und nun bei Ausfahrten mit großen Hinweisschildern beworben wurde.

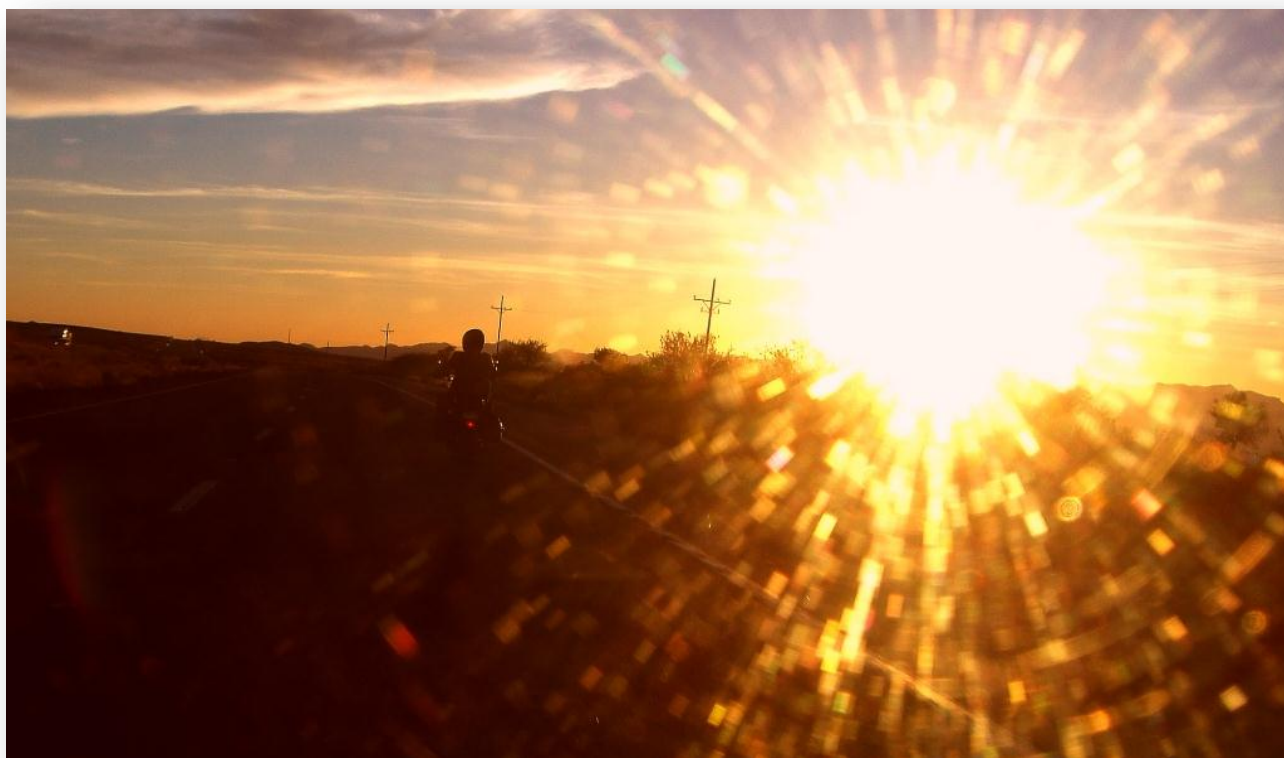
Die Landschaft selbst war recht eintönig. Speziell wenn man sie mit den von uns bereits durchfahrenen Gegenden der letzten 14 Tage verglich. Mir war zu dem Zeitpunkt nicht klar was den Mythos der „Route 66“ ausmachte. Ich wurde auch später beim Erwähnen unseres Unternehmens mindestens von jedem Zweiten gefragt, ob ich denn auch die „Route 66“ gefahren sei. Der Begriff „**Route 66**“ ist offensichtlich das Synonym für Motorradfahren in den USA schlechthin. Inzwischen weiß ich, dass es wohl auch sehr reizvolle Motorrad-Abschnitte gibt, aber der Bekanntheitsgrad eher auf die „Völkerwanderung“ in den 20ern des letzten Jahrhunderts, bzw. auf die Songs und diversen Filme zurückgeht.

Ich bekam langsam Zweifel, ob ich es noch bis „Kingman, AZ“ schaffen würde und entschloss mich bei der nächsten Möglichkeit zu tanken. Glücklicherweise waren vor jeder Ausfahrt Hinweistafeln über Fast-Food Restaurants und Tankstellen angebracht. Nur war jetzt das Problem wann kommt die nächste Ausfahrt mit Tankstelle? Auf über 70 Meilen gab es keinen einzigen Tankstopp!



I-40 Schon wieder! – „Run out of Gas“

Und dann, ca. 20 Meilen vor unserem Ziel (7 Meilen vor der ersehnten Tankstelle) fing meine Harley wieder an zu stottern. Ich fuhr sofort auf den Seitenstreifen und versuchte den Benzinhahn mal wieder auf Reserve zu stellen. Es gelang mir nach mehreren Versuchen, aber außer einer finalen kurzen Zündfolge zeigte es keinerlei Wirkung. Meine dritte Situation bei der mir der Sprit nicht reichte, und schon das zweite Mal am heutigen Tag. Der Unterschied zu den vorherigen Ausfällen war, dass wir diesmal auf der Autobahn waren. Der Standstreifen war nur wenig breiter als unsere Mopeds. Die LKWs donnerten mit nur 1m Abstand mit 65M/h bis 75 M/h an uns vorbei. Klaus stand sofort mit dem Ersatzbenzinkanister bereit. Wir beide hielten uns rechts von den Motorrädern um den Abstand zum vorbeirauschenden Verkehr etwas zu vergrößern. So öffnete ich auch den rechten Tankstutzen meiner HD. Klaus leerte den Inhalt des Kanisters in die obere rechte Hälfte des Tanks. Keine 5 Minuten später waren wir wieder abfahrtbereit. Nur, mein Motorrad wollte nun nicht mehr anspringen. Nach ca.10 vergeblichen Versuchen gab ich auf. Das Erste was ich bemerkte, war das lose Zündschloss. Dumm war nur dass wir nun auf der linken, der Straße zugewandten Seite basteln mussten. Ich fühlte mich dabei überhaupt nicht wohl, da die meisten Trucks auf uns so gut wie keine Rücksicht nahmen und Ihre (rechte) Spur beibehielten. Wir zogen die Überwurfmutter am Schloss wieder fest, aber das Start-Problem löste es nicht. Das Moped wollte immer noch nicht anspringen. Nun packte ich meine Ersatz-Kerzen aus und wechselte diese. Die alten Kerzen sahen eigentlich nicht schlecht aus, waren aber furztrocken. „Kein Sprit!!“ Aber wie kann das sein, nach dem wir nahezu 4l Benzin nachgefüllt hatten? Klaus fand die Ursache. Der Benzinhahn war an der linken Tankhälfte die mit einem Schlauch mit der Rechten verbunden war. Auf Anraten von Steve hatte ich noch vor der Abfahrt den Verbindungsschlauch mit einem Kabelbinder etwas hoch gebunden, damit er dem vorderen Zylinder nicht zu nahe käme. Dieses Hochbinden, zusammen mit dem Befüllen der oberen rechten statt der linken Tankhälfte führte dazu, dass das Benzin gar nicht bis zum Benzinhahn gelangen konnte. Ich kappte den Plastikstrip und öffnete kurz den linken Tankdeckel zur Entlüftung. Der erste



Kurz vor Kingman, AZ

Startversuch zeigte, dass wir das Problem nun gelöst hatten. Man lernt halt immer noch dazu!

Keine 10 Minuten später erreichten wir die nächste Ausfahrt. Diesmal "Gott-sei-Dank" mit Tankstelle. Dass ich nun aber schon wieder nur 3,5 Galonen verbraucht haben sollte gab mir ernsthaft zu denken. Das bedeutete, dass bei meiner Havarie schon wieder mindestens 0.8 Gal (ca. 3l) im Tank verblieben sind. Vielleicht lag es doch an der nicht funktionierenden Reservestellung?

Durch die Reparatur hatten wir gut und gerne 1/2h verloren. Als wir weiterfahren ging die Sonne hinter den Bergen schon unter. Vor uns blinkten aber auch bereits die ersten Lichter von *Kingman, AZ*. Es waren nur noch wenige Minuten bevor wir die Autobahn verließen. Um 19:50h mieteten wir uns in dem *Travel Lodge Motel* ein.



19:37h Kingman, AZ – City Limit

Kingman, AZ nennt sich selbst „Heart of Route 66“. Überall sieht man die typischen „Route 66“ Schilder die auf Museen, historische Plätze und diverse Geschäfte hinweisen. Aber *Kingman* selbst ist eine Mischung aus Tankstellen, Autowerkstätten, Fast-Food Ketten, Motel-Ketten, *Drive-Thru*-Ketten, und, und, und...-Ketten. Einen historischen Stadtkern hatte ich nicht gesehen.

Von unserem Motel zum nächsten Restaurant mit einem vernünftiges Abendessen plus Bier waren es gute 1,5km bei denen man 5-6 Fast Food Lädenpassierte. Für Amerikaner ein Entfernung, die Sie nicht zu Fuß gehen würden. So fiel auch die Empfehlung in der Rezeption aus. Wir gingen trotzdem per Pedes, da wir wegen eines kühlen Biers dahin gingen. Nach dem langen Tag mit 8h im Satell hatte wir es redlich verdient.

Wir bestellten uns ein „Frühstück“ mit Ei und *Hash Browns* und anderen typisch amerikanischen Beilagen. Die Portion die man uns auftrichtete war wieder immens. Wir fragten uns wie man solche Unmengen schon zum Frühstück verdrücken konnte.

Grand Canyon NP, North Rim - Kingman, AZ

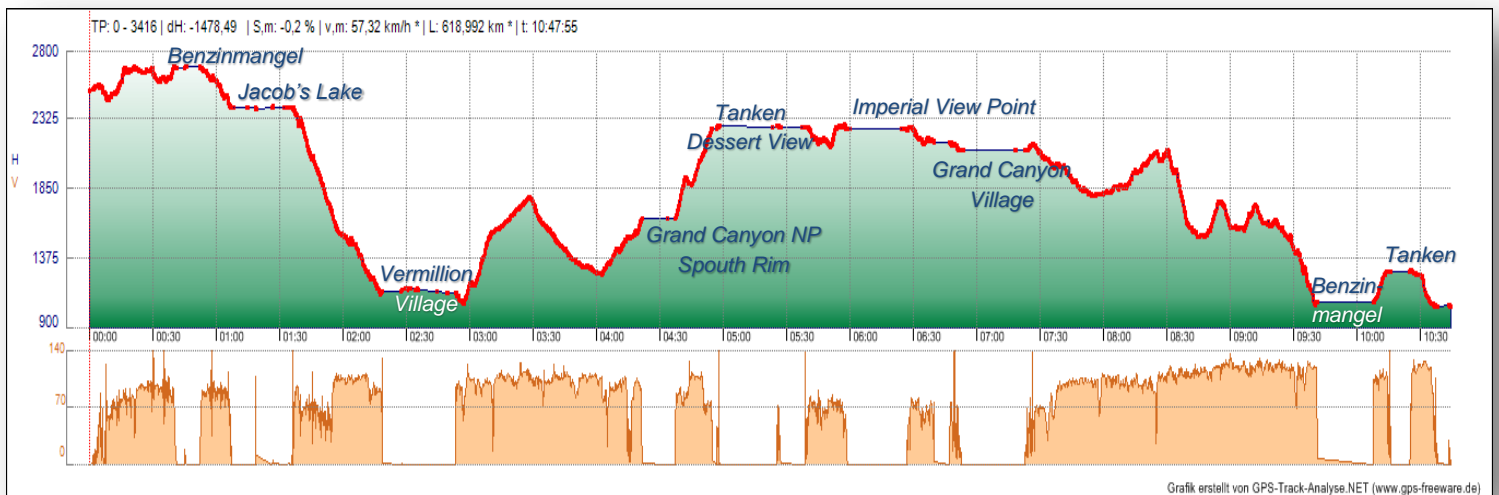
382 Meilen (627km)

Nach einem sehr langen Tag und mehr als 380 Meilen fielen wir gegen 11:00h müde ins Bett.

Statistik Garmin Navi

Grand Canyon NP, North Rim - Kingman, AZ

618km

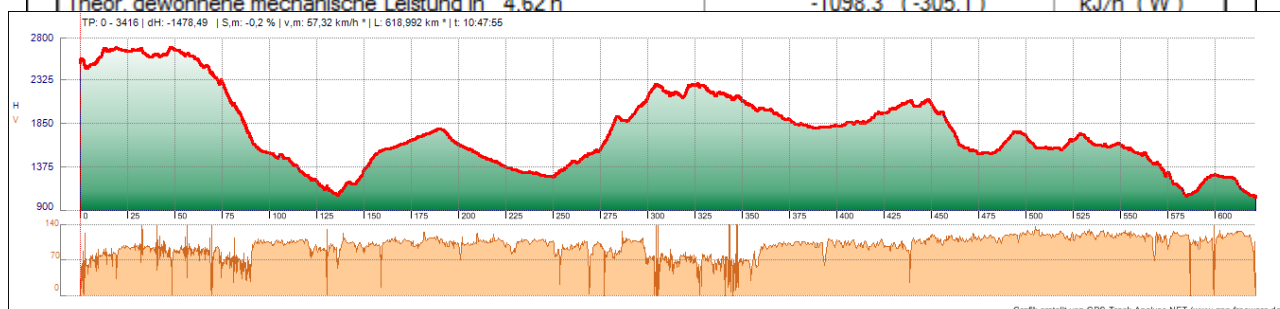


| | | |
|--------------------------|-----------|-------------------|
| Start | 09:00h | GC-NP, North Rim |
| Ende | 19:470h | Kingman, AZ |
| Fahrtzeit (ohne Pause) | 07:40h | |
| Pause (> 5 min) | 03:07h | |
| Streckenlänge | 618 km | |
| Mittlere Geschwindigkeit | 80,6 km/h | |
| Tiefster Punkt | 1071 m | Navajo Bridge, AZ |
| Höchster Punkt | 2693 m | GC-NP, North Rim |

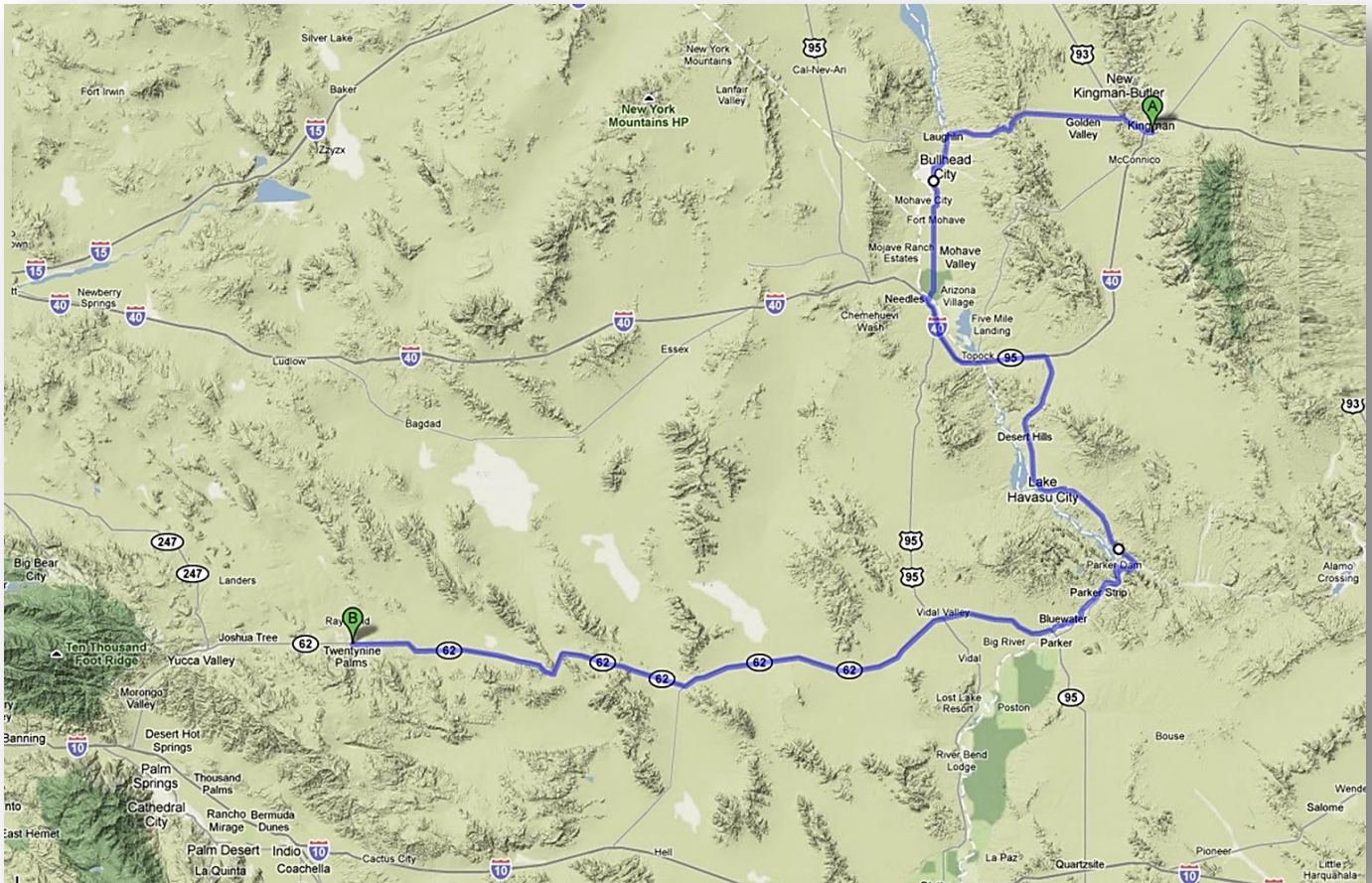
Statistische Auswertung

des Tracks: 20100608-all.gtabin, 08-JUN-10

| Art des Wertes | Wert | Einheit |
|---|---------------------|----------|
| Start der Aufzeichnung | 08.06.2010 18:00:49 | - |
| Länge der Aufzeichnung | 10:47:55 | hh:mm:ss |
| Ende der Aufzeichnung um | 09.06.2010 04:48:44 | - |
| Anzahl der Trackpoints | 3396 | - |
| Strahlänge gesamt | 618,600 | km |
| Maximale Geschwindigkeit | 135,42 | km/h |
| Geschwindigkeitsanteil (streckenbezogen) bis 25 km/h | 0,47 | % |
| Geschwindigkeitsanteil (streckenbezogen) bis 50 km/h | 1,86 | % |
| Geschwindigkeitsanteil (streckenbezogen) bis 75 km/h | 10,76 | % |
| Geschwindigkeitsanteil (streckenbezogen) bis 100 km/h | 28,99 | % |
| Geschwindigkeitsanteil (streckenbezogen) bis 130 km/h | 57,74 | % |
| Geschwindigkeitsanteil (streckenbezogen) > 130 km/h | 0,18 | % |
| Reine Fahrzeit | 07:40:27 | h:mm:ss |
| Durchschnittsgeschwindigkeit ohne Pausen | 80,61 | km/h |
| Summe der Pausenzeiten (Pausen > 5 min) | 03:07:28 | h:mm:ss |
| Durchschnittsgeschwindigkeit inklusiv Pausen | 57,29 | km/h |
| Überwundene Höhen +/- absolut | 11447,42 | m |
| Minimale Höhe | 1047,96 | m |
| Maximale Höhe | 2693,24 | m |
| Durchschnittliche Höhe (Höhenintegral) | 1775,81 | m |
| Überwundene Höhen Bergauf (+) über 262,607 km | 4984,46 | m |
| Mechanische Arbeit Bergauf bei 80 kg Masse | 3911,8 | kJ |
| Mechanische Leistung Bergauf in 3,87 h | 1010,9 (280,8) | kJ/h (W) |
| Überwundene Höhenmeter Bergab (-) über 336,391 km | -6462,95 | m |
| Theor. gewonnene mechanische Leistung in 4,62 h | -1098,3 (-305,1) | kJ/h (W) |



Part 2 Die Reise



Kurz vor 9:30h fuhren wir wieder auf der historischen „Route 66“ durch das wenig ansprechende „Kingman“ Richtung Westen. Auf der US-93 verließen wir bei bereits 30,7°C die Stadt. Nach 8 Meilen bogen wir nach Überquerung des „Coyote-Pass“ nun auf der AZ-68 ca. 250 Höhenmeter hinab in das topfebene „Sacramento Valley“ mit einer recht lockeren Ansiedlung die „Golden Valley“ hieß. Die Straße ging kerzengerade durch den Ort der wohl keinen Stadtkern zu haben schien. Wieder ging mir die Frage durch den Kopf: „Wovon leben all die Menschen hier?“

„Golden Valley“?? bei dem Anblick des zersiedelten Ortes in einem recht schmucklosen Tal gelegen, musste man sich ebenfalls wundern wie der Ort zu diesem Namen kommen konnte. Goldsucher waren es nicht, sondern die Blütenpracht welche sich nach starken Winterregentagen im gesamten Tal ausbreitet. Allerdings geschieht das „kleine Wunder“ nur ca. alle 25 Jahre. Zum letzten Mal war es 2005 soweit.



Golden Valley, AZ

Kingman AZ → 29 Palms, CA

HD = 252 Meilen (413 km)

Schade, das hätte ich doch gerne mal gesehen.

Auf der gegenüberliegenden Talseite stieg die Straße nochmals 200m zum „Union Pass“ auf ca. 1200m ü.NN hinauf. Von hier ging es die nächsten 9 bis 10km in weiten Kurven vierspurig auf nur 160m ü.NN hinunter. Die Ankündigung der drei „Runaway Truck Ramps“ mit ihrem Kiesbett, für Trucks denen die Bremsen versagen, zeigte deutlich was für ein Gefälle wir nun vor uns hatten.



AZ-68 – Run Away Truck Ramp

Was uns bei dem Abstieg ins Colorado-Tal besonders beeindruckte, war der beständige Temperaturanstieg. Je tiefer wir kamen desto wärmer wurde der Gegenwind. Unten am Colorado angekommen waren es sage und schreibe 37,7°C. Auffallend war, dass auf der rechten Flussseite riesige Hochhäuser aus dem Boden sprießen, während auf unserer Seite nur wenige flache Gebäude gab.

Ein besonderer Blickfang war ein überdimensionaler Raddampfer, die „Colorado Belle“ der am gegenüberliegenden Ufer lag. Bei genauerem Hinschauen stellten wir fest, dass es kein Schiff, sondern ein Casino war. Die Lösung der offensichtlichen Zweiteilung erklärte sich hier ganz einfach. Hier war der Colorado die Grenze zu Nevada. Auf der anderen Seite war nicht „Bullhead City, AZ“ sondern „Laughlin, NV“ und in Nevada sind Spielcasinos erlaubt.



Laughlin, NV – Ansicht von Arizona-Seite

Kingman AZ → 29 Palms, CA

HD = 252 Meilen (413 km)

Laughlin (Nevada)

aus Wikipedia, der freien Enzyklopädie

Laughlin ist eine Stadt im Süden Nevadas am Colorado an der Grenze zu Arizona ca. 152 Kilometer südlich von Las Vegas. Im Jahr 2000 zählte der Ort 7.076 Einwohner.

Die Stadt hat nach Las Vegas und Reno die drittmeisten Casinos in Nevada. Sie wurde nach ihrem Gründer Don Laughlin, dem Besitzer des Riverside Resorts, benannt, nachdem von der US Post-Behörde die Namen Jackpot, Riverside und Casino abgelehnt wurden. Gegenüber von Laughlin auf der anderen Seite des Colorados liegt die Stadt Bullhead City, Arizona, von wo auch die meisten Casinomitnehmer kommen.

Bullhead City, Arizona

From Wikipedia, the free encyclopedia

Bullhead City is a city located on the Colorado River in Mohave County, Arizona, USA, roughly 90 mi (140 km) south of Las Vegas, Nevada, and directly across the Colorado River from Laughlin, Nevada, whose casinos and ancillary services supply much of the employment for Bullhead City. Bullhead City is located on the southern border of Lake Mohave.

According to 2010 Census Bureau estimates, the population of the city is 39,540. With over 59 square miles, Bullhead City is the largest city in Mohave County in terms of total land area.

History

The earliest inhabitants of the Colorado River Valley were the Mojave people. The rich soil and plentiful water provided the valley's natives with the necessities to create a prosperous farming community. According to Mojave legend, life began on Spirit Mountain (Nevada), the highest peak visible from the Bullhead City area.

The first account of European contact was with Spanish explorer Melchor Díaz. He documented his travels in Northwestern Mohave County in 1540. He accounts of meeting a large population of natives who referred to themselves as the Pipa Aha Macav, meaning "People by the River". From "Aha Macav" came the shortened name "Mojave" (also spelled "Mohave"). While Mohave County uses the modern English spelling, the tribe retains the traditional Spanish spelling "Mojave". Both are correct, and both are pronounced "Moh-hah-vee".

In 1774, Father Garces crossed the Colorado River in the Bullhead City area.

Hardyville

In the 19th century, the current site of Bullhead City was called Hardyville, named for early resident and politician, William Hardy. Hardy established a ferry service across the Colorado River and raised Angora goats. He was a colorful and somewhat controversial figure who is considered by many as the founding father of Bullhead City. He was a postmaster, county supervisor and a member of the Arizona Territorial Legislature. In 1864, his personal worth was over \$40,000.00, making him the second richest man in Arizona.

From 1852 to 1909, steamboats made regular trips up the Colorado River from Port Isabel, Sonora, passing Hardyville regularly. These stern-wheeler riverboats played an important part in the early development of the areas bordering the Colorado River. Although the 19th century saw a population boom in Hardyville as mining became more profitable, the beginning of the 20th century saw mining activities move away from the Colorado River and Hardyville. When the railroad bypassed Hardyville, it quickly became a ghost town until the construction of the Davis Dam. The dam was originally called Bullhead Dam, taken from "Bull's Head Rock," a rock formation along the Colorado River. Steam boats on the Colorado River used the rock as a



Bullhead City, AZ – Tagebuch-Notizen

Kingman AZ → 29 Palms, CA

HD = 252 Meilen (413 km)

navigation point. After the construction of Davis Dam, the water rose and now almost completely covers the landmark. The community that arose during construction of Bullhead Dam was nicknamed Bullhead.

Bullhead City

Decades later, Hardyville would be resurrected as Bullhead City with the construction of Davis Dam between 1942 and 1953.[16] The dam was originally called Bullhead Dam after Bull's Head Rock, a well-known landmark along the Colorado River. Bullhead City became the headquarters for the construction project, which was completed in 1953. Thus the name "Bullhead City" was born. As the nearby Lake Mohave developed into a major tourism destination, and as the casino and resort town of Laughlin, Nevada, sprouted up across the river, Bullhead City grew rapidly.

In 1970, Bullhead City was the name of the six blocks that ran north-south along Highway 95 across the river from Don Laughlin's casino. About a thousand people lived in original Bullhead City at that time, about 3,000 people in Riviera. In 1984, the small communities of Bullhead City, Riviera, and Holiday Shores voted to incorporate, choosing the name "Bullhead City" for its historical significance. The annual celebration Hardyville Days pays homage to the history of the town, and the man that first settled this shoreline along the Colorado River.



AZ-95 South

Nun folgten 20 Meilen auf der überwiegen geraden UT-95 vorbei an „Fort Mohave, AZ“ bis „Needles, CA“ entlang des Colorado. Obwohl wir nicht weit von dem Ufer des Colorados fuhren, sahen wir den Fluss nur zwei bis dreimal kurz. Ansonsten fuhren wir durch eine typische amerikanische Stadt-Gegend. Supermärkte, Auto-Häuser, Fast-Food-Ketten (Arby'S bis Wendy) wechselten sich ab mit

Supermärkten, Auto-Häusern und Fast-Food-Ketten. Die erste Abwechslung kam erst nach „Fort Mohave, AZ“. Ab hier waren ab und zu auch Abschnitte bei denen links öde Wüste und rechts zur Flussseite ausgedehnt Felder lagen. Bei dem Ort „Needles, CA“ überquerten wir nun schon zum achten Mal den Colorado und betraten damit wieder Kalifornien. Nach dem Durchqueren von Nevada, Utah, Colorado und Arizona, schloss sich für mich der Kreis wieder. Aber der Ausflug nach „Never Raining California“ war nur von kurzer Dauer. Eigentlich wollten wir



AZ-95 South – Lake Havasu City; City Limit

Kingman AZ → 29 Palms, CA

HD = 252 Meilen (413 km)

den Highway vermeiden, aber hier gab es als Alternative nur einen Umweg von mehr als 100 Meilen um nach „Lake Havasu City“ zu kommen. Schon nach 22km auf der I-40 East überquerten die Colorado erneut und waren damit auch wieder in Arizona gelandet. Bei der nächsten Ausfahrt ging es dann wieder in Richtung Süden mit dem Zwischenziel „Lake Havasu City, AZ“. Ein 1/2h später erreichten wir an die Stadtgrenze. Nach kurzer Diskussion mit Klaus über den nächsten Streckenabschnitt entschied ich mich für die „London Bridge Road“ den alten US-Hwy-95. Ich wusste bereits von der Kuriosität der Stadt und hoffte an einer Straße mit dem Namen „London Bridge“ auch ein gutes Fotomotiv auf die historische Brücke zu erhaschen. Klaus wollte den kleinen Umweg eigentlich nicht fahren, da ihn sein Navi immer wieder auf die Hauptstraße zurück lotsten wollte. Wir taten es aber trotzdem.

Lake Havasu City

aus Wikipedia, der freien Enzyklopädie

Lake Havasu City ist eine Stadt im Mohave County im US-Bundesstaat Arizona, Vereinigte Staaten, mit 55.338 Einwohnern (Stand: Juli 2005), und liegt am Colorado River.. Die Entwicklung von Lake Havasu City begann als Luftwaffenerholungslager während des Zweiten Weltkriegs. Lake Havasu City wurde aber 1963 von Robert P. McCulloch (von McCulloch Chainsaws) als ein geplante Gemeinde gegründet. McCulloch 14 km² Land mitsamt der Halbinsel Pittsburg Point erworben, die später zu einer Insel umgewandelt wurde.



Lake Havasu City, AZ – London Bridge
(Quelle Internet)

Versetzung der London Bridge

Eine besondere Attraktion ist die über den Kanal führende partielle Rekonstruktion der London Bridge. Die 1831 in London erbaute Brücke konnte den ständig zunehmenden Verkehr über die Themse nicht mehr bewältigen. Deshalb entschied sich die britische Regierung, die Brücke zu verkaufen. Robert McCulloch, Gründer der mitten in der Wüste von Arizona gelegenen Stadt Lake Havasu und Vorstandschef der McCulloch Oil Corporation, ersteigerte die Brücke für 2.460.000 US-Dollar. Nach einer urbanen Legende nahm McCulloch während der Versteigerung fälschlicherweise an, nicht für die London Bridge, sondern für die wesentlich bekanntere Tower Bridge zu bieten.

Die Brücke wurde abgebaut und jeder Stein der Verkleidung sorgfältig nummeriert. Alle Teile wurden auf dem Seeweg in das über 15.000 Kilometer von London entfernte Long Beach in Kalifornien gebracht und von dort aus mit Lastwagen nach Lake Havasu City transportiert. Der Wiederaufbau begann am 23. September 1968 mit einer Zeremonie, bei der Londons damaliger Oberbürgermeister den Grundstein legte. Am 10. Oktober 1971 konnte die Brücke, eine Stahlbetonstruktur mit äußerlich originalem Verkleidungsmaterial, (wieder) eingeweiht werden. Die Kosten für den Wiederaufbau belief sich auf weitere 7 Millionen US\$. Die London Bridge ist nach dem GrandCanyon die zweitgrößte Touristenattraktion in Arizona.

Klima

Lake Havasu City hat ein trockenes Wüstenklima. In den Wintermonaten, belaufen sich die Tagestemperaturen normalerweise von 62°F (16°C) bis 86°F (30°C). Auch wenn die Temperaturen ab und zu unter 40 °F (4 °C) fällt, ist Frost eigentlich unbekannt. Die Stadt hat extrem heiße Sommer mit Höchstwerten von 108°F bis 124°F (42°C - 51°C). Höchstwerte über 122°F (50°C) sind in den Sommermonaten nicht selten.

Der höchste über Nacht gemessenen Wert in Lake Havasu City war am 22.07.2003 mit 98°F (37°C). Die mittlere jährlich Niederschlag beläuft sich auf 3.28 Inches.

Climate data for Lake Havasu City AZ

| Month | Jan | Feb | Mar | Apr | May | Jun | Jul | Aug | Sep | Oct | Nov | Dec | Year |
|-------------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Record high °F (°C) | 82 (28) | 89 (32) | 100 (38) | 107 (42) | 117 (47) | 128 (53) | 126 (52) | 123 (51) | 118 (48) | 109 (43) | 95 (35) | 82 (28) | 128 (53) |
| Average high °F (°C) | 66.7 (19.3) | 71.0 (21.7) | 79.1 (26.2) | 87.1 (30.6) | 97.4 (36.3) | 106.3 (41.3) | 111.3 (44.1) | 110.0 (43.3) | 103.9 (39.9) | 90.7 (32.6) | 75.7 (24.3) | 64.8 (18.2) | 88.7 (31.5) |
| Daily mean °F (°C) | 55.5 (13.1) | 59.3 (15.2) | 65.8 (18.8) | 73.2 (22.9) | 83.2 (28.4) | 91.7 (33.2) | 98.3 (36.8) | 97.2 (36.2) | 90.2 (32.3) | 76.6 (24.8) | 63.5 (17.5) | 54.2 (12.3) | 75.7 (24.3) |
| Average low °F (°C) | 44.2 (6.8) | 47.6 (8.7) | 52.5 (11.4) | 59.4 (15.2) | 69.2 (20.7) | 77.0 (25.0) | 85.1 (29.5) | 84.3 (29.1) | 76.5 (24.7) | 62.8 (17.1) | 51.3 (10.7) | 43.6 (6.4) | 62.8 (17.1) |
| Record low °F (°C) | 24 (-4) | 32 (0) | 37 (3) | 44 (7) | 49 (9) | 60 (16) | 68 (20) | 71 (22) | 61 (16) | 44 (7) | 30 (-1) | 32 (0) | 24 (-4) |
| Precipitation inches (mm) | 0.62 (15.7) | 0.46 (11.7) | 0.38 (9.7) | 0.08 (2) | 0.02 (0.5) | 0.01 (0.3) | 0.15 (3.8) | 0.28 (7.1) | 0.31 (7.9) | 0.28 (7.1) | 0.28 (7.1) | 0.42 (10.7) | 3.28 (83.3) |

Source: <http://www.wrcc.dri.edu>^[11]

Nach 10 Minuten, es war inzwischen kurz vor 12:00h, erreichten wir einen kleinen Parkplatz mit Zugang zum „Lake Havasu“. Bei nahezu 40°C (im Schatten) waren wir nun froh uns den Jacken entledigen zu können. Die Luft war aber so trocken, dass wir nicht einmal in unserer dicken Lederklutt schwitzten. Erst verpackten wir all unsere wenigen Habseligkeiten, dann begaben wir uns ans Wasser. Am Ufer entlang schlängelte sich ein betonierter Weg mit Hinweistafeln zur lokalen Flora und Fauna. Neben Camping- und Hundescheiß-Verbot, wurde auch noch vor „Rattle-Snakes“ gewarnt. Also hieß es für uns auf dem Weg bleiben und Augen und Ohren offen halten. Schon nach der ersten Info-Tafel kam uns laut kläffend ein Hund entgegen. Aus dem Wasser hinter dem Gebüsch kam eine Frauenstimme die ihn offensichtlich zu sich rief. Der Hund aber stand vor uns auf dem Weg, bellte uns hysterisch an und fletschte dabei seine Zähne. Ich hatte bisher in den USA nur die besten Erfahrungen mit Hunde gemacht und war daher etwas überrascht über das angriffslustige Verhalten des Köders. Normales Zureden half nichts, er wurde nur lauter und aggressiver. Da ich mit meine Motorradstiefel und Lederhose bekleidet war, machte ich mich geistig dazu bereit, einen Angriff mit Tritten auf seine Nase abzuwehren. Eine etwas voluminösere Frau im Badeanzug tauchte aber nun hinter uns auf und führte den Hund am Halsband, einige Entschuldigungen murmelnd,



Lake Havasu

... einige Entschuldigungen murmelnd,

Kingman AZ → 29 Palms, CA

HD = 252 Meilen (413 km)

an uns vorbei. Nun wurde es auch mir klar, der Kläffer hatte tierische Angst vor uns und traute sich nicht an uns vorbei. Wir stellten eine Gefahr für ihn dar, nicht umgekehrt. Der Pfad endete nach 500m auf einem Anglersteg mit herrlicher Aussicht auf den See. Klaus entschloss sich spontan ein Bad zu nehmen. Aber obwohl die Wassertemperaturen wesentlich besser waren als am „Lake Powell“ begnügte er sich mit einem tieferen Fußbad.

Zurück an den Motorrädern leerten wir noch ein paar Wasserflaschen, damit wir unseren Flüssigkeitshaushalt auf Niveau hielten. Nach Parker, AZ, waren es noch 60km. Dort wollten wir sowohl unsere Tanks als auch unseren Wasservorrat auffüllen bevor wir in die „Mojave Dessert“ einfuhren. Wir fuhren immer noch auf der kleinen Parallelstraße zur AZ-95. Ich war weiterhin auf der Suche nach der „London-Bridge“ und sah auch auf meinem Navi, dass wir nicht weit entfernt sein konnten, Wir befanden uns immer noch auf der „London Bridge Rd.“ aber keine Brücke in Sicht. Nur Häuser, Firmen und eingezäunte Parkplätze. An der Parkplatzeinfahrt zum „Lake Havasu Convention & Visitor Center“, hielt ich an und winkte Klaus zu mir vor, um mit ihm die Situation zu beraten. Aber noch bevor ich Fragen konnte was wir machen sollten, kam ein eindeutiges Signal von hinten. Ich drehte mich um und tatsächlich stand hinter uns ein Polizeiwagen und forderte uns, mit kurzem Gedudelt aus der Sirene, auf weiterzufahren. Da fährt man, meilenweit auf durch die Landschaft ohne weit und breit einem Fahrzeug zu sehen, aber ausgerechnet jetzt, bei dem kurzen Stopp, sind sie da! Typisch!!



Lake Havasu

Auch gut, dann fahren wir halt über die „London Bridge“, oder? Ich bog 100m später wieder auf die AZ-95 um dann gleich wieder rechts auf die Brücke einzubiegen. – Mist, die AZ-95 führte gar nicht auf die Brücke, sondern unter der Auffahrt zur Brücke hindurch. Auch der Blick zurück über die Schulter gab keinen Blick auf das so gerühmte, berühmte Bauwerk frei. Außer Sandhügeln und typische amerikanische Einkaufszentren, war nichts zu sehen. Aber umdrehen wollte ich aber wegen dem verpassten Brückenfoto auch nicht, und so ging's nun mit 60 M/h weiter nach Süden. In den nächsten 20 Minuten sahen wir weder etwas vom Stausee, noch vom Colorado. Erst zum Ende des See, in der Nähe des „Parker Dam“ beim „Bill Williams River“ lag „Lake Havasu“ mit tiefen blau wieder rechts unter uns. Der Anblick dieser lagunenartigen Bucht war im krassen Kontrast zu dem wüstenhaften braunen Abschnitt den wir die letzten 20 Minuten durchfahren hatten. Hinter dem Parker-Staudamm schlängelte sich die Straße wieder am Colorado, oder besser gesagt an dem was noch von ihm übrig geblieben war, entlang. Wir hielten kurz in „Parker Strip“ für ein paar Palmen-Strand-Fotos an. Camping- und Golf-Plätze förderten schmale

Auch gut, dann fahren wir halt über die „London Bridge“, oder? Ich bog 100m später wieder auf die AZ-95 um dann gleich wieder rechts auf die Brücke einzubiegen. – Mist, die AZ-95 führte gar nicht auf die Brücke, sondern unter der Auffahrt zur Brücke hindurch. Auch der Blick zurück über die Schulter gab keinen Blick auf das so gerühmte, berühmte Bauwerk frei. Außer Sandhügeln und typische amerikanische Einkaufszentren, war nichts zu sehen. Aber umdrehen wollte ich aber wegen dem verpassten Brückenfoto auch nicht, und so ging's nun mit 60 M/h weiter nach Süden. In den nächsten 20 Minuten sahen wir weder etwas vom Stausee, noch vom Colorado. Erst zum Ende des See, in der Nähe des „Parker Dam“ beim „Bill Williams River“ lag „Lake Havasu“ mit tiefen blau wieder rechts unter uns. Der Anblick dieser lagunenartigen Bucht war im krassen Kontrast zu dem wüstenhaften braunen Abschnitt den wir die letzten 20 Minuten durchfahren hatten. Hinter dem Parker-Staudamm schlängelte sich die Straße wieder am Colorado, oder besser gesagt an dem was noch von ihm übrig geblieben war, entlang. Wir hielten kurz in „Parker Strip“ für ein paar Palmen-Strand-Fotos an. Camping- und Golf-Plätze förderten schmale

Kingman AZ → 29 Palms, CA

HD = 252 Meilen (413 km)

grüne Streifen entlang des Flusses. Keinen Meter weiter auf der flussabgewandten Seite der Straße, begann wieder die braun-gelbe Öde der Wüste.

Der Colorado war hier nicht breiter als bei unserem ersten Aufeinandertreffen in Moab, UT, obwohl weit mehr als 1400 Flusskilometer dazwischen lagen. All die diversen Staudämme, ob *Glen Canyon*, *Hoover*, *Parker* und all die anderen, halten Wasser für Landwirtschaft und vor allem zur Versorgung von großen Metropolen zurück, so dass am Schluss, wenn der Fluss sein Ziel, den



Parker Strip, AZ

Pazifik, erreichen sollte, so gut wie nichts von dem kostbaren Nass mehr ankommt. Die Bauern in Mexiko mussten ihre Landwirtschaft einstellen, da alle Anrainer in den USA das Colorado-Wasser bereits verbraucht haben.

Colorado Wasserregime

From Wikipedia, the free encyclopedia

Der Colorado River gehört zu den am meisten durch den Menschen genutzten Flüssen weltweit. Obwohl sein gesamtes Einzugsgebiet im Durchschnitt nur von sieben Menschen pro Quadratkilometer besiedelt ist, wird jeder Tropfen Niederschlag entlang des Flusslaufes 17x zur Bewässerung, zur Stromerzeugung und als Trinkwasser verwendet.

Das Colorado-Big-Thompson-Projekt

Das Colorado-Big-Thompson-Projekt ist das größte Wasserumleitungsprojekt in Colorado. Auf der Westseite der Rocky Mountains wird das Wasser am Oberlauf des Colorado im Grand Lake, und in künstlich angelegten Stauseen gesammelt. Ein großer Teil des Wassers wird durch den Alva-B.-Adams-Tunnel unter der Kontinentscheide hindurch auf die Ostseite der Berge zum Big Thompson River geleitet. Auf seinem Weg durch die Berge wird es zur Herstellung von Elektrizität genutzt. Auf der Ostseite dient es zur Bewässerung und versorgt die Städte Fort Collins und Greeley sowie die Colorado State University und mehrere ländliche Gemeinden mit Wasser für die Industrie und den privaten Verbrauch. Das System des Colorado-Big-Thompson-Projektes erstreckt sich 240 km in Ost-West-Richtung und 105 km in Nord-Süd-Richtung.

Stauseen und Staudämme

Entlang des Flusses gibt es mehrere gewaltige Stauanlagen wie beispielsweise den **Hoover-Staudamm**, der den Lake Mead in der Nähe von Las Vegas aufstaut, und der **Glen-Canyon-Staudamm** am Lake Powell. Die Stauseen sind Trinkwasserspeicher und dienen der Stromerzeugung.

Über Kanäle gelangt das Wasser des Colorado bis in die großen Städte Los Angeles, San Diego, Phoenix und Tucson. Durch die intensive Wasserentnahme ist das Flussbett an der Mündung heute meist trocken.

Liste der Staudämme und Stauseen am Colorado flussabwärts:

- Shadow Mountain Dam staut den Shadow Mountain Lake
- Granby Dam staut den Lake Granby
- Glen Canyon Dam staut den Lake Powell
- Hoover Dam staut den Lake Mead
- Davis Dam staut den Lake Mohave
- Parker Dam staut den Lake Havasu
- Palo Verde Diversion Dam

Kingman AZ → 29 Palms, CA

HD = 252 Meilen (413 km)

- Imperial Dam
- Laguna Diversion Dam
- Morelos Dam

Trockenheit

Im Jahre 2000 begann der Fluss aufgrund vergleichsweise geringer Niederschläge immer weniger Wasser zu führen. Nach der geologischen Untersuchung der letzten 800 Jahre stellten Geologen jedoch fest, dass es umgekehrt in den letzten hundert Jahren zu überdurchschnittlich hohen Regenfällen im Westen der USA gekommen war. Durch deren Ausbleiben wäre die ganze Wasser- und Energieversorgung des US-amerikanischen Westens, die vom Colorado River abhängt, in Gefahr. Der Lake Powell hat seit 2000 über 60 Prozent seines Wassers verloren. Das Volumen des Lake Mead ist in der gleichen Zeit etwa 40 Prozent kleiner geworden.



Parker Strip, AZ

Wie geplant tankten wir in Parker, AZ und kaufen neben mehreren Litern Wasser auch einen „Six-Pack Oudouls“. Direkt neben der Tankstelle befand sich das Rodeo Stadion und ein kleiner angrenzender Stadtpark, den „Western Park“ mit überdachten Sitzgelegenheiten. Überdacht, wohl weniger als Regenschutz, sondern eher wegen der sengenden Sonne, die hier auch jetzt schon, in der ersten Juliwoche, recht hohe Temperaturen erzeugen konnte. Wir hatten nun bereits über 40°C. Das kühle Bier tat unseren

Kehlen und dem Körper gut. Am Nachbartisch saßen mehrere Personen, die Eindeutig indianscher Abstammungen waren. Es waren 3 wohlbeleibte Männer und 3 noch etwas voluminösere Frauen die etwas wie Eistee aus einer 1,5l großen Plastikflasche tranken. Zwei der Männer trafen sich am Zaun zum Sportsplatz und verhandelten nervös miteinander. Ich sah wie dann einige Scheine den Besitzer wechselten. Der ältere der beiden Männer ging hinüber zur Tankstelle und kam kurze Zeit später mit eine braunen Papiertüte wieder zurück. Was da drin war konnten wir nur erahnen. Mit dem Inhalt wurde die Plastikflasche wieder aufgefüllt und in der Runde verteilt. Wir tranken unser zweite Oudouls und nickten ab und zu freundlich zum anderen Tisch hinüber, von wo uns ständig neugierige Blicke trafen. Als wir dann zusammenpackten und uns zur Abfahrt fertig machten, kam der Jüngste der drei Männer, ein Hüne mit nahezu 2m, zu uns und bettelte Klaus um ein paar Dollar an. Ich war bereits am Motorrad und beobachtete die Szene aus 15m Entfernung. Als Klaus nach 1 Minute bei mir war, bestätigte er meine Vermutung. Es war das erste und einzige Mal, dass wir auf der Reise auf Geld angesprochen wurden. Trotz der körperlichen Überlegenheit, die auf einen etwas beklemmend wirkte, hat Klaus ihm freundlich klar ge-

Kingman AZ → 29 Palms, CA

HD = 252 Meilen (413 km)

macht, dass er nicht gewillt ist etwas zu „spenden“. Der Indianer hatte dies ruhig zu Kenntnis genommen und keinen zweiten Versuch gestartet.

Kurz nach 14:00h waren wir wieder unterwegs. Nach nur 5 Minuten erreichte wir die Brücke über den Colorado und überquerten nun zum 10ten und letzten Mal. Mitten auf der Brücke hieß uns der Staat California willkommen. Ab jetzt ging es hinein in die Mojave Wüste. Noch einmal Abbiegen auf die CA-62 und zwei, drei leichte Kurven, dann waren wir von niedrigem Gebüsch und Sandhügeln umgeben. Vor uns lagen 110 Meilen Straße die nahezu kurvenfrei nach Westen führte. Der Asphalt flimmerte in der Mittagshitze von über 40°C. Die Straße verschwand noch weit vor dem Horizont in glitzernden, wabernden Luft-Seen. Bei diesen Luft-Bildern erwarte ich eigentlich eine Fata-Morgana. Leider hatte ich bisher noch nicht das Glück gehabt eine zu sehen.



Parker, AZ – Welcome back to California

Mojave-Wüste

aus Wikipedia, der freien Enzyklopädie

Die **Mojave-Wüste** (englisch Mojave Desert [məˈhɑːviː]), auch bekannt als Mohave-Wüste, ist eine Wüste im Westen Nordamerikas. Sie umfasst 35.000 km² auf dem Gebiet der US-Bundesstaaten Kalifornien, Utah, Nevada und Arizona. Die Wüste bildet ein typisches amerikanisches Wüstenbecken, das von den Tehachapi-Bergen, den San Gabriel Mountains und den San Bernardino Mountains begrenzt wird. Ihre westlichen Ränder sind sehr deutlich erkennbar, da sie aus den beiden größten kontinentalen Störungszonen Kaliforniens, der San-Andreas-Spalte und der Garlock-Störungszone bestehen.

Die **Mojave-Wüste** gehört zu den Regenschattenwüsten. Regenschattenwüsten können nur entstehen, wenn sie von Gebirgen umgeben sind, die die Wolken stauen und abregnen lassen, so dass für das Land hinter dem Gebirge kein Wasser mehr übrig bleibt.

Klima

Die Mojave hat eine Niederschlagsmenge von maximal 150 Millimetern pro Jahr. In dieser Wüste befindet sich einer der heißesten Orte, das Death Valley. Hier werden in den Monaten Juli bis August durchschnittlich Temperaturen von über 45 °C erreicht. Außerdem befindet sich hier der Mojave National Preserve, ein Wüstenschutzgebiet. Die wichtigste Wasserquelle der Wüste ist der Mojave River, der in den abflusslosen Mojave Sink übergeht.

Kingman AZ → 29 Palms, CA

HD = 252 Meilen (413 km)

Geografie

In der **Mojave-Wüste** existieren einige verlassene Städte, so genannte Geisterstädte. Die bekannteste ist die kalifornische Stadt Calico, in der früher nach Silber gesucht wurde. Weitere Geisterstädte entstanden zur Zeit des Baus der Route 66 sowie des ehemaligen U.S. Highways 91, die durch die Mojave-Wüste führten. Andere Fernstraßen in der Mojave sind der U.S. Highway 395, die Interstate 15 und die Interstate 40. Die wichtigsten Städte sind Las Vegas (Nevada) und die kalifornischen Städte Victorville, Barstow und Needles.

Ökologie

Typisch für die **Mojave-Wüste** ist die Josua-Palmlilie (*Yucca brevifolia*), mit englischem Namen „Joshua Tree“. Dieses Agavengewächs kommt nur in dieser Wüste vor. Nach ihr wurde der in der Mojave-Wüste gelegene Joshua-Tree-Nationalpark benannt. Neben einigen Säugetieren leben in der Mojave zahlreiche Reptilien wie die Kalifornische Gopherschildkröte und die Klapperschlangen Mojave Green und Western Diamondback. Im Westen der Mojave-Wüsten kommen Mohngewächse der Gattung *Arctomecon* vor. *Arctomecon humilis* ist eine der bedrohtesten Arten der Vereinigten Staaten.

Wirtschaft

Aufgrund ihrer Nähe zur Metropolregion Los Angeles und einer relativ gleichmäßigen Sonneneinstrahlung von mehr als 2.100 kWh/kWp/Jahr eignet sich die **Mojave-Wüste** hervorragend zur Erzeugung von erneuerbarer Energie. Seit den 1980er Jahren wurden in der **Mojave-Wüste** daher verschiedenste Solarkraftwerke, mit einer gemeinsamen Leistung von 354 MW zu Testzwecken errichtet. Damit wurde die **Mojave-Wüste** jahrzehntelang zur bedeutendsten Solar-Region der Welt. Erst durch die massive Förderung der Photovoltaik in Deutschland verlor die **Mojave-Wüste** diese Stellung.

Durch steigende Kosten für fossile Brennstoffe und technischen Fortschritt, wird die Solar-Technologie Ende 2010 in der **Mojave-Wüste** zunehmend wirtschaftlich konkurrenzfähig. Daher werden seit diesem Zeitpunkt zahlreiche weitere Solar-Kraftwerke (Photovoltaik-Kraftwerke und solarthermische Kraftwerke) in der **Mojave-Wüste** geplant und errichtet. Erstmals werden dabei auch Großkraftwerke mit mehr als 250 MW projektiert, welche nur noch geringe Subventionen (<30 % der Baukosten) benötigen (Stand 2010).



US-95 West (South) – Mojave Dessert – „Alpen-Express Straße“

Nach 10 Meilen kamen wir an die Kreuzung mit der US-95, „Vidal Junction“. Auffallend war die überdimensionale Ampelanlagen und Hinweise für LKW rechts durch den Kontrollpunkt der „Agriculture Inspection“ zu fahren. Es erinnerte mich eher an eine Landesgrenzkontrolle. Es verwirrte mich etwas, so eine Station im Landesinneren anzutreffen. Wir passierten eben die letzten Häuser für die nächsten 150km. Nun befanden wir uns in der

Kingman AZ → 29 Palms, CA

HD = 252 Meilen (413 km)

puren *Mojave* Wüste. Den Teil der Route auf den Klaus sehr neugierig war. „Berge und Wasser, kenn ich schon. Ich will durch die Wüste fahren.“ waren seine Worte bei der Routenplanung.

Es gab Straßenabschnitte die über 10 Meilen gerade verliefen um sich dann nach einer langgezogenen schwachen 15° Kurve, die man locker ohne Geschwindigkeitsreduktion mit den erlaubten 65 M/h fahren konnte, wieder über Meilen kerzengerade weiter durch die öde Landschaft erstreckten.

Interessant waren dabei die Warnhinweise, welche schon eine Meile vorher vor einer scharfen Kurve warnten. Wohlmöglich hatte man Angst (oder auch die Erfahrung), dass nach so vielen Kilometer Geradeausfahrt, auch eine kleine 15° Biegung ernsthafte Probleme bereiten könnte.



US-95 West (South)



Mojave Dessert – 42,7°C

Obwohl die Straße überwiegend kerzengerade verlief fühlte ich mich wie auf dem „Alpen-Express“ vom Rummelplatz. In unregelmäßigen Abständen gab es ca. 30m lange und 2m bis 3m tiefe Senken. Bei 65 M/h hob es einem beim Einfahren bzw. Verlassen der Senk regelrecht aus dem Sattel. Das Motorrad schien für eine kurze Zeit den Boden zu verlassen. Da die Senken sanft waren war der Stress für das Moped gering und das Vergnügen groß. Bei vielen der Wellen standen Hinweisschilder die vor „*Flush-Flood*“ warnten. Das heißt, wenn es mal regnet, dann kurz und heftig. Für mich war es äußerst schwer vorstellbar, dass es hier überhaupt regnet.



US-62 West – Ab hier stimmt's mit "West"

Obwohl wir mit der erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 65M/h fahren und die LKWs maximal 55M/h fahren durften, tauchte hinter Klaus einer der riesigen Trucks auf und klebte an seinem Hinterrad. Nach 10 Minuten fuhr Klaus langsamer und blinkte links um den Sattelschlepper an sich vorbei zulassen. ½ Minute später klebte der Sattelschlepper an meinem Rücklicht. Auch ich machte das Spiel keine 5 Minuten mit. Es war wirklich äußerst unangenehm den 20m langen Koloss mit über 110km/h und weniger als 25m Abstand im Rücken zu wissen. Als er mich endlich überholte hatte er bestimmt mehr als 75 M/h (ca. 120km/h) drauf. Klaus der brav sein 65M/h fuhr war nun etwas zurückgefallen und so hielt ich am Seitenstreifen an um auf Klaus aufschließen zu lassen. Wir nutzten den Halt gleich um einige Wüsten-Fotos zu schießen. Trotz der immensen Hitze von mehr als 42°C im

Schatten,

schwitzen wir immer noch nicht in unserer Motorradkluft. Diesmal zog ich für die Pause nicht einmal meine Jacke aus. Wir hatten noch eine gute Stunde bis „*Twentynine Palms*“.



US-62 West

Kingman AZ → 29 Palms, CA

HD = 252 Meilen (413 km)

Etwa 15 Meilen vor unserem Etappenziel begannen vereinzelt, so im Abstand von 500m bis 2km, verfallene Bretterbuden in der öden Landschaft zu stehen, zu denen ab und zu auch Stromleitungen führten. Nahezu alle waren mit mannshohen Maschendrahtzäunen umgeben. Hatte man hier Angst vor Coyoten, oder vor Menschen? Die meisten der Hütten



US-62 West – ca. 20 Meilen vor 29 Palms, CA



Sheep Hole Mountains – 4500ft

waren in einem so desolaten Zustand, dass man darin auch beim besten Willen nicht wohnen konnte.

Je näher wir nach „*Twentynine Palms*“ kamen, desto häufiger standen auch neuere, kleine, aber einfache Häuser neben den halbverfallenen Bretter-Ruinen. Natürlicher schmückten auch hier Autoleichen und anderer Schrott die Grundstücke. Besonders aufgefallen war mir allerdings eine ca. 6m lange Motor-Yacht die hier mitten in der Wüste auf

ihren Einsatz wartete. Ich musste unwillkürlich an die „*Flush-Floods*“ denken.



US-62 West – ca. 18 Meilen bis 29 Palms, CA

Mit dem Erreichen der Stadtgrenze (*City Limit*) von „29 Palms“ hörten die eingezäunten Hütten schlagartig auf.

Ich wusste bereits von unserer Griechenlandtour 1981, dass man dort über Nacht kleine Hütten mit Tür und Schloss auf ein Land setze, um eine langwierige

Baugenehmigung zu umgehen. Meine Vermutung, dass es sich hier ähnlich verhalten könnte, also ein Zusammenhang der Bruchbuden mit der Landnahme, sollte sich am nächsten Tag bestätigen. Ich fragte nämlich am Folgetag bei Birnchenkauf in dem Fahrzeugzubehörladen die Kassiererin wegen den zerfallenen Holzhütten vor „29 Palms“. Die Buden wurden „*Homestead Shags*“ genannt und zeigten nach der Landverteilung an, dass der Claim bereits vergeben war.

Twentynine Palms, California

From Wikipedia, the free encyclopedia

Twentynine Palms (also **29 Palms**) is a city in San Bernardino County, California, United States. It was previously called **Twenty-Nine Palms**. The population was 25,048 at the 2010 census.

Geography

The city is in a desert and mountain area. Located there are Joshua Tree National Park and Park Headquarters, and Marine Corps Air Ground Combat Center Twentynine Palms. It is located off Interstate 10 and California State Route 62.

It is located at an elevation of 1,991 feet (607 m).

Climate

Located in the Mojave Desert of Southern California, the town has experienced some high temperatures. On July 17, 2005, the temperature reached a record 119 °F (48 °C). The record low temperature was 9 °F (−13 °C), established on December 23, 1990.

History

Twentynine Palms was named for the palm trees located in the Oasis of Mara, at the Joshua Tree National Park headquarters. When the area was settled by gold miners in the late 19th century, there were 29 palm trees growing in the oasis, most of which are still standing today.

After decades as a rest stop for wagon travelers on what's called the "Utah Trail" named for a group of Mormon discoverers, the town was established in the 1920s.

There's a small Indian reservation belonging to the Twentynine Palms Band of Mission Indians. The nearby Marine Corps Air Ground Combat Center Twentynine Palms was founded in 1952.

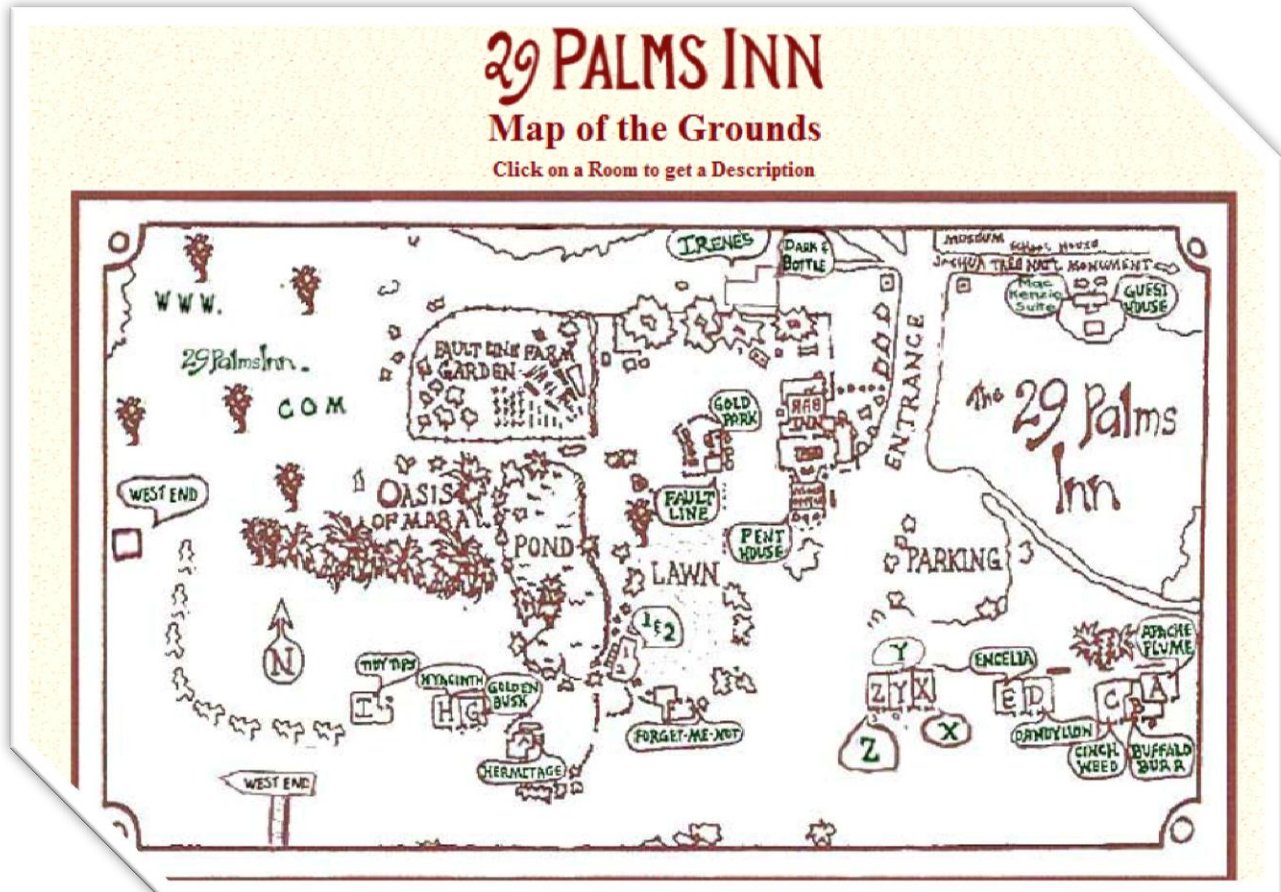


29 Palm Inn – House Z

Kingman AZ → 29 Palms, CA

HD = 252 Meilen (413 km)

Im Ort hielten wir an. Ich fragte Klaus ob wir hier, oder erst in 10 Meilen in „Yoshua Tree“ eine Bleibe für die Nacht suchen sollten. Ursprünglich wollten wir den Park von West nach Ost durchfahren. Wir besprachen eine Alternativ-Route für den morgigen Tag. Final entschieden wir uns hier zu bleiben. Morgen wollte wir den „Yoshua Tree, NP“ von dem Nordeingang nach Westen durchstreifen, um dann am Abend in den „San Bernardino Mountains“ zu landen.



Klaus machte nun die Hitze ernsthaft zu schaffen. Er wollte seinen Helm nicht mehr aufsetzen. Es war ja auch schon 16:30h, daher suchten und fanden wir nach einer Ehrenrunde ums örtliche Museum die Hotelanlage „29 Palms Inn“ mit der palmenbewachsenen „Oasis of Mara“. Die Anzahl der Palmen standen Pate für den Namen des Ortes

Es gab nur noch ein Einzelhäuschen mit Patio und einem Kingsize Doppelbett. Es war mit 110.-\$/Nacht etwas teurer als unsere vorherigen Unter-



Einer unserer Nachbarn im 29 Palms Inn
Part 2 Tag 16 - Report USA Tour 2010

Kingman AZ → 29 Palms, CA

HD = 252 Meilen (413 km)

künfte, aber die Oasen-Anlage mit seinen Kakteen, Palmen, dem kleinen See und verstreut platzierten einfachen Pueblos für die Gäste gefielen mir sofort. Mir war es die 110.-\$ wert. Klaus zögerte etwas das Angebot anzunehmen, aber sein Widerstand war, angesichts der Hitze und der Aussicht nochmals aufs Motorrad steigen zu müssen, nicht allzu heftig. Ich denke final hatte er es auch nicht bereut, da es diesmal doch etwas anderes war, als unsere bisherigen Motels, welche nämlich nichts anderes als Zimmer mit Parkplatz waren.

Wir bezogen unser Zimmer, in dem einfach eingerichteten Häuschen (Nr. Z → siehe Karte), direkt neben einem Kakteenfeld, in dem sich junge Karnickels tummelten.

Die Klimaanlage in unserem Domizil, welche nach dem Verdunstungskälte-Prinzip funktionierte, faszinierte mich auf Anhieb. Klaus kannte das Prinzip schon und erklärte mir, dass es nur in trockenem Klima funktioniert. Die Anlage, eigentlich ein simpler Blechkasten, bestand aus einem großen Ventilator, ei-



29 Palms Inn – Oasis of Mara



29 Palms Inn – Hausboot-Zimmer

nem Schwamm-Filter und einem Wasseranschluss. Der Ventilator blies von außen Warmluft auf den nassen Filter, der beständig mit Tropfen feuchtgehalten wurde, ins Zimmer. Durch die Verdunstung des Wassers kühlte sich die Luft auf angenehme 22°C ab, vorausgesetzt sie konnte Zirkulieren. Wir lernten schnell, dass das System wesentlich effektiver arbeitet je weiter wir die Fenster öffneten, ganz im Gegensatz zu den konventionellen Klimaanlage-

Kingman AZ → 29 Palms, CA

HD = 252 Meilen (413 km)

gen, bei denen man alle Löcher schließen muss.

Bevor wir einen Rundgang durch das Hotelgelände starteten, rief Klaus noch zu Hause an um Bärbel ein Lebenszeichen von uns zu geben. Ich verschob meine Anruf auf Morgenfrüh.

Auf dem kleinen, von Palmen gesäumte See, der „Oasis of Mara“, lag ein Hausboot, welches ebenfalls für ca. 40.-\$ zusätzlich als Gästezimmer zu mieten gewesen wäre. Die gesamte Anlage war einfach, aber recht romantisch. Der hoteleigene Gemüse- und Blumengarten war riesig. Er erinnerte mit seiner Mischung an Kräuter und Nutzpflanzen etwas an einen europäischen Klostergarten. Natürlich wuchsen hier auch exotischere Pflanzen wie z.B Granatäpfel und Artischocken und Zitrusfrüchte.

In der Menükarte wird extra auf die Verwendung eigener Produkte aus dem Garten hingewiesen. Unser Spaziergang endete auf der Terrasse des Hotelrestaurants bei einem sehr guten dunklen Bier „*Arrogant Bastard*“ und einem exzellenten Abendessen. Inzwischen war auch Klaus von unserer Bleibe begeistert. Wir saßen bis weit nach 22:00h unter freiem Himmel und unterhielten uns über Gott und die Welt.



Eine der alten 29 Palmen



Exzellentes Abendessen im 29 Palms Inn mit...

las.

Mit Gedanken an den Morgigen Tag im Joshua Tree Nationalpark und den Attraktionen die ich Klaus zeigen wollte, Kaktusgarten, Elefant Buds, Key Point, Forster Dam, Hidden-Valley, ... Schliefe ich dann doch ein.

Ich freute mich bereits auf Morgen, da ich den Joshua Tree, NP schon zweimal besucht hatte und dadurch Klaus ein paar der mir bereits bekannten besonders interessanten Plätze zeigen konnte. Für mich war die Nacht durch das relativ weiche Doppelbett, welches wir uns mit einer Bettdecke teilten und der laut blasende Klimaanlage, leider etwas unruhiger als die vorherigen. Aber das schien Klaus nicht im Mindesten zu stören. Er schliefe wie immer sofort ein, während ich noch ein Kapitel in meinem Buch



... "Arrogant Bastard Ale"



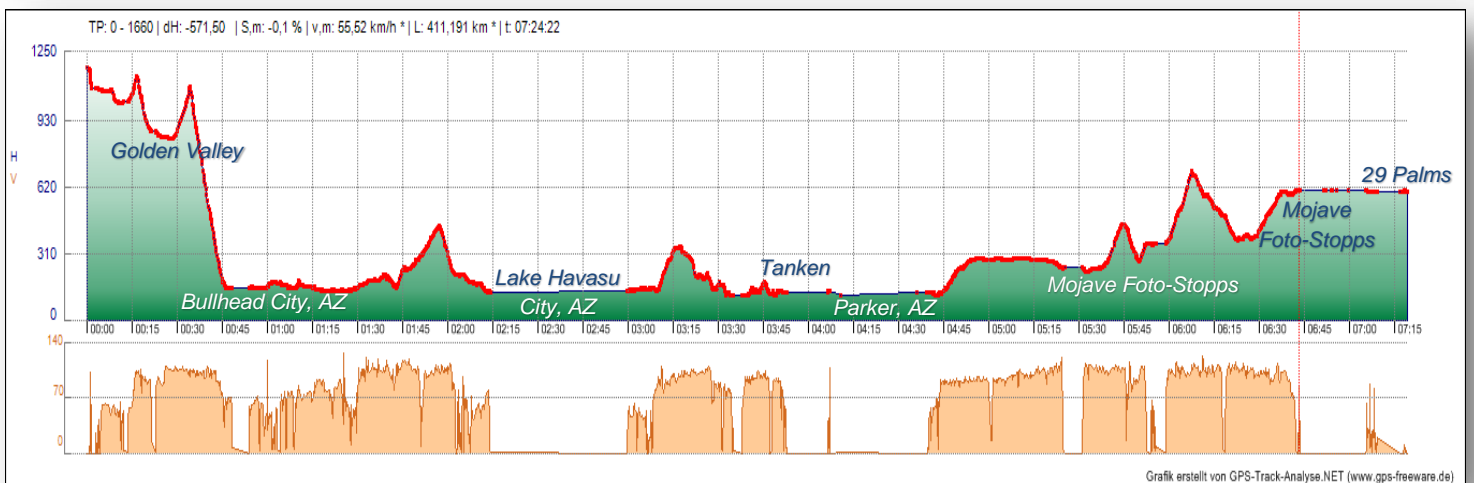
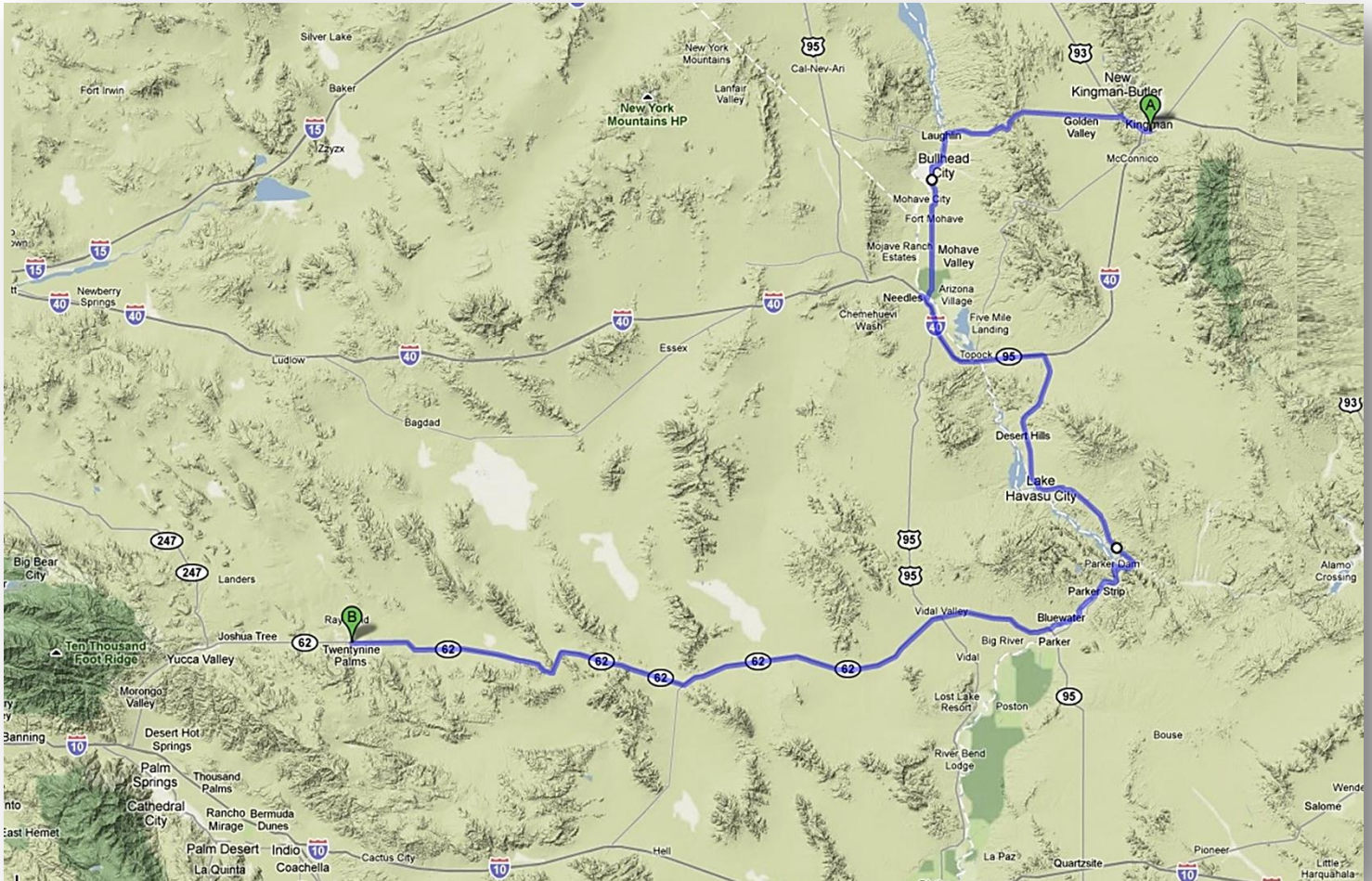
Kingman AZ → 29 Palms, CA

HD = 252 Meilen (413 km)

Satistik Garmin Navi

Kingman AZ → 29 Palms, CA

411km



Kingman AZ → 29 Palms, CA

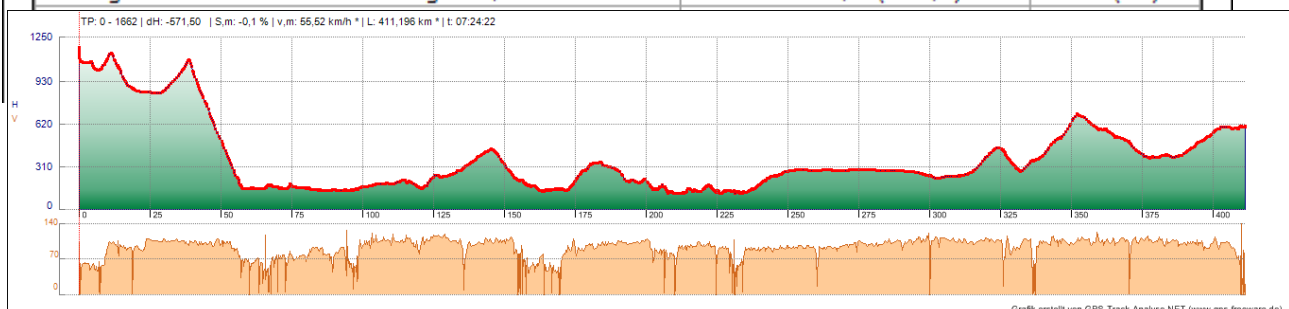
HD = 252 Meilen (413 km)

| | | |
|--------------------------|-----------|------------------|
| Start | 09:29h | GC-NP, North Rim |
| Ende | 16:54h | Kingman, AZ |
| Fahrtzeit (ohne Pause) | 05:26h | |
| Pause (> 5 min) | 01:58h | |
| Streckenlänge | 411 km | |
| Mittlere Geschwindigkeit | 75,5 km/h | |
| Tiefster Punkt | 114 m | Parker, AZ |
| Höchster Punkt | 1171 m | Kingman, AZ |

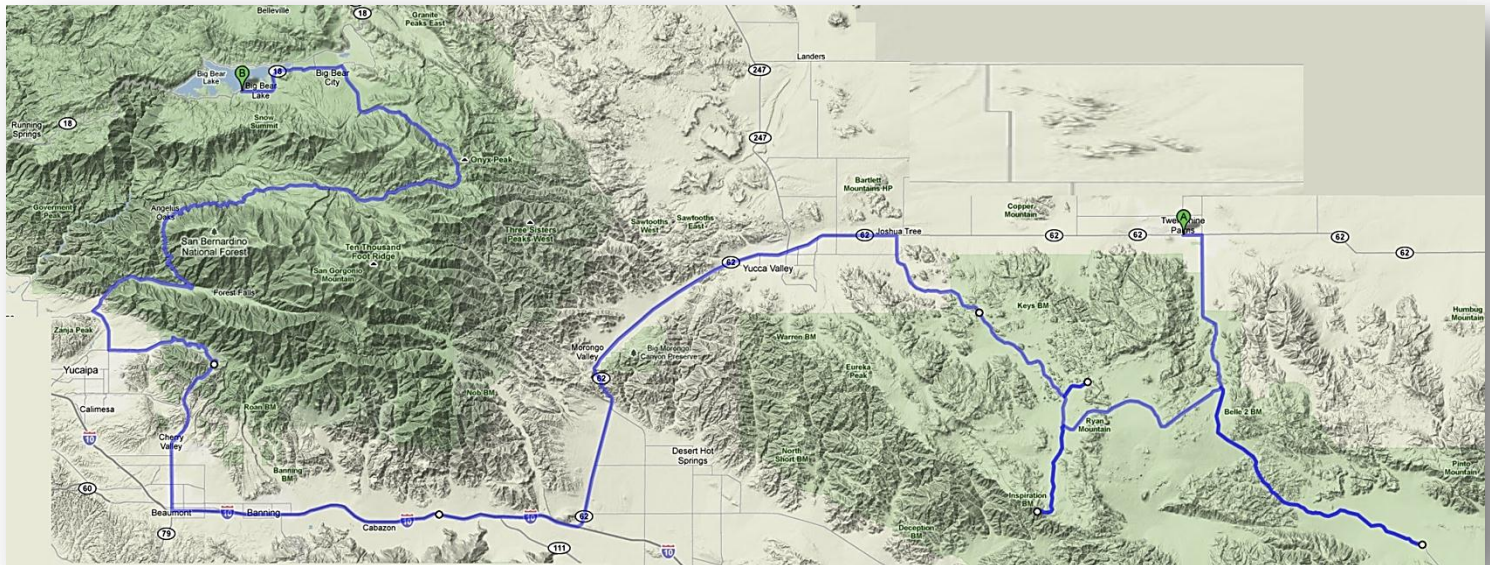
Statistische Auswertung

des Tracks: 20100609-all.gtabin, Track vom: 09 JUN 2010 09:29

| Art des Wertes | Wert | Einheit |
|---|---------------------|----------|
| Start der Aufzeichnung | 09.06.2010 18:29:25 | - |
| Länge der Aufzeichnung | 07:24:22 | hh:mm:ss |
| Ende der Aufzeichnung um | 10.06.2010 01:53:47 | - |
| Anzahl der Trackpoints | 1656 | - |
| Strahlänge gesamt | 411,024 | km |
| Maximale Geschwindigkeit | 122,54 | km/h |
| Geschwindigkeitsanteil (streckenbezogen) bis 25 km/h | 0,7 | % |
| Geschwindigkeitsanteil (streckenbezogen) bis 50 km/h | 3,12 | % |
| Geschwindigkeitsanteil (streckenbezogen) bis 75 km/h | 11,23 | % |
| Geschwindigkeitsanteil (streckenbezogen) bis 100 km/h | 37,16 | % |
| Geschwindigkeitsanteil (streckenbezogen) bis 130 km/h | 47,78 | % |
| Reine Fahrzeit | 05:26:05 | h:mm:ss |
| Durchschnittsgeschwindigkeit ohne Pausen | 75,63 | km/h |
| Summe der Pausenzeiten (Pausen > 5 min) | 01:58:17 | h:mm:ss |
| Durchschnittsgeschwindigkeit inklusiv Pausen | 55,50 | km/h |
| Überwundene Höhen +/- absolut | 5919,10 | m |
| Minimale Höhe | 114,05 | m |
| Maximale Höhe | 1171,50 | m |
| Durchschnittliche Höhe (Höhenintegral) | 364,62 | m |
| Überwundene Höhen Bergauf (+) über 199,297 km | 2673,81 | m |
| Mechanische Arbeit Bergauf bei 80 kg Masse | 2098,4 | kJ |
| Mechanische Leistung Bergauf in 3,61 h | 580,6 (161,3) | kJ/h (W) |
| Überwundene Höhenmeter Bergab (-) über 189,137 km | -3245,30 | m |
| Theor. gewonnene mechanische Leistung in 2,71 h | -938,4 (-260,7) | kJ/h (W) |



Part 2 Die Reise



Klaus hatte (nach seinen Angaben) die ganze Nacht kein Auge zugemacht. Er verfluchte den Konstrukteur des Bettes, denn jede meiner Bewegungen wurde im Federkern kopiert und auf seine Seite übertragen. Er sprach von regelrechten „Erdbeben“ wenn ich mich im Bett gedreht habe. Also hatte nicht nur ich heute Nacht unruhig geschlafen, sondern auch Klaus, auch wenn ich davon nicht viel mitbekommen hatte.

Um 8:30h gingen wir bei sonnigen, angenehmen 26°C zum Frühstück ins Restaurant. So könnte es bleiben, wird's aber nicht. Wir werden heute wieder an die 0°C zu erwarten haben.

Das Frühstückbüffet war auf der überdachten Terrasse aufgestellt. Das Dach schützte hier, ebenfalls wie wohl auch das in „Parker, AZ“ im Stadtpark, eher gegen die Sonne als vor Regen. Zu meiner Überraschung gab es hier richtige Porzellantassen! Dies war d ersten Mal auf unserer Reise, die nun schon 17 Tage dauerte, dass wir den Kaffee nicht in Papp-, oder Styropor-Bechern angeboten bekamen. Daher brachte ich meine, in Las Vegas, NV erstandene Starbucks-Tasse, wieder zurück und verpackte sie im Tankrucksack. Den Frühstückskaffee genoss ich nun zusammen mit Klaus aus einer richtigen Tasse. Ich rief auch noch kurz zu Hause an, um mal wieder ein Lebenszeichen von mir zu geben und Gudrun zu sagen wie „*saugut*“ es uns ging.



Joshua Tree NP - Eingang

29 Palms, CA → Big Bear Lake, CA

HD = 197 Meilen (307 km)

Um 9:00h ging's zum Tanken. 5 Meilen, bzw. 10 Minuten danach, standen wir vor dem Eingangshäuschen des „Joshua Tree, NP“. Vor dem Häuschen meint in diesem Fall ca. 100m Abstand. Die Straße war mal wieder wegen Bauarbeiten nur in einer Richtung befahrbar und wir warteten bei dem obligatorischen STOP-Schild-Halter auf unser Leitfahrzeug, dem „Pilot Car – Follow Me“. 10 Minuten später waren wir wieder unterwegs. Noch ein kurzer Stopp an der Eingangskontrolle um unsere Jahreskarte prüfen zu lassen und eine Park-Karte zur besseren Orientierung (und Souvenir) entgegenzunehmen. Schon waren wir in unserem 9. Nationalpark unterwegs. Das Leitfahrzeug wartete noch bis die beiden Fahrzeuge hinter uns auch den Eingang passiert hatten, um uns dann mit 15 - 20M/h den „Park Boulevard“ bis zum 4 Meilen entfernten Abzweig der Loop Rd. / Eldorado Mine Rd. zu führen



„Follow Me“

Wir entschieden uns den Abstecher zum 10 Meilen entfernten, süd-östlich gelegenen, „Cholla Cactus Garden“ zu machen

Wir entschieden uns den Abstecher zum 10 Meilen entfernten, süd-östlich gelegenen, „Cholla Cactus Garden“ zu machen



Joshua Tree NP – 360° Panorama

(Quelle Internet)

Joshua-Tree-Nationalpark

aus Wikipedia, der freien Enzyklopädie

Der **Joshua-Tree-Nationalpark** ist eine Wüstenlandschaft im Südosten Kaliforniens, die den Übergang zwischen der Mojave-Wüste und der Colorado-Wüste bildet. Der Park ist nach der auffälligen, im Englischen „Joshua Tree“ genannten Josua-Palmilie (*Yucca brevifolia*) benannt, der größten Art der Gattung der Palmilien (*Yucca*), die auch Josuabaum genannt wird.

Neben den Josuabaum-Wäldern bietet der Park eine der interessantesten geologischen Formationen, die man in den kalifornischen Wüsten findet. Es herrschen kahle Felsen vor, die in der Regel in einzelne Felsformationen aufgebrochen sind.

Joshua-Tree wurde 1936 zum National Monument und 1994 zum Nationalpark erklärt. Er wird jährlich von über einer Million Menschen – darunter Tausende von Felskletterern aus aller Welt – besucht.

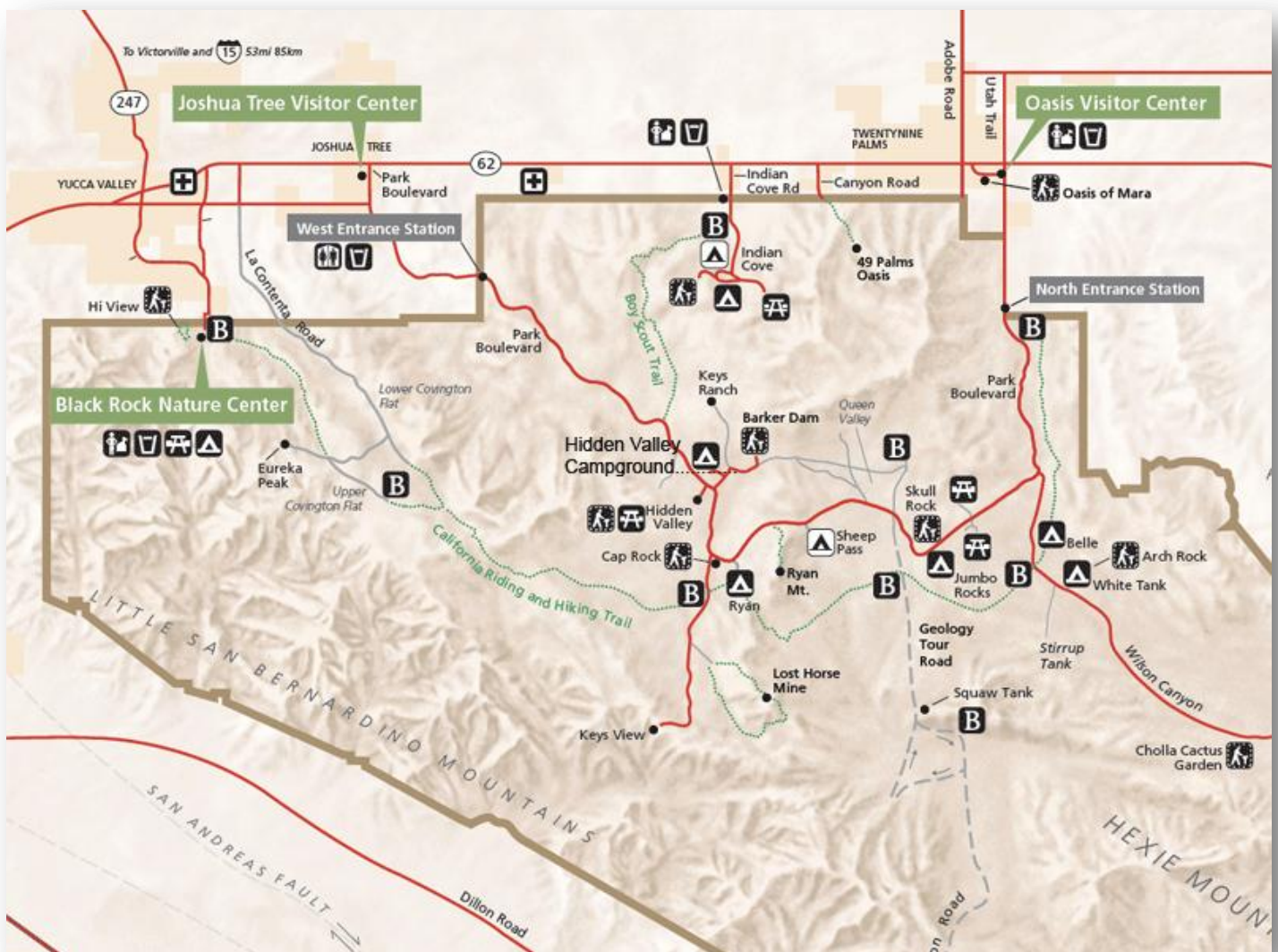
Geographie, Geologie & Klima

Der Joshua-Tree-National-Park liegt im Süden Kaliforniens, etwa 225 km östlich von Los Angeles in der Nähe von Palm Springs. Der Nationalpark verfügt über drei Eingänge, den Haupteingang in der Nähe der Stadt Twentynine Palms, den Westeingang in Joshua Tree Village, und den Südeingang in Cottonwood Springs. Die Höhen innerhalb des 3.196 km² großen Parks reichen von 305 Meter im Pinto Basin bis zu

1.772 Meter auf den Gipfeln des Quail Mountain. Das Gebiet verbindet zwei Wüstentypen, die – getrennt durch ihre unterschiedliche Höhenlage – zwei verschiedenartige Ökosysteme hervorbringen. Unterhalb von 900 m liegt im östlichen Teil des Parks die Colorado-Wüste deren Landschaft Buschland, Kakteen und Fächerpalmen kennzeichnet. Höher gelegen und damit kühler und feuchter ist die Mojave-Wüste im Nordwesten. Hier befindet sich die Heimat der Josua-Palmlilien (englisch Joshua Trees), die dem Park ihren Namen gaben.

Die im Park vorzufindenden Monzogranit-Formationen entstanden, nachdem Magma unter der Erdoberfläche abkühlte und erstarrte und nach Millionen von Jahren durch Erosion an der Erdoberfläche freigelegt wurde. Die faszinierendsten und spektakulärsten Gesteinsformen sind bei Jumbo Rocks, Wonderland of Rocks und im Indian Cove zu entdecken.

Das Klima im Joshua-Tree-National-Park ist insgesamt sehr trocken, differiert jedoch je nach Höhenlage. Im Durchschnitt herrschen rund 25 % Luftfeuchtigkeit. Die Temperaturen im Frühling und Herbst liegen tagsüber um die 20 °C, nachts um die 10 °C. Im Sommer sind 35 °C und mehr keine Seltenheit. Während der Wintermonate sinken die Temperaturen nachts leicht unter den Gefrierpunkt, tagsüber können sie jedoch bis plus 15 °C erreichen.



Geschichte

Mormonen, die 1840 die Mojave-Wüste durchquerten, gaben dem Joshua Tree seinen Namen. Sie erkannten in den Bäumen die Gestalt des Propheten Joshua, der mit ausgestreckten Armen den Israeliten den Weg ins gelobte Land wies. Am 10. August 1936 wurde der Park zum National Monument erklärt, am 24. Oktober 1994 wurde er durch den Kongress der Vereinigten Staaten in den Rang eines Nationalparks aufgewertet. 360° Panorama-Ansicht des Joshua-Tree-Nationalpark

Flora und Fauna

Insgesamt zählt der Park ungefähr 700 verschiedene Pflanzenarten. Es gibt fünf natürliche Wasserstellen, an denen sich das tierische Leben konzentriert. Größtes Tier ist das Desert Bighorn Sheep, ferner sind zahlreiche Vogelarten zu beobachten. Wie in den meisten Wüstengegenden ist auch hier die Tierwelt überwiegend nachtaktiv.

Die auffälligsten Pflanzen sind die seltsamen anmutenden **Josua-Palmlilien** (englisch Joshua Tree), die ausschließlich in der Mojave-Wüste im Nordwestteil des Parks vorkommen und ihm seinen Namen gaben.



Joshua Tree NP – Eldorado Mine Road



Joshua Tree NP

Der Joshua Tree ist ein wichtiger Bestandteil des regionalen Ökosystems und liefert vielen Wüstentieren Nahrung und Schutz. Die Pflanzen, die aussehen wie Kakteen, aber zu den Liliengewächsen gehören, werden bis 18 Meter hoch und bis zu 900 Jahre alt. Ihre Blütezeit ist im April und Mai. In der Mojave Wüste gibt es sehr viele dieser Bäume, aber in tieferen Lagen ist die Vegetation eher vom Kreosotbusch geprägt.

Tourismus

Die touristische Infrastruktur des Parks ist relativ wenig entwickelt. Einzige Übernachtungsmöglichkeit sind einige einfache Campingplätze, die jedoch meist nicht über fließendes Wasser verfügen. Straßen und Wanderwege sind nicht sehr zahlreich.

Der Park ist mit dem Auto befahrbar, es gibt jedoch nicht viele Straßen. Die „Basin Road“ führt aus dem Süden in das Zentrum des Parkes und bietet Möglichkeiten zum Anhalten und Aussteigen. Vom Norden erreicht man den Park über den North und den West Entrance auf dem Park Boulevard. Eine der zu besichtigenden Stellen findet sich im Lost Horse Valley. Sie liegt im Zentrum des Parks und zeigt die Flora und Fauna auf eindrucksvolle Weise.

Kaum waren wir in die „*Eldorado Mine Road*“ abgebogen sahen wir schon die ersten Joshua – Bäume. Da das Nahrungsangebot für die mitunter doch stattlichen Joshua Bäume hier in der *Mojave* sehr spärlich ist, werden von Baum zu Baum immer 20m – 50m Abstand gehalten. Ein dichter Wald kann so nicht entstehen. Rechts war eine große Ebene mit den skurrilen Bäumen, die ja keine sind, und links türmten sich Felskugeln an den Hängen der Hügel auf.

Zu meiner Freude war der Frühling noch nicht vorüber.

Die vielen leuchtend gelbe Büsche (*Dessert Dandelions*) zwischen den Bäumen gaben ein fantastisches Bild ab. Neben den blassgelben (*Scale Bud*) und orangeroten kleineren Blumen (*Dessert Mallow*), gab es auch riesig große, weiße, trompetenartige 30cm lange Blüten. Selbst eine faustgroße kürbisartige Frucht haben wir später im Kaktusgarten gese-



Joshua Tree NP – Hite Tank



Joshua Tree NP – White Tank



Joshua Tree NP – Eingang

hen. Auf den 16km bis zum „Cholla Cactus Garden“ hielten wir noch mehrmals an um die am Straßenrand verteilten Info-Tafeln zu lesen, oder Photographien von Wüsten-Blumen, Kakteen, Felsformationen und der fantastischen Landschaft zu schießen. Wir lernten u.a. dabei, dass man hier noch bis vor 50 Jahren Bergbau nach edlen Metallen wie Silber und Gold betrieben hatte. Bei einem der Stopps macht mich Klaus darauf aufmerksam, dass ich mein Licht einschalten sollte. Ich hatte das Licht aber nicht ausgeschaltet, die Birne war durchgebrannt. Ersatz hatten wir nicht dabei. Die nächste Möglichkeit für einen Wechsel war erst wieder außerhalb des Parks. Durch all die vielen kleinen Aufenthalte benötigten wir mehr als 1/2h zu unserem ersten Ziel.

Cholla Cactus Garden

[http://www.westkueste-](http://www.westkueste-usa.de/2007/mn_Joshua_Tree_Cholla_Cactus_Garden.htm)

[usa.de/2007/mn_Joshua_Tree_Cholla_Cactus_Garden.htm](http://www.westkueste-usa.de/2007/mn_Joshua_Tree_Cholla_Cactus_Garden.htm)
Der **Cholla Cactus Garden** befindet sich direkt an der Pinto Basin Road, auf halbem Weg zwischen Twentynine Palms im Norden und Cottonwood im Süden an der westlichen Straßenseite gelegen. Wenn man den Joshua Tree Nationalpark auf dieser Strecke durchfährt - was empfehlenswert ist wenn man nach oder von San Diego aus unterwegs ist - sollte man hier eine kurze Pause einlegen, denn man kann hier wie an kaum einer anderen Stelle einzigartige Wüstenvegetation hautnah erleben. Ansonsten bietet der südliche Parkabschnitt jedoch wenig Sehenswertes, wodurch der Halt eine angenehme Abwechslung darstellt.

Warum sich gerade hier Kakteen angesiedelt haben liegt an der besonderen Bodenbeschaffenheit. Das Pinto Basin entstand durch tektoni-



Joshua Tree NP – Cholla Cactus Garden
Part 2 Tag 17 - Report USA Tour 2010

sche Verschiebungen, bei denen sich die gegenüberliegenden Erdplatten auseinander bewegten und dieses tieferliegende Basin bildeten. Ursprünglich mit einem flachen See bedeckt ist es in einer wärmeren Klimaperiode ausgetrocknet. Die beiden Gebirgszüge, die das Basin eingrenzen - die Pinto Mountains im Norden und die Hexie Mountains im Süden -, waren ursprünglich sehr viel höher und haben mit ihrer Erosion zur Versandung des Basins beigetragen. Der lockere und wasserdurchlässige Kies- und Sandboden am Fuße der Hexie Mountains bildet heute den idealen Nährboden für Kakteen.



Joshua Tree NP – Cholla Cactus Garden

So findet man hier eine große Ansammlung von Teddy Bear Cholla, auch Bigelow Cholla genannt. Diese haben ihren Namen von ihrem dichten, beigen Stachelkleid, das ihre Äste komplett bedeckt. Doch was so flauschig aussieht sind in Wirklichkeit ausgehärtete, 2,5 Zentimeter lange Stachel, die viele mikroskopisch kleine Widerhaken haben. Eine nahe Verwandte, die Jumping Cholla, findet man hier ebenfalls. Sie heißt so, weil sie bei der kleinsten Berührung ganze Stachelbüschel absprengen kann. Der vorbeigehende Wanderer ist

also gut beraten, sich den Pflanzen nicht zu dicht zu nähern, denn die Stachel lassen sich nur schmerzhaft entfernen. Am besten geht dies dann übrigens mit Hilfe eines Kamms

Alle Cholla Kakteenarten haben ein Holzskelett und mit Stachelbücheln besetzte Äste. Die Stacheln der meisten Kakteen sind mit einer papierähnlichen Schicht umgeben, die das Sonnenlicht reflektiert und so die Pflanze vor dem Überhitzen schützt. Bei den im Cholla Cactus Garden anzutreffenden Teddy Bear Chollas ist dieses Merkmal besonders ausgeprägt. Die Cholla Kaktee wird bis zu 2 Meter hoch, hat einen dunklen Stamm und neue Triebe in hellen Farben. Obschon die Kakteen im Mai und Juni blühen und auch Früchte tragen vertrauen sie bei der Fortpflanzung auf abgefallene Äste. Diese können problemlos im Boden neue Wurzeln schlagen. So ist es allerdings üblich, dass eine lokale Population aus genetisch identischen Individuen besteht.

Ein rund 400 Meter langer Lehrpfad mit zahlreichen Erklärungstafeln beginnt bei einem kleinen Parkplatz direkt an der Pinto Basin Road. Er führt durch einen Teil dieses dichten Kakteenhains. Zunächst ist der Weg eingezäunt, was dem Besucher wohl vermitteln soll, dass er gefälligst - auch im eigenen Interesse - Abstand von den angriffslustigen Pflanzen halten soll. Neben Teddy Bear und Jumping Chollas und kann man noch Silver Chollas und Kreosotbüsche bestaunen. Die verschiedenen Cholla-Arten auseinanderzuhalten ist oft schwierig, weil sie sich mitunter kreuzen. Gegen eine geringe Gebühr kann man am Lehrpfad eine Informationsbroschüre erwerben.

Die beste Zeit für einen Besuch ist der frühe Morgen und der späte Nachmittag, wenn die Stacheln der Kakteen im Gegenlicht des farbenfrohen Himmels besonders plastisch erscheinen. Und noch eine wichtige Information: Cholla spricht man choy-ya.



Joshua Tree NP – Cholla Cactus Garden

Am Eingang für den 400m langen Rundweg nahmen wir uns aus der Info-Box für 50ct ein Faltblatt mit Beschreibung von Flora und Fauna des kleinen Fleckes, an dem die wuscheligen Kakteen wuchsen. Wir gönnten uns ein gute ½ Stunde für den kurzen Rundgang.

Danach fuhren wir die 16km wieder bis zum Abzweig zu den *Jumbo Rocks* und dem westlichen Teil

des Parks zurück. Inzwischen hatten wir schon wieder 34°C.

Auf dem Rückweg hielt ich an der Stelle nochmals an, an der ich vorher schon die großen weißen Blüten gesehen hatte. Beim Fotografieren fand ich weitere vereinzelt wachsende weiße und blaue Blümchen die sich zwischen den Hecken und Agaven wuchsen. Es war einfach fantastisch was die Natur hier in der Wüste zu produzieren vermochte.

Ich wollte mit Klaus den *Trail* bei den „*Jumbo Rocks*“ gehen, den ich bei meinem ersten Parkbesuch vor ca. 8 Jahren, nicht machen konnte. Leider kam es jedoch wieder nicht dazu. 3km vor der interessanten Felsformation mit riesigen Steinkugeln war die Straße wegen Bauarbeiten wieder nur in einer Richtung befahrbar. Die Erneuerung der Fahrbahndecke erstreckte sich über die nächsten 5-6km und ein Anhalten bei den „*Jumbo Rocks*“ war leider nicht möglich, da wir



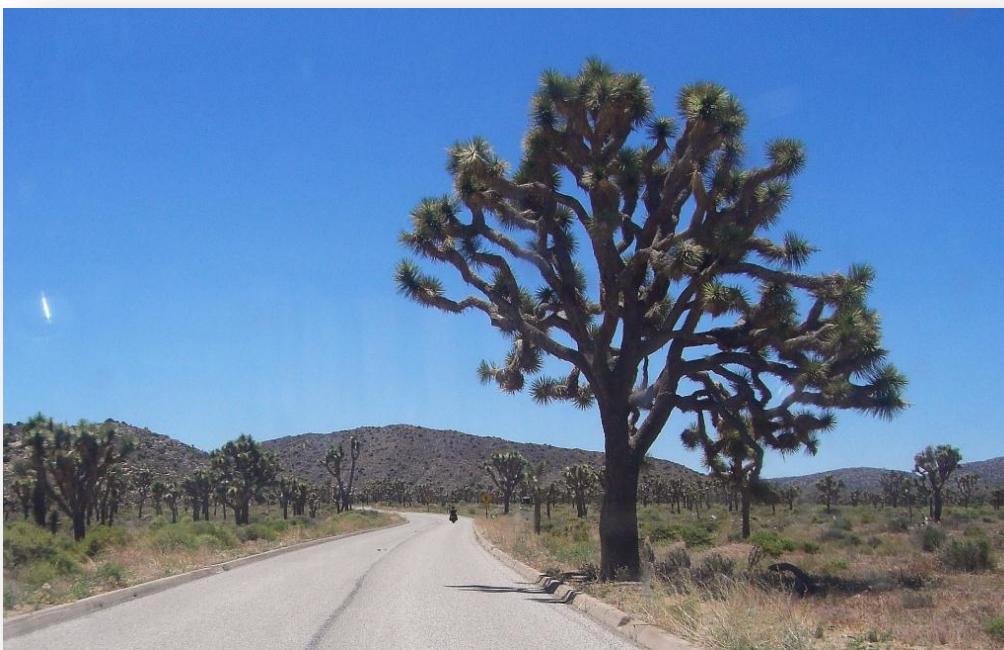
Joshua Tree NP

unserem Pilot-Fahrzeug folgen mussten. So hielten wir nach überqueren des „Sheep Pass“ auf einem der neu geteerten Parkplatz an um nun unsere weitere Route zu besprechen. Also „Key View“, der höchste Aussichtspunkt im Westen, sollten wir machen und danach vielleicht „Hidden Valley“, aber auf alle Fälle den „Barker Dam“.

Noch ein paar Fotos bevor es dann weiter ging. Als ich zu meiner Harley zurückkam, stand sie schon beängstigend schräger als sonst. Kein Wunder, der Seitenständer war cm tief in die neue, bei der Hitze weiche Teerdecke eingesunken. Wohl nicht so der optimale Straßenbelag für das Klima hier?!



Joshua Tree NP – Sheep Pass - weicher Asphalt



Joshua Tree NP – Key Point road

Wir fahren nun vorbei an den größten und vielleicht auch ältesten Joshua Tree – Bäumen in Richtung „Key View“. Die Straße schlängelt sich an hunderten der Bäume vorbei, fast ein Wald, auf den 1550m hoch gelegenen Aussichtspunkt. Vom „Key View“ hatte man eine tolle Aussicht nach Süden hinunter nach Palm Springs, dem Ort

an dem „alternder Schauspieler“. Direkt unter uns erstreckte sich die San Andreas Verwerfung, die Stelle an der die Pazifischen- mit der Nordamerikanischen Platte zusammentrifft und an der es immer wieder zu desaströsen Erdbeben kommen kann.

San-Andreas-Verwerfung

aus Wikipedia, der freien Enzyklopädie

Die **San-Andreas-Verwerfung** ist eine Transformstörung, an der die Pazifische Platte an der Nordamerikanischen Platte vorbei driftet. Sie erstreckt sich über gut 1100 Kilometer Länge von Mexiko bis zum Norden von San Francisco und teilt den Bundesstaat Kalifornien in zwei Hälften auf, wobei San Francisco auf der Nordamerikanischen Platte und Los Angeles auf der Pazifischen Platte liegen. Die tiefreichende Verwerfung wurde nach dem San Andreas Lake benannt, der südlich von San Francisco gelegen ist und die mit Wasser gefüllte San-Andreas-Verwerfung darstellt. Ansonsten ist sie auf weiten Strecken nicht mit bloßem Auge in der Landschaft zu erkennen und deshalb mit Pfählen markiert. Am 18. April 1906 entstand hier jedoch eine deutliche Bruchlinie; an diesem Tag wurde San Francisco von einem schweren Erdbeben der Stärke 7,8 auf der Momenten-Magnituden-Skala, dem sogenannten San-Francisco-Erdbeben von 1906, heimgesucht. Die San-Andreas-Verwerfung ist eine der wenigen Plattengrenzen an Land; die überwiegende Zahl der Plattengrenzen liegt auf dem Grund der Ozeane.



Joshua Tree NP – San Andreas Fault

Bewegung

Die jährliche Verschiebung der Erdkrusten zueinander lässt sich anhand der abnehmenden Plattendistanz zwischen Los Angeles und San Francisco bestimmen. Demnach beträgt sie etwa 6 cm pro Jahr.

Die Bewegung vollführt sich dabei jedoch nicht überall gleich konstant; einige Bereiche der Verwerfung bewegen sich fast ständig, während sich andere Bereiche verhaken und sich nur gelegentlich ruckartig um z. T. mehrere Meter gegeneinander verschieben – bis zu sechs Meter beim San Francisco-Erdbeben von 1906. Beim Fort-Tejon-Erdbeben von 1857 soll die Verschiebung stellenweise sogar bis zu neun Meter betragen haben.

Geologen sind der Meinung, dass das System der San-Andreas-Verwerfung seit mindestens 31 Millionen Jahren in Bewegung sein muss. In dieser Zeit hat sich die Reyes-Halbinsel von Süden her um 450 km zu ihrem jetzigen Standort verschoben. Und immer noch tut sich viel im System der San-Andreas-Verwerfung: In einigen hunderttausend Jahren wird Point Reyes eine Insel sein, die auf ihrem Weg nach Alaska die Bodega Bay „überfahren“ wird. Erst in den späten 1960er Jahren erkannten die Wissenschaftler, dass die San-Andreas-Verwerfung die Grenze zweier Kontinentalplatten ist und Erdbeben deswegen unvermeidlich sind. Seit diesem Zeitpunkt stellt sich für die Menschen in der Region nicht mehr die Frage, ob, sondern wann es zum nächsten Erdbeben kommen wird. Seit 1984 nimmt die US-amerikanische Bundesbehörde United States Geological Survey intensive Untersuchungen insbesondere im direkt an der San-Andreas-Verwerfung gelegenen Örtchen Parkfield vor. Sie sollen dazu beitragen, die Vorhersagemöglichkeiten von Erdbeben zu verbessern.

Verlauf

Die San-Andreas-Verwerfung wird von Geologen in drei Abschnitte unterteilt:

1. Das südliche Segment beginnt in der Nähe des Saltonsees und wird nach der angrenzenden Mojave-Wüste auch als Mojave-Segment bezeichnet. Hier verläuft die Störung erst nach Norden, bevor sie im weiteren Verlauf nach Nordwesten schwenkt und erst auf die San-Bernardino-Berge im Norden und schließlich auf die San-Gabriel-Berge im Süden trifft. (Diese Gebirgszüge entstanden aufgrund des Aneinanderreibens beider Kontinentalplatten).
2. Das zentrale Segment verläuft (ebenfalls nordwestlich) zwischen Parkfield und Hollister.

3. Das nördliche Segment der San-Andreas-Verwerfung zieht sich von Hollister über die San-Francisco-Halbinsel und verläuft ab dort – unter Wasser – bis zum Kap Mendocino, an welchem schließlich drei Kontinentalplatten aufeinander treffen

Fern im Osten sah man Ausläufer des künstlich angelegten „Salton Sea“. Dahinter soll schon die Grenze nach Mexiko sein. Im Dunst konnte man aber das Ende des Sees nicht sehen.

Saltosea

aus Wikipedia, der freien Enzyklopädie

Der **Saltensee** (englisch Salton Sea) ist mit 974 km² der größte See im US-Bundesstaat Kalifornien. Die Größe schwankt allerdings wegen des unregelmäßigen Wasserzuflusses (Wasserentnahme aus den Zuflüssen). Die Flüsse New River, Whitewater River, Alamo River und weitere kleine Flüsse fließen in den Salton Sea, der selbst abflusslos ist. Er liegt in der Salton-Senke (engl.: Salton sink) ca. 66 m unter dem Meeresspiegel.

Der „**Salton Sea**“ ist künstlich entstanden: Er ist die Folge eines nach heftigen Regenfällen erfolgten Dammbrochs am Colorado River im Jahre 1905, woraufhin von dort Wassermassen in das sonst ausgetrocknete Imperial Valley strömten. Es dauerte zwei Jahre, bis die Fluten unter Kontrolle gebracht werden konnten. Die Überflutung sorgte auch dafür, dass die Ortschaft Salton, eine Bahnarbeitersiedlung, die rechtzeitig evakuiert werden konnte, versank. Auch wenn die Gegend beim Eintreffen weißer Siedler trocken war, befand sich hier in früheren Zeiten doch bereits öfter eine Wasserstelle. So geht man heute davon aus, dass vor ca. 300 Jahren ein See existierte, den man Lake Cahuilla getauft hat, der aber infolge des heißen Klimas verdunstet ist. Die Salton-Senke, die ursprünglich ein Teil des Golfs von Kalifornien war, wurde vor 120000 und 67000 Jahren durch Deltaablagerungen des Colorado Flusses vom Golf abgetrennt. Die durch die Abschnürung entstandenen Seen wurden bei aridem Klima jeweils eingedampft.

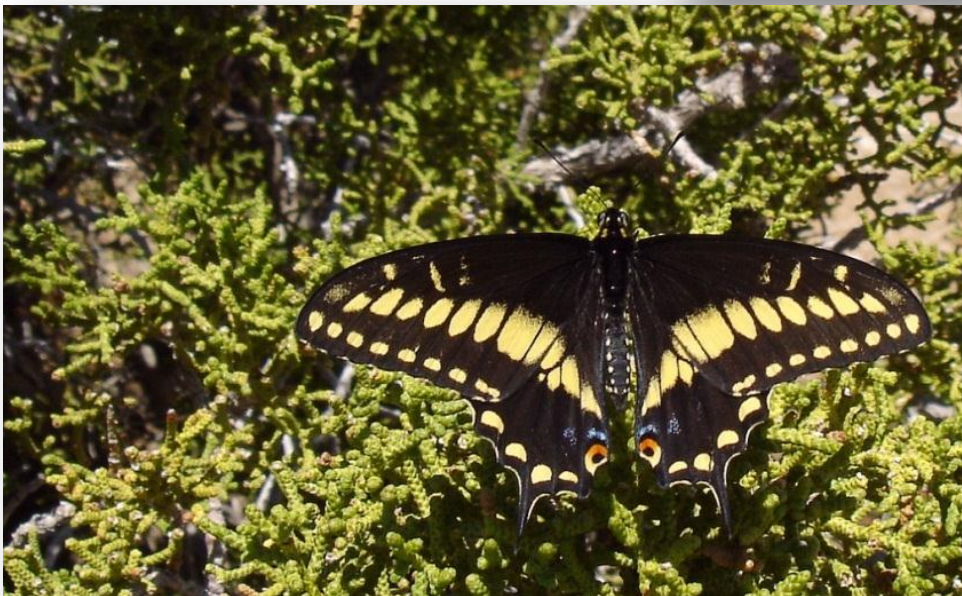
Da der See aber über keinen Abfluss verfügt, handelt es sich um ein sensibles Ökosystem, das zunehmend gefährdet ist. Die Schwankungen im Wasserspiegel führten in den Fünfziger und Sechziger Jahren wiederholt zu Überflutungen der angrenzenden Orte, vor allem aber bereitet der ständig zunehmende Salzgehalt Probleme; er erreicht inzwischen nahezu den Wert von 4,4 %, der bereits deutlich über dem Salzgehalt von Meerwasser liegt und oberhalb dessen lediglich die Barsche überlebensfähig sind. Außerdem führt der hohe Anteil an Düngemitteln aus der Landwirtschaft in den Zuflüssen zu einer vermehrten Algenblüte und zu erhöhten Konzentrationen von Bakterien, was wiederum den Vogelbestand gefährdet. Der New River gilt als der am höchsten verschmutzte Fluss der gesamten Vereinigten Staaten. Dazu kommt eine hohe Selenkonzentration, sodass nicht selten tote Fische ans Ufer geschwemmt und Vogelsterben beobachtet werden. Um diesen Entwicklungen entgegenzuwirken, sollen Entsalzungsanlagen eingerichtet werden und andere Maßnahmen Abhilfe schaffen.

Im Westen in ca. 120km Entfernung lag Los Angeles, allerdings hinter einer grauen Smog-Wolke versteckt, die sich von den nördlichen San Bernardino Mountains bis zum südlicher gelegenen Mt. San Jacinto erstreckte. Auf einem Hinweisschild wurde speziell diese Luftverschmutzung die vom Westen über den Pass bei White Water ins „Imperial Valley“ hereindrückte, angeprangert.



Mt. San Jacinto – San Bernardino Mountains

Ich ging noch auf Schmetterlingsjagd (natürlich mit dem Fotoapparat). Final hatte ich zweifachen Erfolg, obwohl der Schwalbenschwanz beim Versuch zu fotografieren immer wieder über die vorgelagerten Felsen verschwand. Aber der wacholderartige Busch hatte offensichtlich etwas Attraktives, was ihn immer wieder zur Rückkehr veranlassete. Nach dem vierten, oder fünften Versuch blieb er zu meiner Freude endlich einfach sitzen. Den hatte ich wohl müde gejagt. ☺



Unser nächstes Ziel war der „Barker Dam“, einem kleinen Stausee, der zu der Keys Ranch gehörte die 1910 wegen zu großer Trockenheit aufgegebenen wurde. Die Farm konnte man allerdings inzwischen nur noch nach vorheriger Anmeldung und mit Führung besuchen.

Auch hier war ich schon mal vor 10 Jahren. Damals war die Zufahrt allerdings noch nicht eine geteerte, sondern staubige Waschbrett-Straße. Diesmal fuhren wir auf einer frisch asphaltierten und mit Split abgestreuten Straße. Der Kies lag noch recht lose oben auf, und war noch nicht in die Fahrbahndecke eingedrückt. Leichtes Rutschen beim



Joshua Tree NP – Hidden Valley

29 Palms, CA → Big Bear Lake, CA

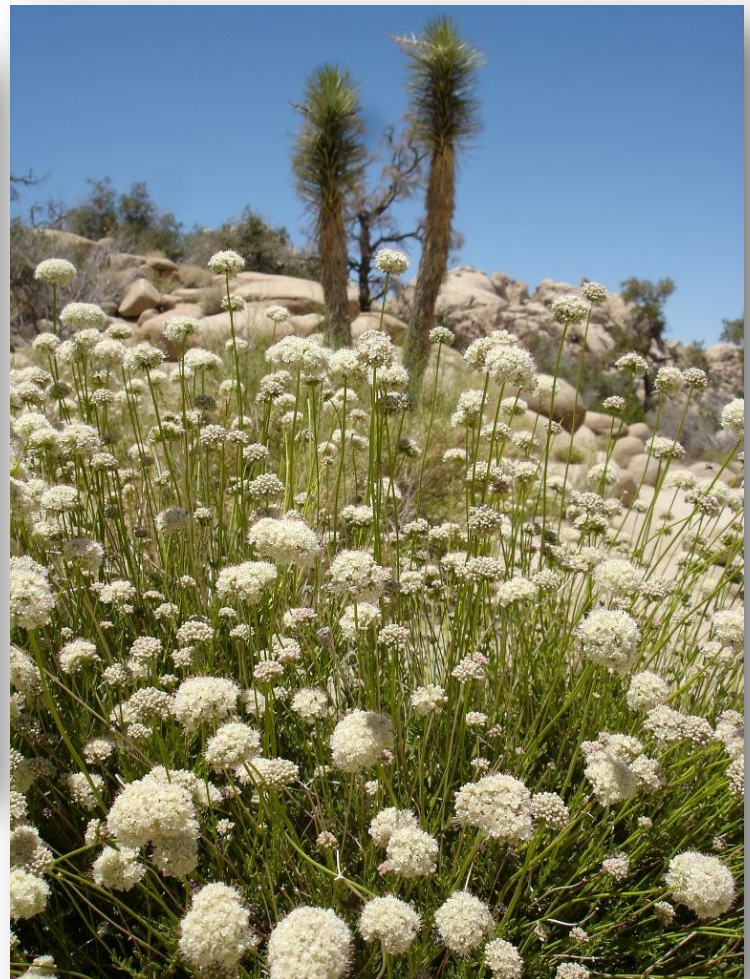
HD = 197 Meilen (307 km)

Beschleunigen und Abbremsen zeigten mir dass ich aufpassen musste.

Um 13:00h waren wir am Parkplatz und Startpunkt für den Rundweg zum *Barker Dam* angekommen. Allein schon Weg zum *Barker Dam* war voller Überraschungen. Neue Pflanzen, Eidechsen und Felsformationen faszinierten uns jedes Mal aufs Neue. Als wir nach ca. 500m an den aufgestauten See kamen, war ich



Joshua Tree NP – Barker Dam Trail



sehr enttäuscht. Im Vergleich zu meinem letzten Besuch war der Wasserpegel mindestens 1,5m niedriger. Da wo ich einen großen, dunkelblauen, glitzernden See erwartet hatte, war nur eine relativ



Joshua Tree NP – Barker Dam

kleine Wasserfläche. Der alte Wasserstand war deutlich an dem grün-braunen halb oder ganz eingetrockneten Algen und Schlamm an den Felsen zu erkennen. Man konnte auf den Felsen fast bis zur Mitte des Sees laufen, aber man musste aufpassen, dass man auf dem halbvertrockneten Schlamm nicht ausrutschte. Es war aber nicht nur, dass hier Wasser fehlte, der feuchte Schlick roch auch noch faulig. Ich war ziemlich geknickt. Aber ich denke Klaus war von der Szenerie, ein Wasserloch inmitten der Felsen und Wüstenlandschaft zu sehen fasziniert.

Klaus kletterte noch auf den ca. 10m hoch gemauerten Damm bevor wir die Flora unterhalb des Wehrs bewunder-



Barker Dam – Klaus auf der Staumauer



Joshua Tree NP – Barker Dam

Den Rückweg versuchte ich durch die Felsen abzukürzen, was aber nicht so klappte wie ich das geplant hatte. Nach dem dritten Fehlversuch durch das Felsgewirre zu dem Parkplatz vorzudringen, überzeugte mich Klaus, dass es vielleicht besser wäre wieder zurück zu gehen und den offiziellen Pfad zu benutzen. An sich wollte ich mit Klaus auch



Joshua Tree NP – Petroglyphen



Joshua Tree NP – Barker Dam Trail

ten. Dadurch, dass beständig etwas Wasser durchsickerte war ein schmaler Streifen unterhalb des Damms dicht mit Weiden-Bäumen, grünem Gras und weißen Blumen bewachsen. Aber keine 5m Abseits begann wieder die Natur der Wüste, mit Yuccas, Joshua Trees, braunem Gras, sowie seltsamen Büschen mit dichtstehenden gelben und alt rosa Blüten.

Unser Weg führt uns zu einem Felsüberhang mit uralten Steinbildern. Allerdings war gut die Hälfte der Zeichen neueren Datums. Auf einer Hinweistafel wurde das Rowdytum beklagt, und gebeten, dass man weitere Missachtungen der historischen Stätte den Ranger melden soll.

noch den 3km Rundweg im „Hidden Valley“ wandern, aber es war schon wieder 14:30h und wir hatten noch gute 200km vor uns. Außerdem benötigte ich auch noch eine Ersatzbirne.

So verließen wir den Park und fanden auch gleich kurz vor *Yucca Valley, CA* einen Laden für Auto-Zubehör. Wir öffneten zuerst die Harley-Lampe um den Birnchen-Type zu sehen. Dabei stellten wir fest, dass der Sockel total mit dem Stecker verschmort war. Das Birnchen war nur mit roher Gewalt zu entfernen.

Glücklicherweise fand ich im Laden nach längerem Suchen und Vergleichen für 15.-\$ eine neue Lampe die passte. Hier im Laden war es auch wo ich auf Nachfrage von der Kassiererin die Geschichte der „Homestead Sheds“, die zerfallenen Bretterbuden vom Vortag, erfuhr. Das Montieren der Lampe ging dann sehr schnell.

Kurz vor 16:00h waren wir wieder unterwegs und kämpften nun mal wieder gegen den Wind. Von 1200m hoch gelegenen *Yucca Valley* führte die nun vierspurige CA-62 hinunter nach *Palm Springs, CA* (200m ü.N.N.) Die Straße führte dabei auf vier Kilometern durch eine enge Schlucht in der einem der Wind entgegenpiff. Ich kämpfte mit den Böen und hatte ernsthafte Schwierigkeiten mit den Trucks mitzuhalten. Diese fuhren unbeirrt ihre 65M/h – 70M/h. Als wir aus dem Tal herauskamen lag vor uns die offene Weite der „*Salton Senke*“ und 10km wie mit dem Lineal gezogene Straße, welche direkt nach Süden führte. In 8km Ferne, kurz vor Palm Springs waren schon die riesigen Plantagen an Windkraftwerke zu sehen, die dort wie weiße Pilze aus dem kargen Boden ragten.



Windfarm bei Palm Springs, CA

Zu meiner Verwunderung wurde erst hier vor starken Winden gewarnt. „*Attention – Strong Sidewinds*“ Ich dachte bei mir: „*Jetzt, nachdem man durch die stürmisch-windige Schlucht gefahren ist, braucht man auch nicht mehr davor warnen. Das Schild wäre vor 5km eher sinnvoll gewesen.*“ Doch noch während ich dies dachte, traf mich unvermittelt eine neue Wind-Bö von rechts mit voller Wucht. Meine Harley machte einen Satz von gut einem Meter in Fahrbahnmitte! Zum Glück hatte mich gerade niemand überholt. Ab jetzt sollte der Wind, der nun direkt von rechts, also vom nicht allzu weit entfernten Pazifik blies, jedoch noch um einiges zunehmen. Wir bekamen die volle Breitseite ab. Die Senke zwischen den *Bernardino Mountains* und dem *Mount San Jacinto* wirkte wie eine Jet-Düse. Auch wenn ich kein Maß hatte, schätze ich die Windgeschwindigkeit auf <80km/h. Obwohl die Straße kerzengerade verlief, benötigten wir eine prekäre Schräglage, um den orkanartige Seitenwind auszugleichen und die Drift zu korrigieren. Mehr als 45M/h – 50M/h traute ich mich unter diesen widrigen Bedingungen nicht zu fahren, denn auch so fuhr ich nur noch in Schlangenlinien um auf meiner Fahrspur zu bleiben und die Böen einigermaßen zu beherrschen. Klaus hinter mir ging es mit seinem „*Schlachtschiff*“ an Honda wohl kaum besser. Er hatte ja mit seinen Koffern, *Topcase* und Verkleidung noch wesentlich mehr Angriffsflächen zu bieten.

Richtig schlimm wurde es jedes Mal, wenn einer der riesigen LKWs, offensichtlich unbeeinflusst durch den Seitenwind, mit 70M/h an uns vorbeidonnerten. Kurzfristig wurde der Seitenwind durch den Aufbau geblockt, d.h. mein Moped machte einen Schlenker nach rechts zu Fahrbahnrand und zwang mich zum Gegensteuern. Nur Sekunden später wieder volle Dröhnung von rechts und der Drang der Harley zur Fahrbahnmitte. Die 10km bis zur Interstate-10 zogen sich schier endlos hin. Kurz vor der Auffahrt zur I-10 hielt ich mit zitterigen Knien und Händen am Straßenrand an, um Klaus die Möglichkeit zu geben ein Bild von den zig hunderten an Windmühlen zu machen, von denen wir nun umringt waren. Bei dem Wind wunderte es einem nicht, dass ausgerechnet hier so viele Windkraftwerke aufgestellt wurden. Der kurze windige Abschnitt hatte volle Konzentration erfordert und mich ziemlich geschafft. Klaus bestätigte meine Vermutung, dass er genauso wie ich mit dem Seitenwind stark zu kämpfen gehabt hatte.

Von nun an ging's 50km nach Westen in Richtung L.A. und San Bernardino, CA, was für

uns ab jetzt Wind von vorne bedeutete. Bei der Windstärke waren meine Sportster gademal 60M/h drin. Glücklicherweise waren wir bald über den relativ flachen Pass bei „Cabazon, CA“ und mit jeder Meilen gen Westen wurde der Wind zusehends schwächer. Nach 15 Minuten war er soweit abgeflaut, dass er keine Rolle mehr spielte.



CA-38 in Richtung Big Bear Lake

San Bernardino Mountains

aus Wikipedia, der freien Enzyklopädie

Die **San Bernardino Mountains** (Huwaaly Kwasakyav in der Sprache der Mohave) sind ein kurzer, zu den Transverse Ranges gehörender Gebirgszug nördlich und östlich von San Bernardino im südlichen Kalifornien in den Vereinigten Staaten. Der höchste Berg ist der San Gorgonio Mountain, der mit 3505 Metern zugleich die höchste Erhebung in Südkalifornien ist.

Lage

Die San Bernardino Mountains ziehen sich auf einer Länge von rund 100 Kilometern entlang des südlichen Rands der Mojave-Wüste im südwestlichen San Bernardino County. Die San-Andreas-Verwerfung bildet die Südgrenze des Gebirgszugs und trennt diesen im Westen am Cajon Pass von den San Gabriel Mountains und im Südosten, am San Gorgonio Pass, von den San Jacinto Mountains. Der Gebirgszug ist bis zu 50 Kilometer breit.

Die kürzeren Little San Bernardino Mountains dehnen sich südöstlich des Gebirgszugs entlang der Ostseite des Coachella Valleys aus.

Berge und Gipfel

Die höchsten Erhebungen der San Bernardino Mountains gruppieren sich rund um den San Gorgonio Mountain in der San Gorgonio Wilderness. Gegen Norden läuft das Gebirge langsam in die Wüste aus.

3000er San Bernardino Berge

| Name | Höhe in Metern |
|-------------------------|----------------|
| San Gorgonio Mountain | 3505 |
| Jepson Peak | 3415 |
| Bighorn Peak | 3352 |
| Dragons Head | 3312 |
| Anderson Peak | 3304 |
| Charlton Peak | 3294 |
| Shields Peak | 3255 |
| San Bernardino Mountain | 3246 |
| Dobbs Peak | 3188 |

Im Süden, wo es über 3000 Meter aus der Ebene des San Bernardino Valleys aufsteigt, fällt es eher steil ab.

Gewässer

*Diverse Seen prägen heute die Landschaft. Abgesehen von kleineren Gewässern wie dem Jenks Lake zählen dazu viele Stauseen. Der größte ist der **Big Bear Lake** mit einer Länge von elf Kilometern und einer Fläche von 138 Quadratkilometern. Mit dem Bau des Damms des Lake Arrowhead Reservoirs wurde bereits 1904 begonnen; er wurde aber erst 1922 vollendet. Er diente der Bewässerung im San Bernardino Valley. Der 1971 gestaute Silverwood Lake dient im Rahmen des California State Water Projects wie die anderen der Wasserversorgung.*

*Zu den wichtigsten, in den **San Bernardino Mountains** entspringenden Flüssen zählen der Santa Ana River und der Mojave River. Der Santa Barbara River ist der größte Fluss in Südkalifornien und fließt nach rund 177 Kilometern bei Huntington Beach in den Pazifik. Der Mojave River fließt in die entgegengesetzte Richtung nach Norden und endet im Soda Lake, einem Salzsee mitten in der Wüste. Nach Südosten entwässert der Whitewater River, der bei Hochwasser bis zum abflusslosen Saltonsee reicht.*

Nutzung und Naturschutz

Innerhalb des Gebirges befinden sich mehrere Ortschaften – Crestline hat über 10.000 Einwohner – und bekannte Ferienorte, die wie Big Bear Lake als Sommer- und Wintersportgebiete dienen. Der Großteil des Gebirgszugs liegt innerhalb des San Bernardino National Forest.

Bei „Yucaipa, CA“ verließen wir die Schnellstraße um zur Landstraße CA-38 zufahren. Sie sollte uns durch den „San Bernardino Forest“, über den Onyx Pass (8443ft), zum ca. 2100m hoch gelegenen „Big Bear Lake“ führen. Noch hatten wir 30°C die aber am höchsten Punkt, ca. eine 3/4h später, auf 16,8°C sinken sollte. Die nächsten 75km waren ein Traum für jeden Motorradfahrer. Nach den ersten 8km die noch recht gerade durch ein schönes weites Tal verliefen kam eine Spitzkehre. Von nun an reihten sich die Kurven wie Perlen an einer Kette. Der Verkehr war äußerst gering, so dass dem Fahrspaß nichts im Wege stand. Zu der tollen Straßenführung mit seinen relative moderaten Kurven die man in der Regel mit 45 Meilen durchfahren konnte, kam auch noch die reizvolle Landschaft. Wir fuhren durch einen Wald mit Kiefern und Tannen. Nach all der Wüstenerfahrung der letzten Tage eine schöne Abwechslung. Anfangs standen 2m – 3m hohen weiß blühende Yuccas noch dicht entlang der Straße, wurden aber mit zunehmender Höhe immer mehr von leuchtend gelben Ginsterbüschen abgelöst. Dazwischen blühten an den blanken, steinigen Steilhängen in den Kurven auch noch rosarote und hell-blaue Blumen-Halbkugeln Ich hätte gerne davon ein paar Fotos geschossen, aber bis man die Szenerie im Kopf verarbeitet hatte, war man schon zu nahe dran und einfach Anhalten war auch nicht immer möglich. Außerdem war das rhythmische Kurvenpendeln zu schön um unterbrochen zu werden.



San Bernardino Mountains

29 Palms, CA → Big Bear Lake, CA

HD = 197 Meilen (307 km)

Auf ½ Strecke hielten wir nochmals an um vielleicht ein schönes Landschaftsfoto zu machen, wurden aber durch den hohen Baumwuchs an der Weitsicht gehindert. Gegen 18:00h erreichten wir den Stadtrand von „Big Bear Lake“ einen typischen Wintersport Ort. D.h. viele Hotels und Motels, aber die meisten nicht mehr geöffnet.

Big Bear Lake, California

From Wikipedia, the free encyclopedia

Big Bear Lake is a city in San Bernardino County, California along the south shore of Big Bear Lake, located 25 miles (40 km) northeast of the city of San Bernardino. The population was 5,019 at the 2010 census, down from 5,438 at the 2000 census. However, being a four-seasons resort, the actual number of people staying in total accommodations, residences, and campgrounds in the greater Big Bear Valley surges to over 100,000 many weekends per year. Surrounded by the San Bernardino National Forest, Big Bear Lake is a year-around resort destination for Southern California.



History

Big Bear Lake was inhabited by the indigenous Serrano Indians for over 2,000 years before it was explored by Benjamin Wilson and his party. Once populated by only the natives and the Grizzly bears, from which the area received its name, Big Bear Valley grew rapidly during the Southern California Gold Rush from 1861 to 1912. Grizzly bears were not found in the region after 1908. However there are black bears in the region, introduced in 1933, and they are sometimes sighted in residential areas.

A trip to Big Bear Lake from San Bernardino took two days on horse-drawn coaches. Kirk Phillips was a local who took a trip to New York City and saw the world's first bus line. This inspired him to create the world's second bus line from San Bernardino to Big Bear Valley using White trucks with several rows of seats. This made it possible for the villages to grow and for Big Bear Lake to become the first mountain recreation area in Southern California.

Many people traveled to enjoy recreation on the lake, however, another major draw was the natural hot spring. Emile Jesserun bought 40 acres (160,000 m²) of land that included the hot spring and built the first major resort in Big Bear, the Pan Hot Springs Hotel, in 1921. This resort was followed with others that strived to be the best by creating a country club atmosphere complete with the amenities required to lure the Hollywood celebrities of the time including Cecil B. DeMille, Shirley Temple, and Ginger Rogers.



Big Bear Lake, CA - Ferienwohnung

It was also a popular place for shooting on location, as they did for the filming of the 1920 version of Last of the Mohicans and a number of Bonanza episodes in the 1960s at Cedar lake. 1924 saw Big Bear populated with 44 resorts and a constant stream of vacationers.

The Pan Hot Springs Hotel, like many of the other resorts and hotels in Big Bear, was extensively damaged by fire in 1933.

Big Bear Lake was one of the filming locations for Disney's Old Yeller, the 1969 musical film Paint Your Wagon, the 1983 movie War Games, and the ending scene in Better Off Dead.

Winter activities are also popular in Big Bear. The first ski jump in Big Bear was erected in 1929 and quickly claimed a world ski jump record. More jumps were built in Big Bear Lake and the Viking Ski Club of Los Angeles began to use them for competition and events. The move to a winter resort town was solidified in 1952 when Tommy Tyndall opened a resort in Big Bear Lake now known as Snow Summit.

Big Bear Lake was incorporated as a city on November 28, 1980.

Since 1970 Big Bear Lake has held its annual Oktoberfest. The Big Bear Lake Oktoberfest also sports the highest Biergarten in the U.S. (in elevation).

Der Ort, ist ein Straßendorf mit ca. 15km Länge und vielen im Wald versteckten Hütten.

Wir fuhren auf der Suche nach einem Zentrum bis fast ans Ende des Sees. Schließlich hielt ich an und versuchte mein Glück ein Zimmer für diese Nacht zu bekommen. Fehlanzeige. Das Hotel hatte geschlossen. 50m weiter fanden wir aber ein farbenfroh geschmücktes Hotel, bei dem „Vacancy“ angezeigt wurde..

Die Aushilfe am Empfang des „Fire Side Inn“ hatte zwar etwas Probleme, da sie uns kein Frühstück anbieten konnte, was uns aber reichlich egal war. Dafür bekamen wir aber einen 10.-\$ Voucher für das 500m entfernte „Cowboy-Express Steak House“.



Big Bear Lake, CA – Fire Side Inn

Klaus bemängelt sofort den erneut fehlenden Kleiderhaken im Toilettenbereich. Bei ca. 80% aller von uns gemieteten Zimmer hatte dieses so nützliche Utensil gefehlt. Sein Kommentar: „Die spinnen die Amis!!“



Big Bear Lake

Auf dem Weg zum Steakhouse machten wir noch einen Abstecher hinunter zum See. Auffallend waren die riesigen neuen Blockhäuser die alle zur Miete angeboten wurden. Essen und Bier waren sehr gut. Die Portionen konnten wir nur mit Mühe vertilgen, aber bei dem Preis lässt man nichts auf dem Teller. Trotz des 10.-\$ Gutscheins löhnten wir doch noch 68.-\$.

Morgen sollte für mich der erste Tag werden an dem mir die Rückreise und eine Ende unserer Rundreise bewusst wurde.

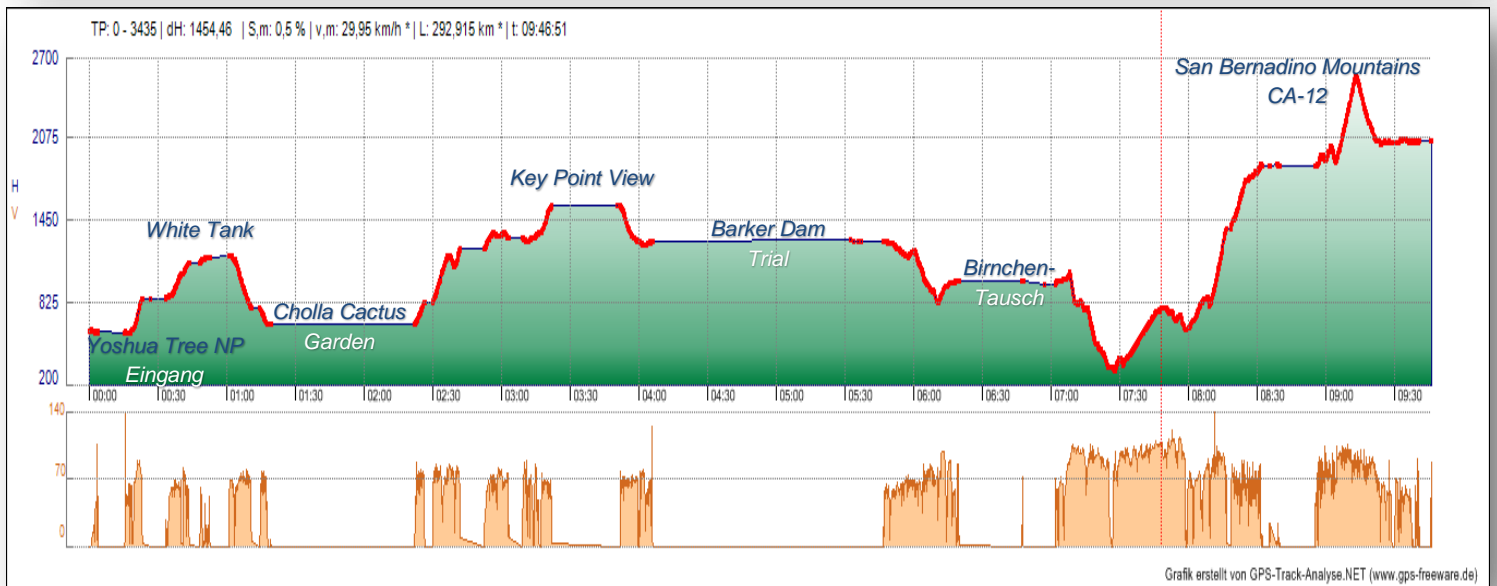


29 Palms, CA → Big Bear Lake, CA

HD = 197 Meilen (307 km)

Statistik Garmin Navi
29 Palms, CA → Big Bear Lake, CA

292km

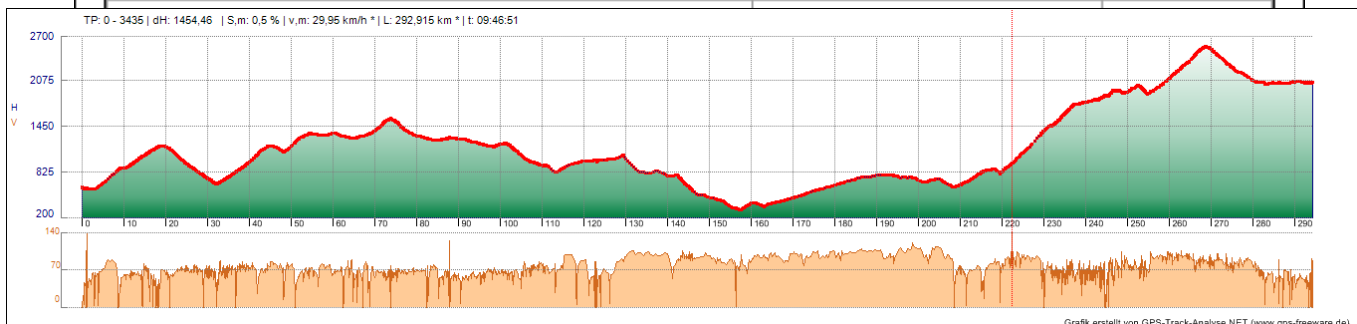


| | | |
|--------------------------|-----------|-------------------|
| Start | 09:40h | 29 Palms, CA |
| Ende | 18:40h | Big Bear Lake, CA |
| Fahrtzeit (ohne Pause) | 05:06h | |
| Pause (> 5 min) | 04:40h | |
| Streckenlänge | 292 km | |
| Mittlere Geschwindigkeit | 57,3 km/h | |
| Tiefster Punkt | 308 m | Palmsprings |
| Höchster Punkt | 2564 m | Onyx Summit Pass |

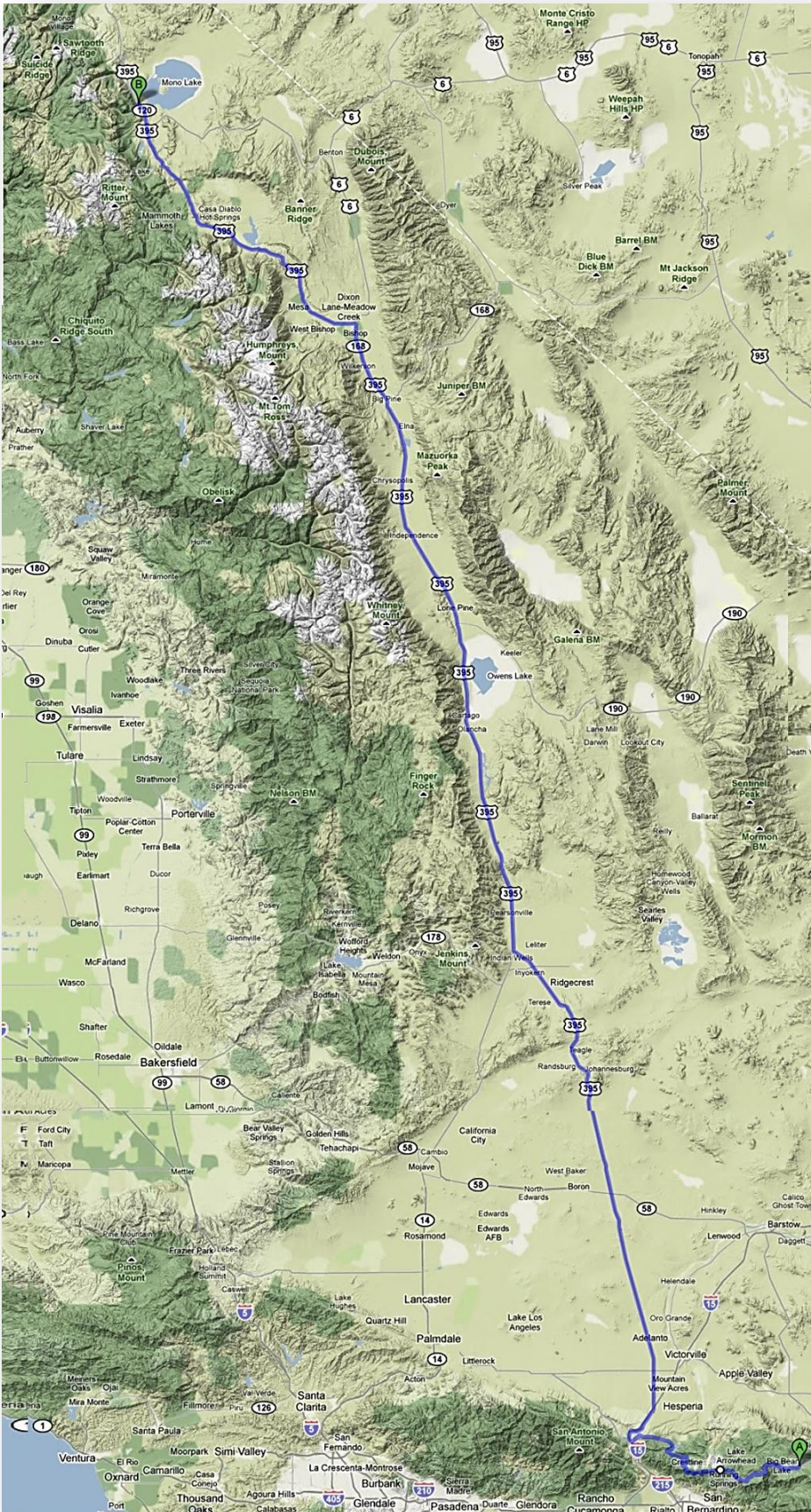
Statistische Auswertung

des Tracks: 20100610-all.gtabin, 10-JUN-10

| Art des Wertes | Wert | Einheit |
|---|---------------------|----------|
| Start der Aufzeichnung | 10.06.2010 17:52:05 | - |
| Länge der Aufzeichnung | 09:46:51 | hh:mm:ss |
| Ende der Aufzeichnung um | 11.06.2010 03:38:56 | - |
| Anzahl der Trackpoints | 3431 | - |
| Strahlänge gesamt | 292,567 | km |
| Maximale Geschwindigkeit | 121,42 | km/h |
| Geschwindigkeitsanteil (streckenbezogen) bis 25 km/h | 1,2 | % |
| Geschwindigkeitsanteil (streckenbezogen) bis 50 km/h | 5 | % |
| Geschwindigkeitsanteil (streckenbezogen) bis 75 km/h | 41,54 | % |
| Geschwindigkeitsanteil (streckenbezogen) bis 100 km/h | 40,47 | % |
| Geschwindigkeitsanteil (streckenbezogen) bis 130 km/h | 11,8 | % |
| Reine Fahrzeit | 05:06:32 | h:mm:ss |
| Durchschnittsgeschwindigkeit ohne Pausen | 57,27 | km/h |
| Summe der Pausenzeiten (Pausen > 5 min) | 04:40:19 | h:mm:ss |
| Durchschnittsgeschwindigkeit inklusiv Pausen | 29,91 | km/h |
| Überwundene Höhen +/- absolut | 8957,49 | m |
| Minimale Höhe | 308,23 | m |
| Maximale Höhe | 2564,42 | m |
| Durchschnittliche Höhe (Höhenintegral) | 1166,14 | m |
| Überwundene Höhen Bergauf (+) über 158,682 km | 5205,98 | m |
| Mechanische Arbeit Bergauf bei 80 kg Masse | 4085,7 | kJ |
| Mechanische Leistung Bergauf in 2,76 h | 1479,4 (410,9) | kJ/h (W) |
| Überwundene Höhenmeter Bergab (-) über 123,165 km | -3751,53 | m |



Part 2 Die Reise



Punkt 7:00h, schaute ich auf meine Uhr. Die gleiche Uhrzeit wie zu Hause, wo ich auch sehr oft 1-2 Minuten bevor das Weckradio sich einschaltet auf die Uhr schaue. Es war nicht das erste Mal auf unserer Tour, dass ich auf die Minute genau wie Zuhause aufwachte. Durch das Fenster blinzelten schon die ersten Sonnenstrahlen.

Nach einem schnellen Instant-Kaffee aus der obligatorischen Kaffeemaschine packten wir die Motorräder. Richtig Frühstück wollten wir etwas später unterwegs. In der Sonne waren es schon angenehme 18,3°C was einer realen Lufttemperatur von wohl 12 – 14°C entsprach. Heute hatten wir uns eine große Strecke vorgenommen. Erst durch die *San Bernardino Mountains*, dann hinter in die *Mojave Wüste* und auf der *US-395* zurück durchs *Owens Valley* bis nach *Lee Vining, CA*. Nahezu 600km lagen vor uns. Da sollten wir heute etwas früher aufbrechen.

Big Bear Lake, CA → Lee Vining, CA

HD = 346 Meilen (567 km)

An der Tankstelle um die Ecke füllten wir unseren Wasservorrat noch auf. Klaus nutzte die Gelegenheit seinen linken Spiegel festzuschrauben. Das versuchte ich bei meiner Harley ebenfalls. Es gab da nämlich nur eine einzig, recht verdrehte, Stellung in der linke Spiegel hielt und sich nicht durch die Vibrationen beeinflussen ließ. Geholfen hatte das Nachziehen der Schrauben allerdings nicht viel. Schon nach ein paar Kilometern hatte er sich wieder selbständig gemacht. Gegen 9:00h fuhren wir auf der CA-18 in Rich-



Big Bear Lake – Fireside Inn

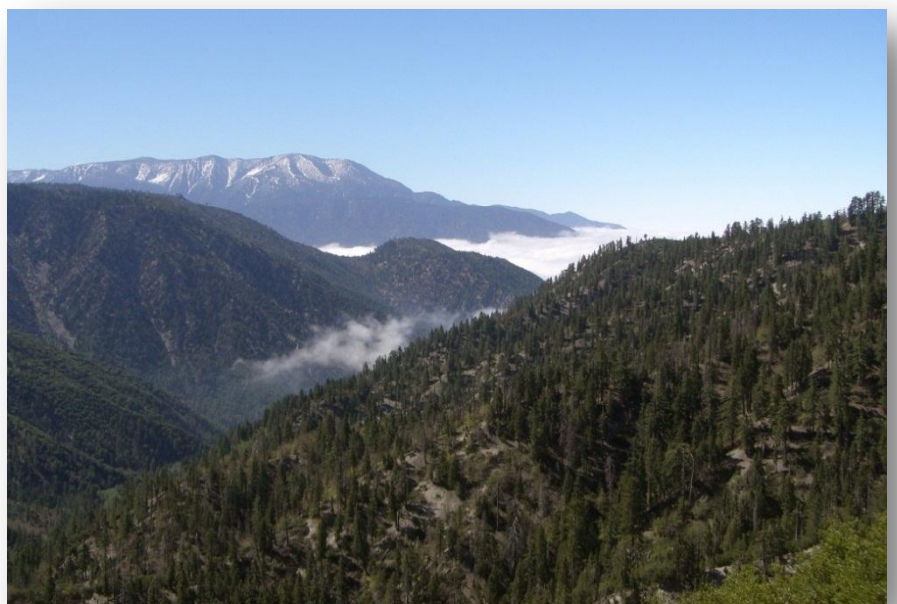
tung Lake Arrow Head. Am Ende des Big Bear Lakes standen wieder einige imposante Blockhäuser, die mich zum kurzen Halt und einem Foto animierten. Mir gefiel das verspielte Design und die Freiheiten die man den Architekten lies. Da sah kein Haus aus wie das andere.

Nach dem wir uns über den Staudamm „gestauf“ hatten, der wegen Baumaßnahmen nur einseitig befahrbar war, begann wieder eine



Big Bear Lake - Ferienhäuser

wundervolle Kurvenstrecke. Sie führte vorbei an mehreren Skigebieten die man vor allem an den riesigen Parkplätzen erkannte. Die Lifte selbst waren meist zwischen den Bäumen versteckt etwas weiter weg. An einigen exponierten Stellen hatte man eine fantastische Weitsicht nach Westen, wo der Pazifik liegen musste. Sehen konnte man ihn nicht, denn durch die endlose Wolkendecke, die sich mit ihren Ausläufern in die Täler drängt, waren nur die Bergspitzen oberhalb zu sehen.



Rim of the World – Mt. San Jacinto



The Bus Stop

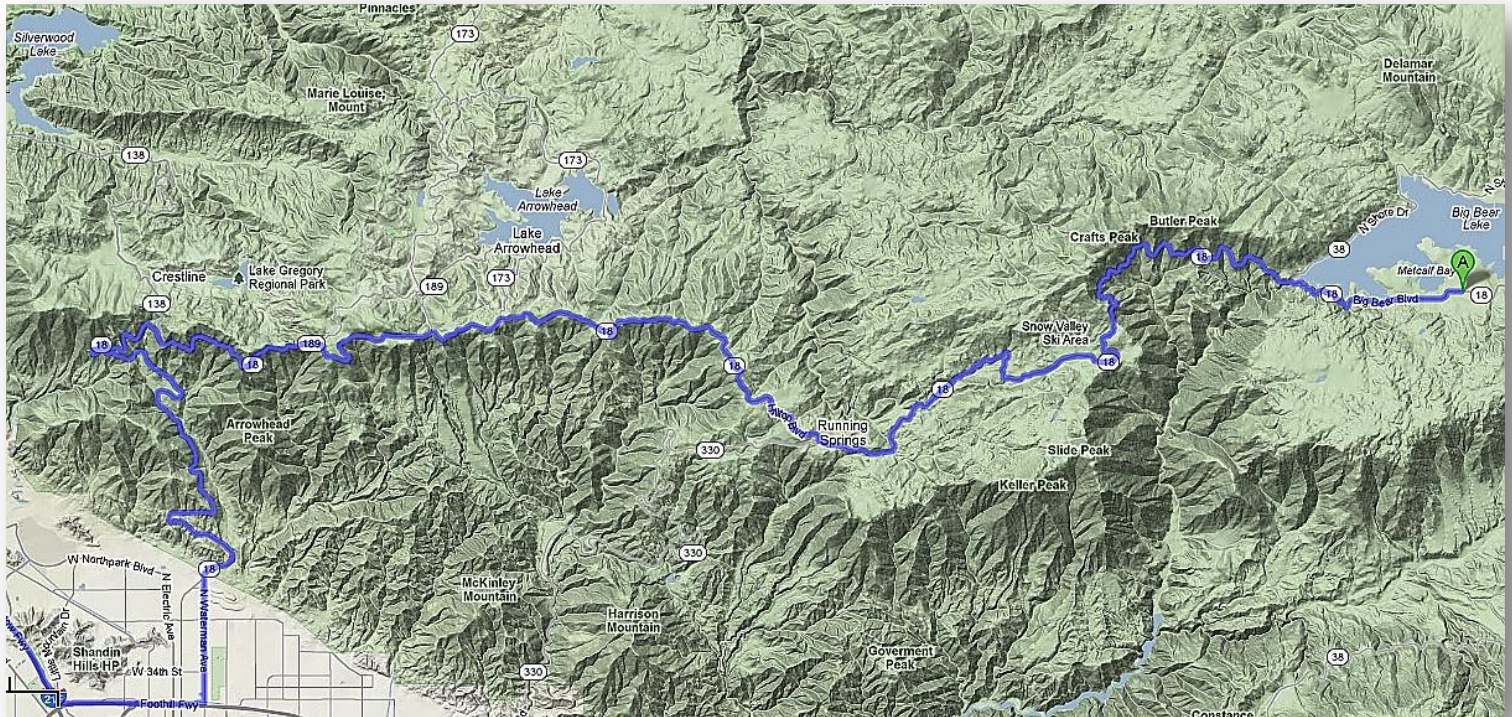
Nach einer guten 1/2h erreichten wir einen Pass, von dem es zu einer Straße führte die „Rim of the World“ hieß. Auf dem Pass selbst waren eine Tankstelle und ein kleines Cafe, das den Namen „The Bus Stop“ trug. Man warb mit *WIFI*, *Fresh Food* und *Full Espresso Bar – All your Coffee Needs* Ein kurzer Blickkontakt mit Klaus und mir war klar, hier ist unser Frühstückplatz. Obwohl die Sonne vom wolkenlosen blauen

Himmel schien war es hier in der Höhe und um diese Tageszeit noch etwas frisch. Außerdem wehte ein kühler Wind über den Pass, so dass die drei Tische vor dem Cafe verweht waren, während drinnen doch einiges Gedränge gab. Natürlich entschieden wir uns das Frühstück draußen einzunehmen. Bei dem Frühstücksangebot sagte ich diesmal auch nicht „nein“. So bestellten wir uns je einen großen Pott Kaffee und je einen „Bagel with Scrambled Eggs“.

Das Frühstück schmeckte super, das Wetter war perfekt, auch wenn der Wind nicht unbedingt hätte sein müssen. Wir genossen die 35 Minuten Pause.



Bagels with Scrambled Eggs



CA-18 – Rim off he World

Die nächsten 10km-15kmsollten für uns beide zu einem weiteren *AHA-Erlebnis* werden. Entweder war die Wolkendecke angestiegen, oder wir haben an Höhe verloren. Straße und Kurven wurden enger und plötzlich war der Wald weg. Wir fuhrten an einem kahlen Kamm entlang. Nur wenige Meter links unter uns die schnee-weiße Wolkendecke die sich ins Unendliche erstreckte. Ich vergaß schier zu atmen, so fantastisch war die Situation. Man fühlte sich die Schlüsselszene in dem Film „Die Götter müssen verrückt sein“ erinnert, die Szene in der der Hauptdarsteller die (unselige) Cola-Flasche in solch ein Wolkenmeer warf und sie damit den Göttern zurück gab.



CA-18 – Rim off he World



CA-18 – Rim oft he World

Wir hielten auf dem Seitenstreifen an und beobachteten einige Minuten das Schauspiel. Nach Norden sahen wir die Ausläufer der südlichen *Sierra Nevada* im Sonnenschein liegen. Im Süden spitzelte der Mt. San Jacinto über den *San Bernardino Mountains* heraus. . Im Westen breitete sich das geschlossene Wolkenmeer vor uns aus. Nur wenige Meter unter uns waberten Wolken und flossen fast wie Wasser den Berg hinauf um sich dann aufzulösen. Nun war es eindeutig. Die Wolkengrenze stieg deutlich an. Bevor wir davon eingehüllt wurden fuhren wir weiter.

Big Bear Lake, CA → Lee Vining, CA

HD = 346 Meilen (567 km)

Nun begann die Straße sich hinunter ins Tal zu winden. Wir tauchten in die Wolkendecke ein und befanden uns schlagartig in einem der dichtesten Nebel die man sich vorstellen konnte. Auch der Verkehr wurde nun, bedingt durch die widrigen Sichtverhältnisse, dichter. Die Sichtweite war mitunter geringer als 20m. Dazu kam noch, dass sich die Wasser-Tröpfchen



CA-18 – Rim oft he World

am Visier niederschlugen und zusätzlich die Sicht behinderte. Es folgte wieder Kurve an Kurve, aber genießen konnte ich sie nun nicht mehr. Meine einzige Chance war, mich an das Rücklicht meines Vordermannes zu heften und zu hoffen, dass er die Straße schon öfters gefahren ist und sie daher kennt. Dann war da auch noch eine Baustelle in dem nebligen Abschnitt, welche die Weiterfahrt verzögerte. Es dauerte gefühlte Stunden bis wir endlich unterhalb der Wolkendecke waren und die Sicht wieder besser wurde. Ab jetzt war auch die Straße wieder vierspurig ausgebaut. In weit ausladenden serpentinartigen Kurven, die man mit 40M/h fahren konnte, ging es die letzten Meilen hinunter nach „San Bernardino – Arrowhead“ ?! Wieso San Bernardino? Da wollte ich doch gar nicht hin,

sondern nach *Hesperia, CA*, bzw. *Cajon Junction – I-15*. Jetzt waren wir südlich statt nordwestlich gelandet. Später beim Studieren der Karte fand ich heraus, dass ich im Nebel den Abzweig auf die CA-138 verpasst hatte. Der Umweg von 11km, aber vor allem die 30km Autobahn wären uns erspart geblieben. Die CA-138 hätte uns wahrscheinlich auch früher aus dem Nebel gebracht, da sie vom Pazifik weg noch Nordwesten, der Sonnenseite, führte. Na-gut; beim nächsten Mal weiß ich es.

☺



CA-18 – Rim oft he World

Big Bear Lake, CA → Lee Vining, CA

HD = 346 Meilen (567 km)

Bei „Cajon Junction“, einer Ausfahrt an der es so gut wie nichts gab als eine typisch amerikanische Autobahn-Raststätte, sprich *McDonalds* mit Tankstelle, füllten wir noch unsere Tanks, bevor es in 10 Meilen auf der *US-395* wieder in und durch die *Mojave* Wüste gehen sollte.

Vor uns lagen ca. 450km auf der direkt nach Norden führenden Straße. Die Sonne bemühte sich durch trübe Wolkenschleier, die später einem strahlend blauen Himmel wichen. Die ersten 20 Minuten auf der *US-395* bis *Adelanto, CA*, war wieder von Supermärkten, *Fast Food* Ketten, Autohändler, Autowerkstätten und Industrie geprägt. Obwohl es hier keine größere Stadt war, gaben einem, sowohl das Verkehrsaufkommen und der vierspuriger Ausbau, als auch die Bebauung rechts und links, den Eindruck durch die Vorstadt einer Metropole zu fahren.



US-395 – Johannesburg, CA - Grocery

Ganz unvermittelt waren aber plötzlich die Zeichen der Zivilisation verschwunden. Wir waren wieder von Sand und Einöde umgeben. Auch der Verkehr verringerte sich zusehends. Ab und zu ein Lastzug und noch seltener einige PKWs. Die Straße, immer noch kerzengerade mit langgezogenen Bodenwellen, sollte uns über *Lone Pine, CA*, wo wir am ersten Tag übernachteten, bis nach *Lee Vining, CA* am *Lake Mono* führen.

Nach einer guten Stunde

Geradeaus-Fahrt durch die wüstenartige Landschaft, tauchten die ersten etwas höheren Hügel vor uns auf und daher auch die ersten Kurven seit verlassen der *Interstate-15*.

Auffallend war ein ca. 150m hoher, leuchtend dunkelrote kegelförmige Erhebung in der gelb-braunen Landschaft. An dieser Stelle kamen wir seit den letzten 100 km wieder zum ersten Mal durch Siedlung, die mehr als drei Häusern hatte. Wobei der Zustand der wenigen Gebäude eher an die halbzerfallenen „Homestead Sheds“ bei *29 Palms, CA* erinnerten. Der Ortsname „*Red Mountain*“ lag hier nahe.



US-395 – Johannesburg, CA – Wüstenschiff?

Nur Minuten später erreichten wir „Johannesburg, CA“. Ich stoppte hier um nun doch noch einige Bilder von den heruntergekommenen Häusern zu machen. Hier konnte man doch nicht wohnen, sondern nur „hausen“, ging es mir durch den Kopf

Johannesburg, California

From Wikipedia, the free encyclopedia

Johannesburg is a census-designated place (CDP) in Kern County, California, in a mining district of the Rand Mountains. Johannesburg is located 1 mile (1.6 km) east-northeast of Randsburg,^[3] at an elevation of 3517 feet (1072 m).^[2] The terminus of the Randsburg Railway was here from 1897 to 1933. The population was 172 at the 2010 census, down from 176 at the 2000 census. Johannesburg is divided from the neighboring community of Randsburg by a ridge. The town is frequently referred to as "Joburg" by locals and frequent visitors to the northwest Mojave.



US-395 – Johannesburg, CA

History

Johannesburg was founded to support mining operation at Randsburg. In addition to providing rail access, the region's first wells were operated by companies located in Johannesburg. During the first half of the 20th Century, the Rand Mining District was the principal gold producing region of California. Activity centered around the Yellow Aster Mine, discovered in 1894. In 1919, the Rand Silver Mine was discovered east of town on Red Mountain. The Rand Mine produced more silver than any mine in California. Johannesburg was named by miners who had previously worked in the gold-producing region of South Africa. Containing the city of Johannesburg, South Africa, this region is in the Witwatersrand, and is frequently referred to as "the Rand." The first post office at Johannesburg opened in 1897.^[3]

Klaus war bei meiner Fotoaktion nicht sehr wohl zu Mute. Er bat mich nicht zu nahe und nicht zu private Fotos zu machen, da man ja nie wisse

Die Szenerie der Bruchbuden, umringt mit Schrott, alten verrosteten Fahrzeugen, Booten und Gerätschaften für Landwirtschaft, sowie niedergetretene Zäune, staubiger nicht befestigter Straßenrand, also der heruntergekommene Eindruck den der Ort auf einen machte tat bei ihm seine Wirkung. Ich konnte sein Gefühl nachvollziehen. Sehr einladend wirkte Johannesburg CA wirklich nicht.

Ich ging dennoch auf Motivsuche 50m weiter. So fand ich eine BMW R90 aufgebockt mit einem „For Sale“ Schild. Das kleine Windschild war, offensichtlich durch permanenten Sandflug, total blind geschmirgelt. Auf der Häuserwand hinter dem Motorrad hing ein riesiges BMW Emblem mit guten 1,5m Durchmesser. Eine für mich hier-unerwartete Szene.

Ich ging dennoch auf Motivsuche 50m weiter. So fand ich eine BMW R90 aufgebockt mit einem „For Sale“ Schild. Das kleine Windschild war, offensichtlich durch permanenten Sandflug, total blind geschmirgelt. Auf der Häuserwand hinter dem Motorrad hing ein riesiges BMW Emblem mit guten 1,5m Durchmesser. Eine für mich hier-unerwartete Szene.



US-395 – BMW „For SALE“



US-395 – Randsburg, CA

Wir fahren weiter. Doch kaum hatten wir den Ort hinter uns, prangerte ein großes buntes Plakat, das offensichtlich auch schon bessere Zeiten gesehen hatte, neben der Straße mit dem Hinweis „Randsburg – The Living Ghost Town – 1 Mile left“. Als der Hinweis 600m später nochmals kam, entschloss ich mich kurzfristig den Abstecher zu wagen. Es hatte sich gelohnt. Was uns hier erwartete war Überraschung pur.

Der Ort etwa ½ so groß wie *Johannesburg*, war eine Mischung aus halbzerfallenen Häusern, für Touristen getürkten Häuserfronten, die einem in den Wilden Westen zurückversetzen sollten, einem geschlossenen Ramsch-Laden mit allen möglichen Nippes (Antiques), einem geschlossenen General Store, einem geschlossenen Inn (no Vacancy), einem geschlossenen Heimatmuseum mit alten Bergbaumaschinen, einem geschlossenen Opera House, halb und total verrostete Fahrzeuge aus den 30er, 40er und 50er Jahren und einer offenen Bar. Die Bar war das einzig lebendige in diesem Ort.

Randsburg, California

From Wikipedia, the free encyclopedia
Randsburg (formerly, Rand Camp) is a census-designated place (CDP) in Kern County, California, United States. Randsburg is located 17 miles (27 km) south of Ridgecrest, at an elevation of 3504 feet (1068 m). The population was 69 at the 2010 census, down from 77 at the 2000 census.

History

Gold was discovered at Rand Mine near the site in 1895 and a mining camp quickly formed, and was named Rand Camp, both mine and camp were named after the gold mining region in South Africa. The first post office at Randsburg opened in 1896.

Tourism

The town has an influx of tourism a few times a year, mainly from summer travelers passing through or nearby off roading areas. Memorial Day as well as Labor Day weekends the town is flooded by several times the population in tourists, many come on the motorcycles and other off-road vehicles that line the streets. The center for most tourists is the general store / ice cream parlor. Famous for their "Black Bart" floats, this still active general store is filled with many necessities of life and food as well as antiques from the area. There are a number of antique stores, gift shops, and a museum of the area as well.



US-395 – Randsburg, CA



US-395 – Randsburg, CA – Alles Fassade!

Klaus und ich waren, neben einer weiteren Person, die einzigen Gäste in „The Joint“ der Bar. Wir fragten nach zwei alkoholfreien Odouls. Der Wirt meinte, gestern hätte er noch zwei gehabt. Nach längerem Suchen gab er aber auf. So bestellt ich ein Sprite und Klaus ein „Root-Beer“ (würrrg) Mir ist bis heute nicht klar wie man so etwas freiwillig trinken kann

Root Beer

aus Wikipedia, der freien Enzyklopädie

Root Beer (dt.: Wurzelbier) ist ein in den USA und Kanada beliebtes alkoholfreies Erfrischungsgetränk. Es wird häufig mit dem deutschen Malzbier gleichgesetzt, unterscheidet sich von ihm im Geschmack aber erheblich.

Meist wird es mit Kohlensäure versetzt. Ein beliebter Nachtisch in den USA ist der „Root Beer Float“, bei dem typischerweise Vanilleeis in Root Beer schwimmt.

In älteren deutschen Synchronisationen amerikanischer Filme wird der Begriff Root Beer zumeist mit Kräuterbier übersetzt. In neueren Filmen oder Synchronisationen kommen beide Bezeichnungen nur noch selten vor, sei es, dass Root Beer als Eigenname oder Anglizismus übernommen wird oder dass es schon in der Vorlage durch alkoholfreies Bier ersetzt wurde.

Geschichte und Zutaten

Root Beer ist ursprünglich wohl schon während der Kolonialzeit entstanden und wurde um 1870 erstmals gewerbsmäßig hergestellt. Es steht in einer US-amerikanischen Tradition von selbstgebrauten Heiltränken aus pflanzlichen Bestandteilen. Das ursprüngliche Root Beer wird aus der Wurzelrinde des Sassafrasbaumes gewonnen. Wegen der Langzeit-Giftigkeit des Sassafras wird heute jedoch nur noch künstliches Sassafras-Aroma verwendet. Es hat einen sehr eigentümlichen, extrem süßen Geschmack. Andere Rezepturen dürften leicht alkoholhaltig gewesen sein und vor allem aus Wacholderbeeren, Vanilleschoten, Hopfen, Sarsaparilla und Süßholz bestanden und sich durch einen medizinisch bittersüßen Geschmack ausgezeichnet haben. Auch ein anderer, weitaus bekannterer Soft-Drink, Cola, wurde zuerst in Apotheken als Stärkungsmittel angeboten, weitere geläufige sind Birkenbier, Ginger Ale, Sarsaparillabier.



Randsburg, CA – „The Joint“

Wir erfuhren noch, dass der Wirt eigentlich kein Wirt ist, sondern nur seiner über 80 Jahren alten und im Moment kranken Tante, aushilft. Die Bar war ebenfalls eine Ansammlung an Nippes und unnötigem Zeug. Über dem 2m breiten Spiegel hinter dem Tresen hingen elektrische Weihnachtsbaumkerzen. Zwischen all den Flaschen und Gläsern waren Fotos von Kindern und der Tante verteilt. Daneben stand eine Sammlung an diversen Orden. Der Spruch; „Joint the Joint“ war gewiss mehrdeutig zu bewerten! Das Ambiente der Kneippe passte definitiv zu dem Ort. Die Luft in der Bar war etwas muffig, so dass wir uns nach draußen vor die Tür verzogen wo es im Schatten angenehme 28°C hatte.

Wir saßen noch nicht lange auf dem Fensterabsatz, als ein Pickup mit drei grölenden Männern vorbeifuhr, gefolgt von einem weiteren Auto das mit fünf Leuten gefüllt war. Alle 8 machten auf uns schon einen leicht angeheiterten Eindruck. Sie parkten etwas oberhalb. Einer der Männer aus dem zweiten Fahrzeug sprang heraus und rannte die Straße zurück, und dirigierte lautstark mit dem Handy am Ohr wohl noch weitere Personen zur Bar. (es gab eigentlich nur diese eine Straße.

Die restlichen der Neankömmlinge kamen, weiterhin laut, zur Bar, wobei alle bis auf einen, den sie „Registrator“ noch weit unter 35 Jahre alt schienen. Sie trugen überwiegend rote T-Shirts mit Aufdruck „Slim Princess #395“, oder „Historic #395er“. Nahezu jeder war mehr oder weniger behangen mit Pins und Emblemen.

„Dan, the Registrator“, war schon Rentner. Ich schätzte ihn auf Ende 60. Wie sich im Laufe unseres Treffens herausstellte, hatte er eindeutig das Sagen in der Truppe, die allerdings noch nicht komplett war. In den nächsten 10 Minuten fuhren noch 4 oder 5 weitere Autos gefüllt mit ausgelassen Männern an uns vorbei, die oberhalb zu parkten, um offensichtlich Gleichgesinnte auszuspucken. Final waren mehr als 25 Personen.

Während die Jungen in der Bar verschwanden, kam „Dan“ auf uns zu steckte sich eine Zigarre an und begann zu fragen und zu erzählen.

„How are you doing?“, „No locals, ah?“- „I’m Dan, and you?“- „Oh, two Germans“- „I’m pensioner now, what’s good“- „I was born close by, 35 miles north in Trona, CA“- „Do you know Trona?“

Trona, San Bernardino County, California

From Wikipedia, the free encyclopedia

Trona is an unincorporated community in San Bernardino County, California. In 2000 it had a population of 2,742. Trona is at the western edge of Searles Lake, a dry lake bed in Searles Valley, southwest of Death Valley. The town takes its name from the mineral trona, abundant in the lake-bed. It is about 170 miles (274 km) northeast of Los Angeles, on State Route 178.

Trona is known for its isolation and desolation, as well as the nearby Trona Pinnacles.

Trona High School has 162 students and competes as the Tornadoes. It has the only dirt American football field in the United States outside of Alaska. The local school plays on a dirt football field because the searing heat and highly saline soil kills grass. At one point it boasted an 18 hole golf course that was all sand except for the "greens", which were a softer grade of brown colored dirt

History

Starting in the late 1800s mining industry set up around Searles Dry Lake to mine borax.

Trona was officially established in 1913, as a self-contained company town, wholly operated by its resident mining company to house employees. Employees were paid in company scrip instead of cash. The mining company also built a library, a scrip-accepting for-profit grocery store, a school, basic housing, and minimal recreation facilities. The Trona Railway was built in 1913–14 to



Klaus & Dan „The Registrator“

provide the town with a rail connection to the Southern Pacific (now the Union Pacific) line at Searles. The railway still operates today.

Economic booms and busts followed. Its most notable boom occurred during World War I, when Trona was the only reliable American source of potash, an important element used in the production of gunpowder.

Today, Searles Valley Minerals Inc.'s soda ash processing plant remains the largest firm in town. Other operations nearby include evaporative salt extraction from the dry lake bed's surface, and a lime quarry. Searles Valley Minerals is the largest employer in Trona, and many employees live in Ridgecrest, California, commuting daily to Trona.

A number of Hollywood films have been shot in the surrounding desert (particularly around the Trona Pinnacles), including Star Trek V: The Final Frontier and Planet of the Apes. In the 2000s, the town itself served as the setting for two films, Trona (2005) and Just Add Water (2008).

Geography

The same collection of geologic forces which created the Searles Valley where Trona sits also created the natural resource of Searles Dry Lake, which contains rich deposits of chemicals, including dozens of miner-

als. Located a few miles to the south are the Trona Pinnacles, an unusual landscape consisting of more than 500 tufa spires, some as high as 140 feet, rising from the bed of the Searles Lake basin.

Climate

Trona has an arid climate with cool winters and hot summers. Average January temperatures are a maximum of 58.2 °F (14.6 °C) and a minimum of 32.9 °F (0.5 °C). Average July temperatures are a maximum of 105.5 °F (40.8 °C) and a minimum of 73.3 °F (22.9 °C). There are an average of 140.1 days with highs of 90 °F (32 °C) or higher and an average of 45.3 days with lows of 32 °F (0 °C) or lower. The record high temperature was 118 °F (48 °C) on August 13, 1933; July 25, 1943; May 27, 1951; and June 29, 1956. The record low temperature was 8 °F (-13 °C) on December 23, 1990.

Average annual precipitation is 3.98 inches (101 mm) and there an average of 18 days annually with measurable precipitation. The wettest year was 1941 with 9.01 inches (229 mm) and the driest year was 1953 with .41 inches (10 mm). The most precipitation in one month was 5.01 inches (127 mm) in January 1995. The most precipitation in 24 hours was 2.25 inches (57 mm) on August 15, 1984. Snowfall is very rare in Trona, averaging only 0.3 inches (7.6 mm), but there was 9.0 inches (230 mm) in January 1974.

Wer kennt schon „Trona, CA“? Aber „Dan, the Registrar“ war aber nicht zu stoppen. „I was taking care in milking and feeding cows for all my life twice a day“, „With twenty I was at military base in Vista“, „I was stationed in Germany as well. – Stuttgart – nice country“. Weitere #395er Mitglieder tauchten auf. „This is my brother“ Einer der jüngsten Gruppenmitglieder stand vor uns. „We are around 25 or, more – I don't know the exact number“, „This is my second brother“ – „Hey, they are Germans“ – „.....“

So ging's die ganze Zeit. Zwischendurch bekam ich aber die Chance und fragte, warum sie sich #395er nannten. Die Erklärung war, dass sie an Wochenenden die Staatsstraße US-395 auf und ab fahren, sich an bestimmten Punkten treffen um sich da die Hucke vollzusaufen. An Ihren Treffpunkten sammelten sie Pins und Anstecker wie Wanderer ihre Stock-Abzeichen.

Ab und zu kam einer seiner Zöglinge aus der Bar und schaute ob der Chef noch da wäre.

Nun musste er sich doch noch um seine Schützlinge kümmern, damit sie nicht so viel trinken und sich anständig benehmen, meinte er – haha!

Mit einem „Take care – Drive safe“ verabschiedete er sich und verschwand in der Bar. Wir zwei mussten den Redeschwall der letzten 15-20 Minuten erst sortieren und verdauen. Denn alles was Dan uns so da erzählte hatte wir nicht verstanden.

Als aber zwei Minuten später das erste Trinklied aus der Bar drang, waren wir schneller



US-395 – Randsburg, CA

weg, als dass sie ein zweites Gegröle anstimmen konnten. Um 14:30h waren wir wieder auf der *US-395* in Richtung Norden unterwegs.

Es waren von *„Randsburg, CA“* nach *„Lone Pine, CA“* ca. 95 Meilen. Dort wollten wir, ca. 170 Meilen nach dem letzten Tankstopp unseren Benzinvorrat wieder auffüllen. In ca. 1,5h sollten wir mit *„Lone Pine, CA“* den Punkt erreichen, an dem wir vor 17 Tagen ins *„Death Valley“* abgebogen waren. Da schließt sich die große Schleife, die uns über *Las Vegas, NV* nach *Moab, UT*, und bis zum westlichsten Punkt, *Cortez, CO* geführt hatte.

Alle 5 Meilen ein kleine Kurve nach links, dann wieder eine etwas nach rechts und zwischendurch kilometerlange Geraden, leicht hügelig auf und ab, aber es ging stetig bergauf. Nun wurde es generell etwas bergiger und mal wieder windiger. Hatten wir am ersten Tag der Reise warmen Südwind als wir das *Owens Valley* herunter fuhren, so hatten wir nun bei der Rückfahrt durch das Tal natürlich Nordwind. Wie konnte anders sein, Wind von vorn. Je weiter wir nach Norden kamen desto heftiger wurden die Böen.

15 Meilen vor *Lone Pine, CA* kam der *„Owens Lake“* in Sicht. Im Rückspiegel waren dunkelgraue Wolken mit rosarotem Stich zu sehen. Ob sich da ein Gewitter zusammenbraute? Es wäre der erste Regen auf unserer Tour. Noch während ich mir diese Gedanken machte stotterte meine Harley. Nee, nicht schon wieder, oder? Der Tageszähler zeigte 158 Meilen seit dem letzten Tanken an. Ja, ja, der Gegenwind, aber auch die autobahnmäßig ausgebaute *US-395* hatten schon wieder den Sprit 12 Meilen vor der ersehnten Tankstelle aufgefressen. Mein Moped rollte in die Einfahrt des Fabrikgeländes *„Bartlett“*. Klaus ahnte schon was los war. Auf dem ausgetrockneten See wirbelten 30m – 50m hohe weiße Staubteufel, die man auch mit einem dampfenden Geysir hätte verwechseln können.

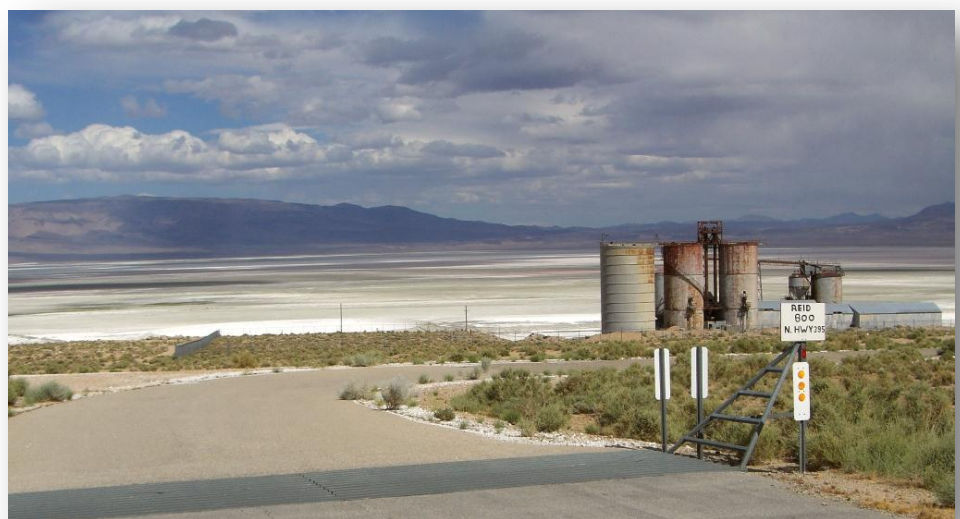
Owens Lake

aus Wikipedia, der freien Enzyklopädie

Der Owens Lake ist ein großer, überwiegend ausgetrockneter See im US-Bundesstaat Kalifornien.



US-395 – Owens Lake



US-395 – Owens Lake – holt uns das Wetter noch ein?

Geografie

Der See befindet sich im südöstlichen Owens Valley und liegt etwa acht Kilometer südlich der Ortschaft Lone Pine. Östlich befindet sich der kleine Ort Keeler. (Bemerkung: 1870 Silber Abbau ca. 5000 Einwohner – heute noch 66)

Geschichte

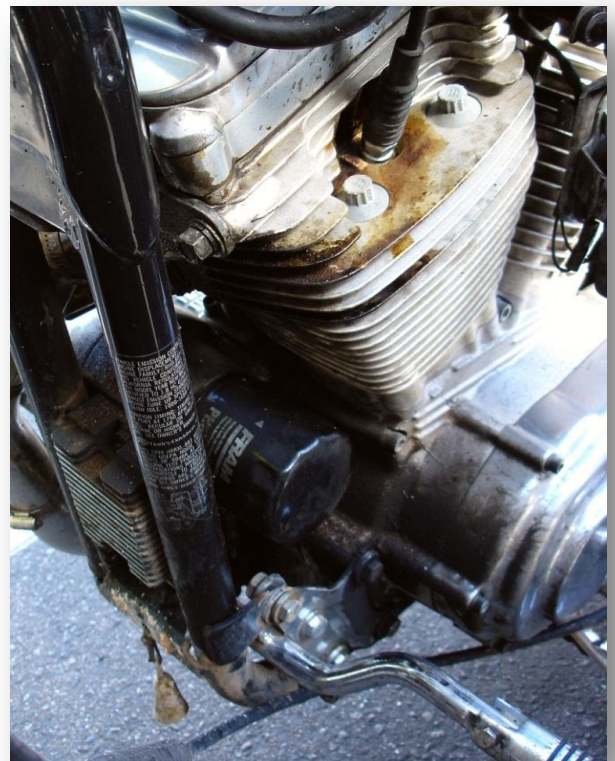
Lange bildete der See mit dem Searles und China Lake ein Seen-Trio. Der ehemalige Süßwassersee wurde bis etwa 1924 durch Wasser aus dem Owens River gespeist. Die dann folgende Austrocknung wurde durch die ab 1913 beginnende Ableitung des Wassers in den Los-Angeles-Aquädukt für die Trinkwasserversorgung des Großraums von Los Angeles verursacht. Die trockene Oberfläche des Sees verursachte eine so große Staubbelastung der umliegenden Region, dass die Environmental Protection Agency in den 1990er Jahren erzwang, dass der Seeboden wieder soweit bewässert wird, dass sich eine Vegetationsdecke bildet, die die Winderosion stoppt. Seit 2001 verbleiben wieder 5% Restwassermenge im Flussbett und werden auf dem Gebiet des Owens Lake versprüht. Restliches Wasser stammt auch aus Grundwasservorkommen, kleineren Quellen oder ist Sickerwasser. Inzwischen ist der See salzig, was eine Veränderung der Lebensbedingungen verursachte. Aus dem Weltraum sieht man große rote Bereiche auf dem Gebiet des Sees, die auf Salzumgebungen spezialisierten Mikroorganismen Archaeen.

Wir kippten die vier Liter aus dem Benzinkanister in meinen Tank. Dann machten uns gleich weiter auf den Weg zur Tankstelle in *Lone Pine, CA*. Es war schon 16:00h und wir hatten noch gut 2,5h bis zu unserem heutigen Ziel, *Lee Vining, CA*, am *Lake Mono* vor uns.

Ich füllte den Tank voll bis zum Stutzen. Bei der Ausfahrt aus der Tankstelle lies ich mein rechtes Bein etwas nach hinten schleifen. Dabei bekam ich beim Gas geben den Auspuff-Ausstoß an die Wade geblasen. Zu dem Zeitpunkt machte ich mir noch keine Gedanken. 190km Später, in *Lee Vining, CA*, sah ich das Malheur. Die ersten 30cm meines rechten Hosenbeins, hinauf bis zu der Wade, waren schwarz und getränkt mit Benzin. Nun lernte ich, dass der Überlauf des Tanks direkt in den Auspuff abgeleitet wurde. Genau dieser Überschuss an Benzin, den habe ich beim Losfahren abbekommen.

Nach 1:15h um 17:15h machten wir auf halber Strecke, in *Bishop, CA* eine 20 minütige Pause. Auf Grund der fortgeschrittenen Zeit hatten wir uns für einen Snack aus Wasser, Limo, Toast mit Käsescheiben und Hot Sauce, aus unserem Honda Top-Case-Vorrat, entschieden. Mir klingelte es beim Absteigen in den Ohren. Ich denke dies war eine Folge des permanenten Gegenwinds der im Helm bollerte, gepaart mit den ungedämpften infernalischen Motorgeräuschen meiner *Sportster*. Apropos „klingeln“, ich entdeckte nun auch die kleine Glocke vorne am Motorblock, die Lt. Bradley Roy, ein Talisman gegen Unfälle ist. Ich befestigte zum dritten Mal die Abdeckung meines Zündschlosses, welches sich schon wieder aufgedreht hatte.

Wir befanden uns nun auf 1260m ü.N.N. bei 18°C. Unser Ziel lag gute 1000m höher. Davor lag noch der „*Deadman's Summit*“ Pass mit 2453m ü.N.N. Es wurde auf der Weiterfahrt zwar vor Sturmböen und starken Winden gewarnt, aber im Vergleich zu unserem Erlebnis am Vortag bei *Palm Springs*,



Harley Talisman & undichte Konfdich-

Big Bear Lake, CA → Lee Vining, CA

HD = 346 Meilen (567 km)

war es halb so wild. Stärker beschäftigten uns in der nächsten Stunde die fallenden Temperaturen. Am *Deadman's Pass* (benannt nach einem Mordopfer-Fund 1868) hatten wir nur noch 9,1°C. Die Sonne verschwand hinter der Sierra Nevada, was die Abkühlung beschleunigte. Kurz vor 19:00h trafen wir bei 11,2°C in „Lee Vining, CA“ an.

Lee Vining

aus Wikipedia, der freien Enzyklopädie

Lee Vining liegt auf einer Höhe von 2067 m am Westufer des Mono Lake unter der Sierra Nevada und hatte im Jahr 2000 250 Einwohner. Er ist benannt nach Leroy Vining, der in den 1850er Jahren als einer der ersten Weißen in die Region kam, um nach Bodenschätzen zu suchen. Als er keinen Erfolg hatte, wandte er sich der Forstwirtschaft zu.

Der Ort wird in Nord-Süd-Richtung erschlossen durch den US-Highway US-395 und liegt am Highway etwa 40 km südlich von Bridgeport und 45 km nördlich von Mammoth Lakes. Der Ort lebt vom Tourismus und profitiert von seiner Lage auf der Ostflanke der Sierra Nevada unterhalb des Osteingangs zum Yosemite-Nationalpark, der von Lee Vining über den 3031 m hohen Tioga Pass erreicht wird. Weitere touristische Ziele in der Region sind die Geisterstadt Bodie, der June Lake und Bachläufe mit hohem Wert für den Angelsport sowie im Winter die Skigebiete am June Mountain und Mammoth Mountain

Unser erster Versuch ein nettes Zimmer zu bekommen schlug fehl. Es war eine kleine Pension, die sehr einladend aussah. Man hatte aber nur noch eine Suite für 179.-\$/Nacht zur Verfügung. Das war uns dann doch etwas zu teuer. Wir versuchten nun unser Glück gegenüber bei einem etwas heruntergekommenen Lee Vining Motel. Da bekamen wieder, welch ein Glück, das letzte Zimmer diesmal aber für 95.50\$/Nacht. Das Zimmer war zwar dunkel und einfach, aber okay. Nochmals Dusel gehabt. Lee Vining, CA war doch wesentlich kleiner als ich gedacht hatte. Daher hatte es nicht so viel Betten wie ich vorher angenommen hatte.



Lee Vining Motel

Ich zog meine mit Benzin versaute Lederhose aus und hing sie zum Ausstinken über Nacht an meiner Harley auf.

Heute hatten wir Temperatur-Unterschiede von nahezu 20°C in wenigen Stunden. Beim Start am Morgen waren es ca.15°C, in Randsburg,CA 28°C und nun waren wir bei ca. 10°C. Morgen sollte es noch krasser werden.

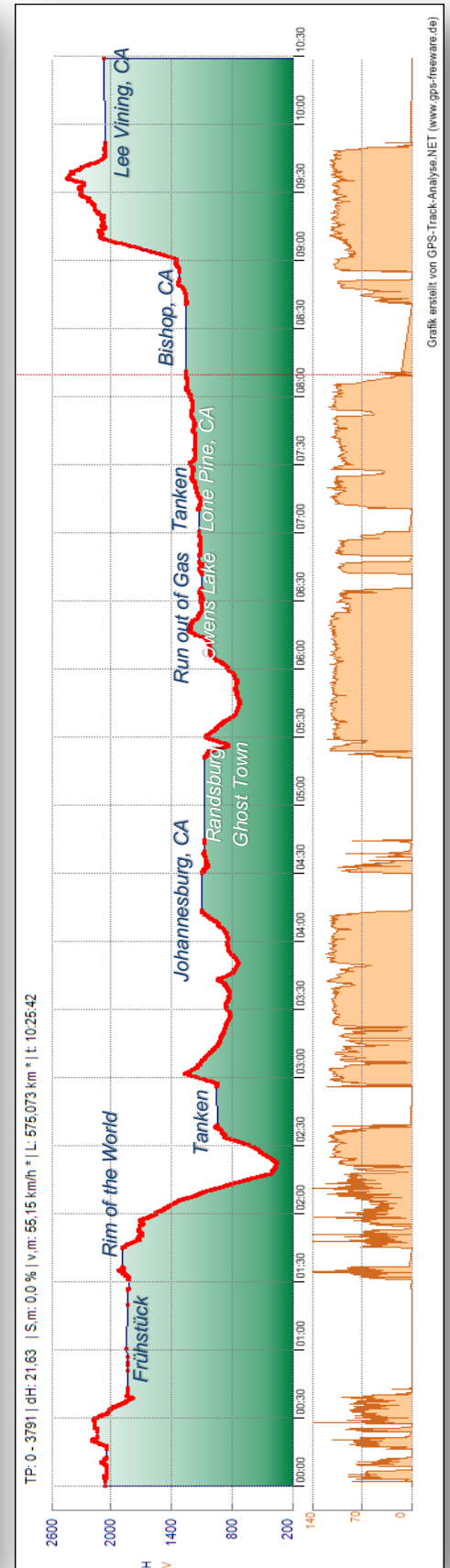
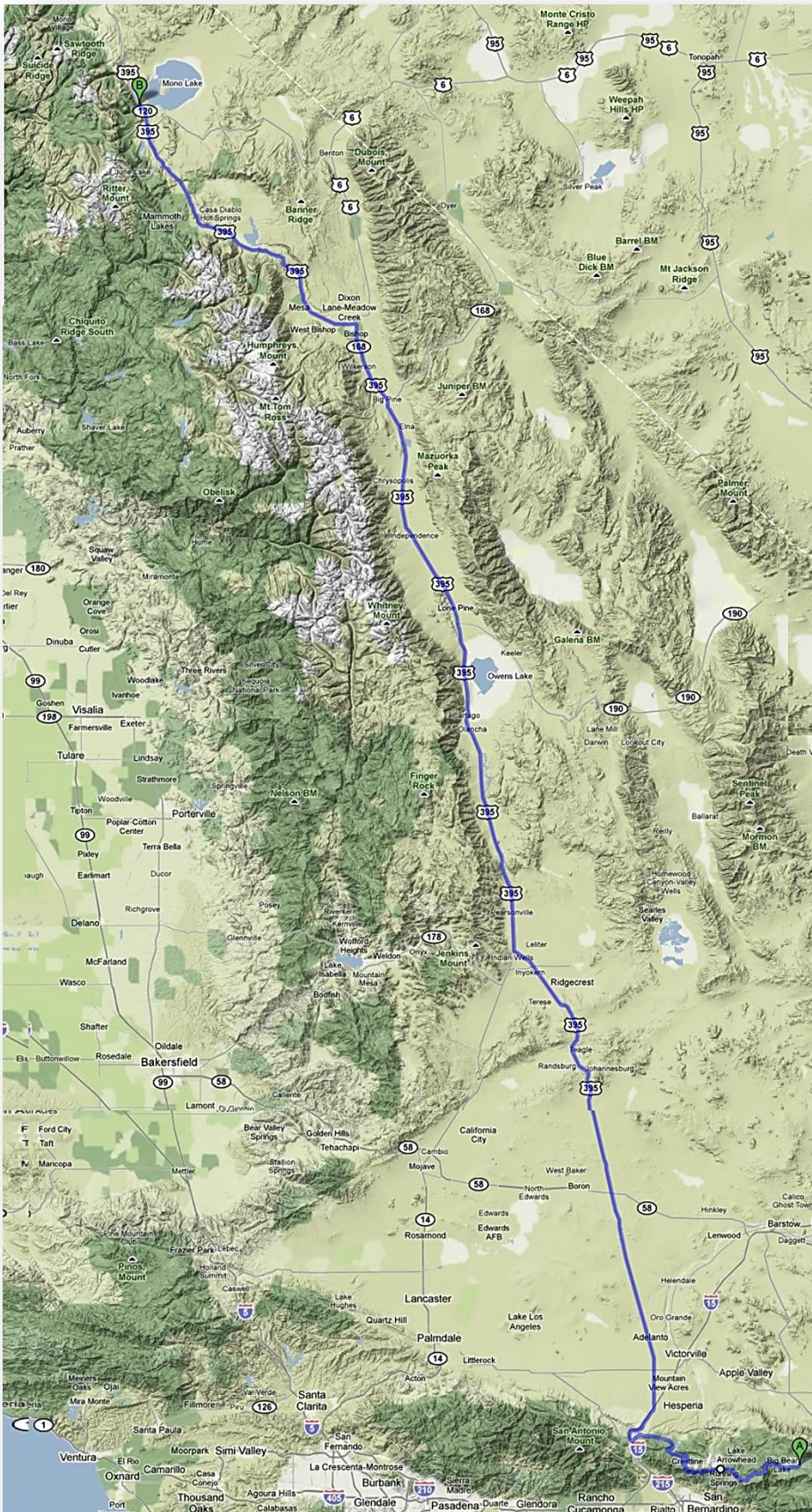


Big Bear Lake, CA → Lee Vining, CA

HD = 346 Meilen (567 km)

Satistik Garmin Navi
Big Bear Lake, CA → Lee Vining, CA 346

574 km

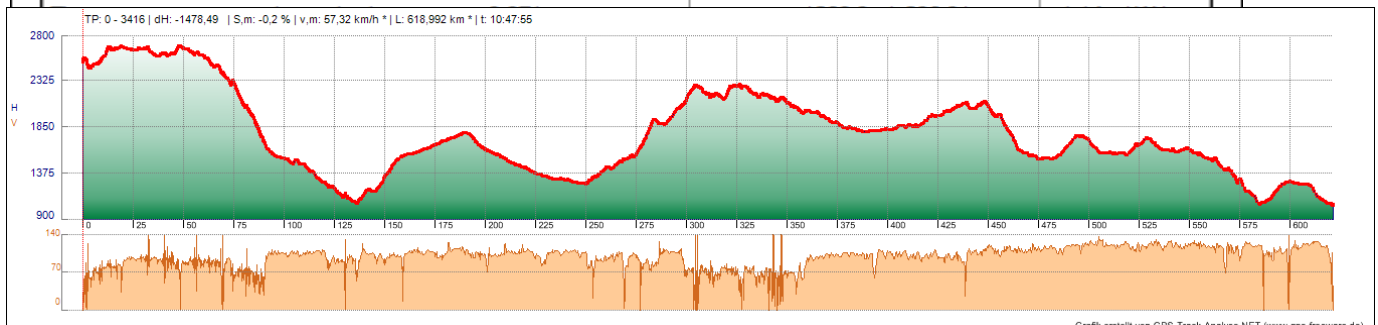


| | | |
|--------------------------|-----------|-------------------|
| Start | 09:10h | Big Bear Lake, CA |
| Ende | 19:35h | Lee Vining |
| Fahrtzeit (ohne Pause) | 07:12h | |
| Pause (> 5 min) | 03:13h | |
| Streckenlänge | 574 km | |
| Mittlere Geschwindigkeit | 79,8 km/h | |
| Tiefster Punkt | 361 m | San Bernardino |
| Höchster Punkt | 2450m | Deadman's Pass |

Statistische Auswertung

des Tracks: 20100611-all.gtabin, 11-JUN-10

| Art des Wertes | Wert | Einheit |
|---|---------------------|----------|
| Start der Aufzeichnung | 11.06.2010 18:08:54 | - |
| Länge der Aufzeichnung | 10:25:42 | hh:mm:ss |
| Ende der Aufzeichnung um | 12.06.2010 04:34:36 | - |
| Anzahl der Trackpoints | 3781 | - |
| Strahllänge gesamt | 574,764 | km |
| Maximale Geschwindigkeit | 124,75 | km/h |
| Geschwindigkeitsanteil (streckenbezogen) bis 25 km/h | 0,64 | % |
| Geschwindigkeitsanteil (streckenbezogen) bis 50 km/h | 3,22 | % |
| Geschwindigkeitsanteil (streckenbezogen) bis 75 km/h | 10,73 | % |
| Geschwindigkeitsanteil (streckenbezogen) bis 100 km/h | 20,92 | % |
| Geschwindigkeitsanteil (streckenbezogen) bis 130 km/h | 64,49 | % |
| Reine Fahrzeit | 07:12:30 | h:mm:ss |
| Durchschnittsgeschwindigkeit ohne Pausen | 79,74 | km/h |
| Summe der Pausenzeiten (Pausen > 5 min) | 03:13:12 | h:mm:ss |
| Durchschnittsgeschwindigkeit inklusiv Pausen | 55,12 | km/h |
| Überwundene Höhen +/- absolut | 10554,59 | m |
| Minimale Höhe | 360,62 | m |
| Maximale Höhe | 2449,55 | m |
| Durchschnittliche Höhe (Höhenintegral) | 1240,24 | m |
| Überwundene Höhen Bergauf (+) über 288,771 km | 5288,11 | m |
| Mechanische Arbeit Bergauf bei 80 kg Masse | 4150,1 | kJ |
| Mechanische Leistung Bergauf in 4,03 h | 1029,4 (286,0) | kJ/h (W) |
| Überwundene Höhenmeter Bergab (-) über 266,715 km | -5266,47 | m |



Part 2 Die Reise

Kurz vor 7:00h war ich schon wieder wach. Ich bin auch gleich aufgestanden um nach meiner Lederhose zu schauen die über Nacht zum Ausstinken draußen über meinem Motorrad hing. Der penetrante Benzin-Geruch hatte glücklicherweise merklich nachgelassen, aber vielleicht lag das auch nur an den recht frischen 6,4°C die wir jetzt noch hatten. Naja, wir waren ja auch über 2000 Höhenmeter, was soll man da anderes erwarten.

Ich verfolgte den Temperaturverlauf während des Packens mit vorsichtigem Optimismus:

7:30h → 8,1°C;

8:00h → 9,5°C;

8:30h → 11,1°C

Auch wenn der Trend eindeutig positiv war, vor allem in der strahlenden Sonne auf der Hauptstraße vor dem Frühstücks-Cafe, so machte ich mir doch Gedanken welche Temperaturen uns auf dem ca. 1000m höher gelegenen *Tioga Pass* erwarten würden. Dieser Höhenunterschied bedeutete aus meiner Erfahrung ca. 5°C weniger.

Erst einmal hieß es frühstückten, danach dürften es hoffentlich nochmals 2°C bis 3°C wärmer sein, falls der Aufwärtstrend anhalten sollte. Die leichte Bewölkung und der heute sehr moderate Nordwind ließen nur Bestes vermuten.

Direkt neben unserem „Lee Vining Motel“, was für uns vom Preis-Leistungsverhältnis von allen Übernachtungsgelegenheiten eindeutig am Schlechtesten abschnitt, fanden wir mit „El Mono“ ein nettes Cafe, welches mich mit seinem Interieur an die 50er erinnerte. Klaus aß zuckersüße *Pancakes* getränkt mit Ahornsyrup. Mmmhh! – Lecker! Aber ich blieb trotzdem bei meiner Tasse Kaffee.

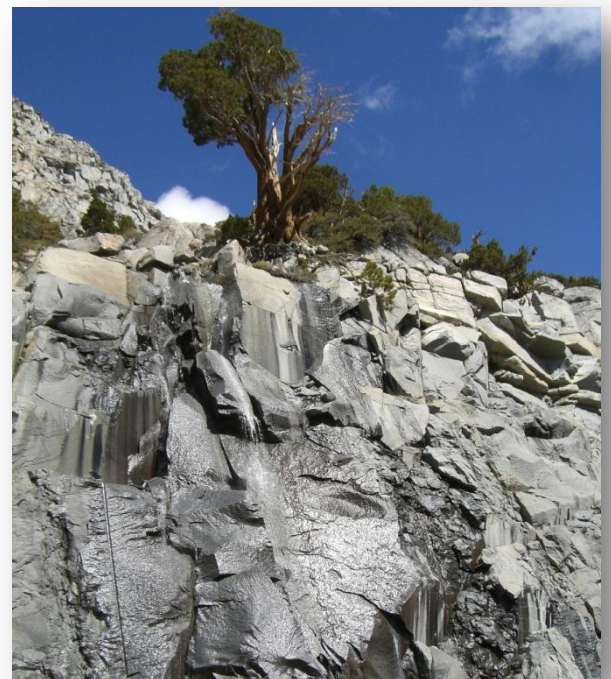
Wir philosophierten noch, was wohl den Benzfleck an meiner Hose verursacht hatte. Klaus meinte eh, dass meine HD ständig nach unverbrannten Sprit rieche. Steve unser Mechaniker in Sacramento bestätigte später unseren Verdacht mit dem Tank-Überlauf in die Auspuffanlage.



CA-120 – Tioga Pass 20 Meilen

Beim Vorbereiten der Abfahrt, sprach uns ein Pärchen an. „Nice Goldwing! – is it from 1981? - ohh 1983, the second series then – I have had the same one – very reliable – like a Volkswagen, runs and runs and runs – you can't break it“ Er fuhr zwar jetzt eine BMW mit der er auch zufrieden war, aber über die alte Goldwing ließ er nichts kommen. Es war nicht das erste Mal, dass wir dieses Lob über die „alte japanische Dame“ hörten. Klaus konnte dies nur bestätigen.

Wir füllten noch unsere Tanks mit dem teuersten Benzin auf unsere 3-Wochenreise. Gegen 9:30h waren wir wieder unterwegs. Wir fuhren den einen Kilometer auf der US-395 zum Abzweig der CA-120, der Tioga Pass Rd., zurück. Tags zuvor bei der Vorbeifahrt, hatten wir mit Genugtuung festgestellt, dass unsere Information, dass der Pass war vor fünf Tagen geöffnet worden war, gestimmt hatte. Dass die Zufahrt zum Nationalpark dieses Jahr mit ca. 4 Wochen Verspätung aufmachte, lag vielleicht nicht nur an der Schneelage, sondern auch an den Reparaturarbeiten der Straße. Die Behinderungen durch Baufahrzeuge und Sperrungen waren allerdings diesmal vernachlässigbar.



Granit statt Sandstein



CA-120 – Ellery Lake

Tioga Pass

aus Wikipedia, der freien Enzyklopädie

Der **Tioga Pass** ist ein 3031 m hoher Gebirgspass in der Sierra Nevada in Kalifornien. Die California State Route 120 verläuft über ihn. Zugleich ist der Tioga Pass der östliche Zugangspunkt in den Yosemite-Nationalpark. Er ist der höchstgelegene Highway-Pass in Kalifornien und der Sierra Nevada^[1]. Mount Dana liegt östlich des Tioga Pass. Es gibt eine Reihe von Wanderrouten in das Hinterland des Yosemite Nationalparks, die von hier beginnen. Ein Weg führt nach Westnordwest zu den Gaylor Lakes. Der Gipfel des Mount Dana ist ebenfalls von hier aus zu erreichen. Die Dana Meadows liegen unmittelbar südlich des Passes entlang des Highways.

Die Pass-Straße weist einen sanften Anstieg von Westen auf, während sie

östlich des Passes steil bergab zum Mono Lake führt. Der Abstieg zum U.S. Highway 395 beträgt über 900 Höhenmeter. Der **Tioga Pass** ist die kürzeste Route von Bishop oder Mammoth Lakes nach Fresno, Merced und Stockton. Es gibt noch vier weitere Gebirgspässe nördlich des Tioga zwischen Yosemite und Lake Tahoe. Der nächste Pass über die Sierra Nevada in südlicher Richtung ist der Sherman Pass in ca. 300 km Entfernung im südlichen Tulare County. Meistens ist der Pass ab Ende Mai bis Anfang Oktober geöffnet.

Wir fahren in ein breites Tal ein, das sich aber schnell verengte. Die Breite Straße wand sich in moderaten Kurven den Berg hinauf. Mit 3000ft auf 13 Meilen hielt sich die Steigung in Grenzen. Die Sicht auf die schneebedeckten Berge im Hintergrund, den *Mt. Dana* und *Mt. Gibbs*, war grandios. Nach dem wir die letzten Wochen mit einer Ausnahme bei Cortez, CO, fast nur Sandsteinformationen hatten, waren nun die Granitfelsen ein total andere Welt. Nach einem kleinen Fotostopp erreichten wir nach ca. 15km den 9538ft hoch gelegenen „Ellery Lake“. Er war noch zur Hälfte mit Eis bedeckt und machte uns damit klar auf welchen Höhen wir uns bewegten. Die Temperatur war hier bereits wieder einstellig, aber nicht so frostig wie ich befürchtet hatte. Die strahlende Sonne bemühte sich redlich und machte vieles wett.



CA-120 – Ellery Lake

Lee Vining, CA → Sacramento, CA

HD = 209 Meilen (342 km)

¾ der Strecke zum Pass hatten wir hinter uns. Noch 200 Höhenmeter, dann werden wir oben sein. Um 10:10h erreichten wir bei 8,8°C den Parkein-gang, der direkt auf dem Pass platziert war. Vor uns warteten schon ein weite-res Honda/Harley Pärchen auf den Ein-laß. Nach dem Gepäck zu urteilen, wa-ren sie auch schon länger unterwegs.

Yosemite-Nationalpark

aus Wikipedia, der freien Enzyklopädie

Der Yosemite-Nationalpark (ausgesprochen „Yo-SEM-i-ti“) ist ein Nationalpark in den Ver-einigten Staaten. Er wurde 1864 auf der Grund-lage des kalifornischen Rechts geschaffen, 1890 von der Bundesregierung übernommen und liegt in Kalifornien, etwa 300 Kilometer östlich von San Francisco. Flächenmäßig er-streckt er sich über 3081 Quadratkilometer ent-lang der westlichen Hänge der Sierra Nevada. Jährlich zieht der Yosemite-Nationalpark drei Millionen Besucher an, von denen ein Großteil lediglich den zentralen Teil des Parks, das Yosemite Valley, besichtigt. Im Jahr 1984 wurde der Park zum UNESCO-Weltnaturerbe erklärt, da seine beeindruckenden Felsen aus Granit, seine Wasserfälle und klaren Bäche, die Haine von Mammutbäumen und seine Artenviel-falt weltweit bekannt sind. Das Gebiet des heutigen Parks war zudem das erste, das von der Bundesregie-rung der Vereinigten Staaten offiziell als Park eingeplant war.



Yosemite NP - Entrance



Der Park stellt einen der größten und am wenigsten fragmentierten Lebensräume der Sierra Nevada dar, der eine Fülle von Pflanzen und Tieren beheimatet. Er liegt in einer Höhe von 600 bis über 4000 Metern ü. NN, in ihm befinden sich höhenbedingt fünf verschiedene Ökosysteme. Von den 7000 in Kalifornien beheimateten Pflanzenarten sind etwa 50 Prozent in der Sierra Nevada zu finden, wobei mehr als 20 Prozent innerhalb der Parkfläche angesiedelt sind. Für mehr als 160 seltene Pflanzenarten bietet der Park den passenden Lebensraum, mit wenig lokaler geologischer Formation und einzigartigen Böden, die bezeichnend sind für die eingeschränkten räumlichen Verhältnisse, denen sich diese Pflanzen anpassen müssen.

Geologie

Die Geologie des Yosemite-Nationalparks zeichnet sich durch Granit und Überreste älteren Gesteins aus. Vor über zehn Millionen Jahren wurde die Sierra Nevada bei der Faltung in die Höhe gedrückt. Sie neigte sich schließlich und bildete die weniger steil abfallenden Westabhänge und die steilen Ostabhänge. Durch die Anhebung bildeten sich aus den Strömen und Flussbetten tiefe, enge Canyons. Während der Eiszeiten entstanden in den höheren Lagen Gletscher, die sich bis in die Flusstäler erstreckten. Die Eisschicht im Yosemite Valley während der Eiszeiten wird auf eine Mächtigkeit von bis zu 1200 Metern geschätzt. Die Bewegung der Eismassen höhlt das Tal zu einem U-förmigen Trogtal aus.

Wasser und Eis

Die Flüsse Tuolumne River und Merced River entspringen am Sierra Nevada-Kamm und fließen in Richtung Yosemite Valley, in welches sie 900 bis 1200 Meter tiefe Täler eingeschnitten haben. Im Park befinden sich 3200 natürliche Seen, zwei Stauseen und größere fließende Gewässer mit einer Gesamtlänge von über 2700 Kilometern.

Klima

Der Yosemite-Nationalpark liegt im Bereich des subtropischen Winterregenklimas mit Hauptniederschlägen während des milden Winterwetters, wobei in den anderen Jahreszeiten wenig Regen fällt. Weniger als drei Prozent des jährlichen Niederschlages fallen während der langen und heißen Sommermonate. Durch die orografische Hebung der Luft beim Hinaufströmen auf das Gebirge erhöht sich der Niederschlag mit steigender Höhe bis 2400 Meter. Danach sinkt die Niederschlagsmenge bis zum Gipfel langsam wieder. Die durchschnittlichen Jahresniederschlagsmengen liegen zwischen 915 Millimeter auf 1200 Meter und 1200 Millimeter auf 2600 Meter Höhe. Der Schnee bleibt im Hochland gewöhnlich nicht vor November liegen und sammelt sich dann bis März oder April an.

Monatliche Durchschnitts-Temperaturen und -Niederschläge für Yosemite Valley auf 1220 m Höhe

| | Jan | Feb | Mär | Apr | Mai | Jun | Jul | Aug | Sep | Okt | Nov | Dez | |
|----------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|--------|
| Max. Temperatur (°C) | 9 | 13 | 15 | 18 | 23 | 28 | 32 | 32 | 30 | 23 | 14 | 9 | Ø 20,5 |
| Min. Temperatur (°C) | -3 | -2 | 0 | 2 | 5 | 9 | 12 | 11 | 8 | 4 | 0 | -3 | Ø 3,6 |
| Niederschlag (mm) | 157 | 155 | 132 | 76 | 33 | 18 | 10 | 8 | 23 | 53 | 140 | 142 | Σ 947 |

Quelle: Quelle: « Temperatures & Precipitation », [offizielle Seite des Yosemite-Nationalpark](#)

Etymologie

Von den Miwok-Indianern, die in der Nähe des Yosemite Valley lebten, wurde der dort lebende Stamm als Yohhe'meti bzw. in einem anderen Dialekt als Yos.s.e'meti bezeichnet. Yosemite bedeutet dabei „jene, die töten“. Die im Tal lebenden Indianer stammen im Wesentlichen von den Paiute Indianern der Sierra Nevada ab. Sie nannten sich selber Ah-wah-ne-chee, Bewohner des Dorfes Ahwahnee, einer indianischen Siedlung in der Nähe des heutigen Yosemite Village.



Yosemite NP – Dana Meadow & Mt. Dana

Geschichte

Erste menschliche Besiedelung lässt sich vor rund 4000 Jahren nachweisen. Miwok und Paiute lebten in der Gegend, bevor die ersten weißen Siedler das Gebiet zu erkunden begannen. Die Ahwahnechee Indianer lebten im Yosemite Valley, als die ersten Europäer dort eintrafen. Durch den kalifornischen Goldrausch in der Mitte des 19. Jahrhunderts kamen mehr und mehr Weiße in die Gegend. Major James Savage führte für die United States Army 1851 ein Bataillon gegen 200 Ahwahnechees unter Chief Tenaya an. Das Resultat des sogenannten Mariposa-Krieges war, dass die ersten Weißen im Yosemite Valley Einzug hielten. Dr. Lafayette Bunnell gehörte als Arzt der Einheit unter Savage an und berichtete später über seine ergreifenden Eindrücke in dem Buch *The Discovery of Yosemite*. Bunnell gab der Gegend den Namen Yosemite, da er davon ausging, dies sei der Name des Indianerstammes, gegen den gekämpft wurde. Von den Mitgliedern des Bataillons geschriebene Artikel und deren Briefverkehr trugen zur steigenden Beliebtheit des Yosemite Valley und seiner umliegenden Gebiete in Kreisen der Weißen bei. Tenaya und der Rest der Ahwahnechee wurden letztendlich gefangen genommen, ihr Dorf wurde verbrannt. Danach schob man sie in ein Indianerreservat nahe der kalifornischen Stadt Fresno ab. Einige von ihnen durften später in ihr Tal zurückkehren, doch sie bekamen dort Schwierigkeiten, als sie 1852 eine Gruppe von acht Bergarbeitern angriffen. Die Indianer flohen und suchten Schutz beim in der Nähe niedergelassenen Stamm der Mono. Doch nachdem die Ahwahnechee einige Pferde ihrer Gastgeber gestohlen hatten, wurden sie von den Mono getötet. In der Nähe des Yosemite-Valley-Besucherzentrums befindet sich heute die Nachbildung eines Ahwahneedorfes.

Der Yosemite Grant

Projekte, den Naturschutz im Yosemite Valley und seiner Umgebung zu fördern, wurden von mehreren berühmten Persönlichkeiten unterstützt, da diese befürchteten, das kommerzielle Interesse an der Gegend könne negative Auswirkungen haben. Das Gesetz zur Errichtung eines Parks wurde vom Senat und vom Repräsentantenhaus verabschiedet und mit der Unterzeichnung durch Abraham Lincoln am 30. Juni 1864 besiegelt. Dadurch entstand der Yosemite Grant. Das Yosemite Valley und der Mariposa Grove wurden an Kalifornien in Form eines staatlichen Parks abgetreten und zwei Jahre später wurde ein dafür zuständiger Ausschuss eingesetzt. Der Yosemite Grant gilt als Meilenstein in der Geschichte der amerikanischen Nationalparks, da er der Gründung des Yellowstone-Nationalpark vorausgeht, des offiziell ersten Nationalparks. Auf den Uniformen der Parkwächter sind Mammutbäume abgebildet, welche für die besondere Bedeutung des Mariposa Grove in der Entwicklung der ersten Nationalparks stehen. In den frühen Jahren der Entstehung wurde den Touristen der Zugang zum Park erleichtert und es wurden bessere Bedingungen für die Gäste hergestellt. Nach dem Bau der ersten Eisenbahnlinien, die 1869 fertig-

gestellt wurden, verzeichnete der Tourismus einen erheblichen Aufschwung. Allerdings schreckte der lange Ritt, den man zurücklegen musste, um in den Park zu gelangen, viele ab. Ab 1870 wurden drei für Postkutschen befahrbare Straßen gebaut, um der wachsenden Besucherzahl gerecht zu werden. Der schottische Geologe John Muir war der Erste, der durch Schriften die Gegend bekannt machte und wissenschaftliches Interesse weckte. Muir fand als einer der ersten Geologen heraus, dass die Landschaft des Parks durch große alpine Gletscher entstand. Damit stellte er die Theorien von anerkannten Geologen wie Josiah Whitney in Frage, der Muir für einen Amateur hielt. Muir verfasste auch wissenschaftliche Schriften über die Biologie der Gegend.



Yosemite NP – Dana Meadow

Ökologie

Der Yosemite-Nationalpark erstreckt sich in der Sierra Nevada über Höhenlagen von 550 bis über 3900 Meter und entsprechend viele Lebensräume und Höhenstufen. In ihnen leben dauerhaft über 250 Wirbeltier-Arten, darunter Fische, Amphibien, Reptilien, Vögel und Säugetiere. Weitere (insbesondere Vögel) kommen als Gäste vor. Die Pflanzenwelt ist noch wesentlich artenreicher. Im Nationalpark wurden bisher über 1400 Pflanzenarten bestimmt, darunter etwa 130 Neophyten, die erst durch menschlichen Einfluss in das Gebiet eingeführt wurden.

Alle Böden im Park sind jung. Vor 10.000 Jahren war nahezu das gesamte Parkgebiet von Gletschern überdeckt, die das Gebiet großteils bis auf das Grundgestein abgeschliffen haben. Die Humusdecke ist bis auf wenige Talzonen dünn, aber durch das verwitternde Gestein mineralien- und nährstoffreich.

Die hohe Artenvielfalt der Pflanzenwelt im nordamerikanischen Westen allgemein und der Sierra Nevada im Besonderen ist durch die Geographie in Verbindung mit den klimatischen Bedingungen des Hochgebirges und die Folgen der Eiszeit geprägt. Anders als in Europa, wo die Alpen sich von Ost nach West erstrecken und während der Eiszeiten und bei der Wiederbesiedelung vieler Gebiete nach der Erholung als Barriere

wirkten, verlaufen die Gebirge des amerikanischen Kontinents in Nord-Süd-Richtung, so dass auf gemäßigtes Klima angewiesene Pflanzenarten beim Vorrücken des Eises nach Süden auswichen und anschließend wieder zurückkehren konnten. Arktische Pflanzen, die während der Eiszeit weit über Nordamerika verbreitet waren, zogen sich in die Hochgebirgszonen zurück, während andere Arten, die vom Eis nach Süden verdrängt worden waren, ihr Verbreitungsgebiet wieder ausdehnen konnten.



Yosemite NP – Lembert Dome

Naturschutz

Trotz der vielen Lebensräume im Yosemite-Nationalpark sind während historischer Zeit drei Tierarten im Park gänzlich ausgestorben, weitere 37 Arten stehen unter besonderem Schutz der kalifornischen Gesetze für bedrohte Tierarten. Die größten Bedrohungen für das Tierreich des Parks stellen unter anderem sogenannte Neobiota, Luftverschmutzung, Zersplitterung der Lebensräume und Klimaveränderung dar. Außerdem haben auch Faktoren wie durch Unfälle resultierendes Tiersterben und Probleme aufgrund der Tierfütterung durch die Touristen die Population der Wildtiere angegriffen.

Die Amerikanischen Schwarzbären waren einst dafür bekannt, dass sie in parkende



Yosemite NP – Fairview Dome

Autos einbrachen, um Essen herauszuholen. Jahrelang waren sie auch an der Müllkippe des Parks eine oft gesichtete Attraktion. Sie versammelten sich dort, um die Müllreste der Besucher zu fressen und die Touristen nahmen diese Gelegenheit wahr, um die Bären dabei zu fotografieren. Zunehmende Begegnungen zwischen den Bären und den Menschen sowie zunehmende Sachbeschädigungen führten zu einer Maßnahme, welche die Bären davon abhalten sollte, sich von den Touristen füttern zu lassen. Die Begegnungen mit den Menschen sowie die Beschädigung von deren Eigentum sollte so unterbunden werden. Die unüberdachten Müllkippen wurden geschlossen, alle Abfallbehälter wurden durch für Bären nicht erreichbare Abfallbehälter ersetzt. Alle Campingplätze wurden zudem mit Schließfächern speziell für die Unterbringung von Nahrungsmitteln ausgestattet, sodass die Touristen ihre Nahrung nicht im Auto lassen müssen, da Bären sich gerne in den Autos der Touristen bedienen. Da Bären, die sich Menschen gegenüber aggressiv verhalten, normalerweise eingeschläfert werden müssten, hat sich das Parkpersonal innovative Möglichkeiten einfallen lassen, damit die Bären die Besucher und deren Eigentum mit unangenehmen Erfahrungen assoziieren, wie zum Beispiel mit Gummigeschossen angeschossen zu werden. Heutzutage werden pro Jahr etwa 30 Bären gefangen und mit einem Ohrenklipp versehen. Außerdem wird ihnen eine Probe ihrer DNA entnommen, so dass Bären, die Sachschäden anrichten, bestimmt werden können.

Tourismus

Jährlich besuchen etwa 3,5 Millionen Besucher den Park. Die meisten von ihnen halten sich in dem 18 km² großen Yosemite Valley auf.

Das Valley ist das ganze Jahr über geöffnet, aber viele Gebiete des restlichen Parks sind aufgrund von Schneefall ab dem Spätherbst geschlossen und öffnen erst im Frühling wieder. Für Wandertouren durch den Park und entlang der Riesenmammutbäume steht ein Wegenetz von über 1300 km zur Verfügung. Den Park durchqueren die Fernwanderwege John Muir Trail bzw. Pacific Crest Trail.

Tagesbesucher erkunden zumeist nur das Yosemite Valley, welches gut erreichbar ist. Verkehrsstaus während der Hauptsaison im Sommer stellen ein ernstzunehmendes Problem dar. Im Yosemite Valley befördert ein kostenloser Shuttle Bus die Besucher das ganze Jahr hindurch. Der Großteil des Parks besteht allerdings aus geschützter Wildnis ohne Straßen, in der keine motorisierten Fahrzeuge gestattet sind.

Zwischen Frühling und Herbst bietet der Park Rucksack-Tagestouren an. Alle Übernachtungstouren innerhalb des Parks setzen eine Erlaubnis voraus sowie eine Genehmigung für das Mitführen von Nahrungsmitteln. Will man dagegen mit dem Zweirad den Park erkunden, kann man dies auf den gepflasterten Strecken tun. Das Radfahren abseits der angelegten Wege ist nicht erlaubt. Im Yosemite Valley erstrecken sich Fahrradwege von über 24 Kilometern Länge. Des Weiteren ist es möglich, unter der Führung eines Parkmitarbeiters Reittouren zu unternehmen (meist auf einem Maultier).

Der Großteil des Parks wird im Winter aufgrund von heftigen Schneefällen geschlossen.

Wasserfälle

Der Park ist für seine große Anzahl von Wasserfällen bekannt. An den vielen steil abfallenden Klippen, Vorsprüngen und Hangtälern im Park befinden sich viele Wasserfälle, besonders in den Monaten April, Mai und Juni während der Schneeschmelze. Stellenweise treten bei Regen auch immer wieder Wasserfälle auf, die nur aufgrund des Wetters entstehen und auch wieder verschwinden. Die Yosemite Falls sind mit einer Gesamthöhe von 739 m die höchsten Wasserfälle in ganz Nordamerika und gehören zu den höchsten der Welt. Sie sind jedoch gegen Ende des Sommers oft völlig ausgetrocknet. Im Yosemite Valley befindet sich überdies auch der Wasserfall Ribbon Falls, dessen Fall 492 Meter in die Tiefe geht. Der wohl bekannteste Wasserfall ist der Bridalveil Fall.

Das Kernstück Yosemite Valley macht lediglich ein Prozent der Gesamtfläche des Parks aus, aber genau dorthin zieht es die meisten Besucher. El Capitan ist ein hoher Granitfelsen, der sich über dem Tal auftürmt. Der Berg stellt eines der beliebtesten Ziele für Bergsteiger dar, da ihn seine verschiedenen Schwierigkeitsgrade auf zahlreichen Kletterpfaden für Anfänger und Fortgeschrittene attraktiv machen. Außerdem kann der Berg zu jeder Jahreszeit bestiegen werden. Eindrucksvolle Granitkuppeln wie der Sentinel Dome und der Half Dome erheben sich in 900 und 1450 Metern Höhe über dem Tal.



CA-120 – Rückblick – Medlicott Dome

Von nun an ging es relativ flach weiter. Die Straße war komplett schnee- und eisfrei und sogar überwiegend trocken. An einer Straße in 3000m Höhe bei der die Wintersperre erst vor wenigen Tagen aufgehoben wurde, hatte ich meterhohe Schneewände rechts und links der Straße erwartet, aber davon war nichts zu sehen. Nur an wenigen exponierten Stellen waren mal 1,5m bis 2m Schneewände stehen geblieben. Die Hochfläche gleich hinter dem Pass, den „Dana Meadows“, war ebenfalls schon fast schneefrei. Neben dem gut gefüllten „Dana Fork“ schlängelten sich noch mehrere kleinere Bäche durch das sumpfige Gelände. Auf den nächsten Kilometern tauchten die ersten für den Yosemite, NP typischen Granitkegel vor uns auf. Glatgeschmürgelte, runde, mehrere hundert Meter hohe, graue Felsen, die wie überdimensionier-

te Halbkugeln von nun an beidseitig der Straße empor ragten.

Beim Kontrollblick in meinen Rückspiegel, ob Klaus noch hinter mir ist, sah ich direkt hinter seiner Honda eine große Staubwolke über die Straße rollen, die meines Erachtens von einem Steinschlag herrühren konnte. Ich dachte Klaus hätte das mitbekommen müssen, so nah wie sie bei ihm zu sehen war. Hatte er aber nicht.

Lee Vining, CA → Sacramento, CA

HD = 209 Meilen (342 km)

Wir hielten am „Lembert Dome“ an. Ich wäre gern auf den Felsen geklettert. Hier gab es eine Rundweg von 4 Meilen für den aber 3h Gehzeit angegeben wurde. Wir kalkulierten die verbleibende Tagesetappe. Entschieden uns aber es bleiben zu lassen, da wir sonst unseren Zeitplan, bis spätestens 18:00h in *Sacramento, CA* einzutreffen, nicht einhalten hätten können. Weiter ging's auf ruhiger kurviger Straße vorbei am „Pothole Dome“, „Fairview Dome“, „Medlicott Dome“, „Tenaya Lake“ zum „Olmsted Point“.



CA-120 – Tenaya Lake

Als ich den Hinweis zum „Tenaya Lake“ sah, wurde mir wieder bewusst, dass heute der letzte Reisetag war. Denn „305 Tenaya Ave“ in *Sacramento* war vor 19 Tagen unser Start- und sollte heute unser Zielpunkt werden.

Klaus war die CA-120 Tioga Pass Rd. schon vor 4 Jahren im Anschluss an unseren ersten gemeinsamen USA Urlaub 2006 gefahren. Daher konnte diesmal Klaus mir etwas vom Park und seinen Aussichtspunkten erzählen.

Auf dem Parkplatz am „Olmsted Point“ parkten wir neben einem post-gelben aufgebretzeltem Monstrum an Honda. Klaus war sofort von der mit Adlerköpfen und Landschaften bemalten sowie zusätzlich mit allerlei Applikationen be-



Olmsted Point – auch 'ne Goldwing?!

Lee Vining, CA → Sacramento, CA

HD = 209 Meilen (342 km)

stückten „Goldwing“ begeistert. Der wohlbeleibte Besitzer erzählte voller Stolz, dass er alle Bilder und die meisten Applikationen wie z.B. die Adler-Federn, Quasten und Bärenklauen selbst angefertigt hat. Sogar den Wildlederbezug des Sattels hat er selbst geplant und genäht. Mit Griffheizung und allen möglichen anderen modernen Ausrüstungen, wagte er angeblich ganzjährig weite Reisen ohne Rücksicht auf das Wetter. Wenn ich so etwas höre und dann ein so blitzsauberes Fahrzeug sehen, dann kommen mir manchmal schon Zweifel an solchen Aussagen.

Die Aussicht von hier ins Zentrum des Parks war großartig. Ein Fast 360° Panorama zeigte die Einzigartigkeit des Parks. Soweit das Auge reicht erstreckten sich gewaltige, granitgraue, baumlose Berge aus purem Felsen, eingesäumt von Tannen und Kiefern, so wie tief eingeschnittene Täler mit kleinen Seen. Man konnte von hier aus auch das in ca. 6km Entfernung aufragende Wahrzeichen des Nationalparks sehen, den „Half Dome“.



Olmsted Point – Half Dome

Lee Vining, CA → Sacramento, CA

HD = 209 Meilen (342 km)

Bewegten wir uns bis hier seit überqueren des Passes nahezu auf einer Höhe, ging es nun mit dem Hildegard Knief Thema weiter: „Von nun an ging's bergab“.

Die „Tioga Rd.“ wurde nun wieder kurviger. Immer öfter floss Schmelzwasser quer über die Straße. Es waren Stellen dabei die auf 10-25m Breite direkt von kleinen Wasserfällen am Straßenrand gespeist wurden. Als wir ca. 15 Minuten nach der Weiterfahrt über den „Yosemite River“ fuhren, hat mich die Szenerie so angetan, dass ich bei der nächsten Gelegenheit anhalten musste. Ich lief zurück zur Brücke, genoss das sprudelnde, über die Felsen rauschende Wasser, die inzwischen gut wärmende Sonne und versuchte (erfolglos) die friedliche Stimmung auf eine Bild festzuhalten.

Klaus und ich nutzen den Stopp um unsere weitere Route festzulegen. Sollen wir noch ins Herz des Parks vor stoßen? Dieser Abstecher zum „Half Dome“ würde 60M zu unseren 165 Meilen, der direkteren Route, addieren. Das bedeutete aber auch mindestens 5h reine Fahrzeit ohne Pausen für die dann im Navi angezeigten 223 Meilen. Wir hatten erst 40 Meilen hinteruns und inzwischen schon 11:30h. So entschlossen wir uns den direkten Weg aus dem Park zu wählen, damit wir bis spätestens 17:00h bei Steffi & Brad sein werden.

Die Weiterfahrt war ab hier etwas nervig. Der Straßenverlauf und die Landschaft waren zwar wunderbar, aber Hinweisschilder auf Bären, welche die Straße kreuzen könnten und die dadurch bestehende Unfallgefahr, zwangen einem mehrmals auf 2-5 Meilen Abschnitte mit maximal 15 M/h zu fahren. Das geht nur mit genügend Langmut und Charakter. Ich denke, dass ich die „Bear Xing“-Passagen permanent mit 20M/h – 25M/h durchfahren habe. So kam es, dass wir für die nächsten 45 Meilen bis zum Parkausgang geschlagene 2h Fahrzeit benötigten.

Beim Verlassen des Parks wirkte die Aufhebung des Tempolimits wie eine Befreiung aus einer Zwangsjacke. Wir genossen die neugewonnene Freiheit. Trotzdem hielten wir an einem Parkplatz oberhalb des tief eingeschnittenen „Tuolumne River“ Tals an. In der Ferne, am Ende des Tals, strahlte in azurblau die Wasserfläche eines Ausläufers des „Don Pedro Reservoir“. Die Temperatur war inzwischen auf 26,5°C gestiegen, so dass wir uns der Pullover und anderer wärmender Kleidung entledigten. Zwar befanden wir uns noch auf ca. 1000m ü.N.N., aber kälter wird's bestimmt nicht werden.



CA-120 – Yosemite River

Lee Vining, CA → Sacramento, CA

HD = 209 Meilen (342 km)

Die direkt nach dem Ort „Big Oak Flat, CA“, vor uns liegenden 10km auf der CA-120, hinunter zum Don Pedro Reservoir, waren mal wieder ein Traumabschnitt für Motorradfahrern. Gefühlte 100 Kurven, durch übersichtliches Grasland, immer wieder mit toller Fernsicht auf den unter uns liegenden Stausee, gelbe und rosarote Blumenteppeiche am Straßenrand, all dies hätten zu 20 Glücksminuten beitragen können, wenn nicht....

Ach ja, der amerikanische Autofahrer und bergige Kurvenstrecken, die beiden kommen irgendwie nicht zusammen. Ich schaffte es zwar die beiden vor mir mit 25 Meilen herunterschleichende Fahrzeuge zu überholen, um aber nach 2km schon wieder an der nächsten Stoßstange zu kleben. Für Klaus gab es entweder keine Gelegenheit, oder er hatte das langsame hinterherfahren genossen. In der vorletzten Kehre wartete ich gute 2 Minuten, bis er zu mir aufgeschlossen hatte.



CA-120 – Don Pedro Lake

New-Don-Pedro-Talsperre

aus Wikipedia, der freien Enzyklopädie

Die New-Don-Pedro-Talsperre (**Don Pedro Reservoir** bzw. "Don Pedro Dam") am Tuolumne River ist die fünftgrößte Talsperre in Kalifornien. In der Nähe des Stausees liegt die Stadt Moccasin.

Neben der neuen größere Don-Pedro-Talsperre mit einem Steinschüttdamm, der 1971 gebaut wurde, gibt es noch die alte Talsperre von 1923 mit dem "Old Don Pedro Dam", einer Staumauer, die normalerweise überstaut ist.

Der Stausee

Der Stausee liegt am Fuße der Sierra Nevada. Er hat etwa 260 km Uferlinie, überstaut etwa 42 km Flusslauf des Tuolumne, und hat eine Wasseroberfläche von 53 km². Der Speicherraum von etwa 2,5 km³ speist sich aus einem 3900 km² großen Einzugsgebiet. Das Wasser wird vom Modesto Irrigation District (MID) und vom Turlock Irrigation District (TID) zur Bewässerung von vielen Hundert Quadratkilometern landwirtschaftlicher Flächen im fruchtbaren Central Valley genutzt. Teilweise wird das Wasser vom MID nach einer Aufbereitung auch als Trinkwasser für Modesto genutzt. Die zwei Bewässerungsbezirke und das United States Bureau of Land Management (BLM) besitzen das Land bis zu einer Höhe von 4,5 m über dem höchsten Wasserstand; deshalb gibt es keine privaten Stege an Seegrundstücken. Es gibt nur drei öffentliche Zugangsstellen zum Wasser.

Der neue Staudamm (New Don Pedro Dam)

Der neue New Don Pedro Dam ist ein 178 m hoher Erd- und Steinschüttdamm. Er ist 853 m lang und an seiner Basis 579 m breit. Er hat ein Volumen von 12 Millionen Kubikmetern Schüttmaterial, von dem viel aus alten Goldwaschhalden am Tuolumne bei La Grange kommt. Der Bau begann im September 1967, der Damm war am 28. Mai 1970 fertig und die Einweihung war am 22. Mai 1971. Während der TID das Wasserkraftwerk am Dammfuß betreibt, besitzt der MID 31,54% des Kraftwerks und darf damit 63 der 203 Megawatt, die von vier Generatoren produziert werden, nutzen. Das Wasser, das das Kraftwerk verlässt, fließt 4 km flussabwärts zur La-Grange-Talsperre, wo viel davon in Bewässerungskanäle abgezweigt wird. Der Rest fließt die 84 km bis zum Zusammenfluss mit dem San Joaquin River weiter.



CA-120 – wo bleibt Klaus?



CA-120 – diesmal „Pretty in Pink“

Die alte Staumauer (Old Don Pedro Dam)

Der ursprüngliche Don Pedro Dam, der seit 1971 als Old Don Pedro Dam bekannt ist, ist eine 86 m hohe Gewichtsstaumauer, die 305 m lang, an der Krone 5 m und am Fuß 52 m breit ist. Sie wurde 1923 an einer Stelle fertig gestellt (Koordinaten: 37,7125 N, 120,4020 W), wo der Tuolumne River eine schmale Schlucht in den Fels gegraben hatte, etwa 2 km unterhalb von Don Pedro Bar. Der alte Lake Don Pedro enthielt bis zu 0,358 km³ Wasser, das sind 14,3% der heutigen Kapazität. Es gab erst ein 15 Kilowatt-Kraftwerk, und zwei weitere

7,5-kW-Generatoren wurden 1926 hinzugefügt, so dass es zusammen 30 Kilowatt waren. Das sind 0,015% der heutigen Kapazität. Die alte Staumauer steht 2,5 Kilometer oberhalb des neuen Staudamms, und weil die alte Mauerkrone auf nur 177 m über dem Meeresspiegel liegt, steht sie nun etwa 76 m unter Wasser, wenn der Speicher voll ist. Ein Bericht über den Bau des "The First Don Pedro" ist auf der MID-Website verfügbar.

Lee Vining, CA → Sacramento, CA

HD = 209 Meilen (342 km)

Als ich 10 Minuten später unten am See angekommen war, vermisste ich Klaus schon wieder im Rückspiegel. So fuhr ich bei der ersten Gelegenheit auf einen Parkplatz. Diesmal machte ich mir schon Sorgen als Klaus auch nach mehreren Minuten noch nicht aufgetaucht war. Auf der kurzen Strecke, kann man doch gar nicht so weit zurückfallen. Vielleicht ist was mit der Honda? Ich machte mich gerade fertig um zurückzufahren, da kam er freudestrahlend um die Ecke. Fotos hatte er gemacht; das erklärte alles. Inzwischen waren auf der CA-49, die uns nun über *Jameston, CA* und *Sonora, CA* bis nach *Sacramento, CA* führen sollte.

Um 14:00h, bei inzwischen 32°C, tankten wir in *Jamestown, CA*. Unser letzter Tankstopp. Bei allen Aktionen wurde mir immer bewusster, die Reise geht heute zu Ende. Der gleiche Gedanke ging mir 1/2h später bei unser letzten Pause in *Sonora, CA* wieder durch den Kopf: „*Noch 80 Meilen, d.h. 1,5h, dann ist es vorbei*“



CA-49 – Sonora, CA



The Sportsman – Beer-Knives-Guns-Fishing Supply-...

„*Sonora, CA*“ hat sich im Zentrum etwas von dem typischen Wild-West Charme erhalten. Die Häuser in der Hauptstraße im Stil der 19. Jahrhundertwende, bunt um überdachten Gehweg. Es war aber nicht so touristisch aufgemacht wie in „*Old Sac*“. Wir suchten und fanden eine Bar für unser obligatorisches „*Odouls*“. Als ich aber über dem Eingang las „*Cold Beer, Knives, Guns, Ammunition, Hunting-, Fishing-Supply & Sodas*“ bat ich Klaus doch eine richtige Kneippe aufzusuchen. Welche seltsame Mischung – Alkohol & Schießisen!?!?.

Lee Vining, CA → Sacramento, CA

HD = 209 Meilen (342 km)

50m oberhalb fanden wir einen echten „Saloon“. Ein Schild mit der Aufschrift „H. SMITH –GROCERY – LIQUIOR –SALOON“ hing über dem Gehweg vor dem Eingang. Schon wieder eine Mehrfachbelegung des Ladens. Allein vom Barwesen lässt es sich hier wohl nicht leben? Aber bereits 5 Sekunden nach Betreten waren wir wieder draußen. Trotz der Fensterfront war es in der Bar stockfinster. Ich konnte drei Männer an der Bar ausmachen die neugierig-kritisch uns zwei Neuankömmlinge betrachteten. Dazu kam ein kalter, saurer, penetranter Geruch, der mich an Katzenpisse erinnerte. Nee, das war bestimmt kein Platz an dem ich mich wohlfühlen würde. Ich denke Klaus hatte den gleichen Eindruck. So gingen wir mangels Alternativen zurück zu dem Waffenladen und tranken dort als einzige Gäste in heller Atmosphäre, zwischen Angelhaken, Blinker und einem Tresen mit Winchestern, Schrotflinten und Pistolen, unser wohlverdientes alkoholfreies. Die Wand hinter dem mit



Sonora, CA – Grocery & Liquor & Saloon
Quelle Google Steetview



Sonora, CA – The Sportsman

Lee Vining, CA → Sacramento, CA

HD = 209 Meilen (342 km)

Gewehren und Pistolen bestückten Glas-Tresen, war wieder zugestellt mit allerlei Krimskrams, angefangen von ausgestopften Hirschköpfen mit rosa Strumpfbänder im Geweih, über eine Sammlung an Emaille-Schilder die für Jagdzubehör, also Waffen und Munition, warben bis hin zu einer Galerie von an die 30 Bierflaschen unterschiedlicher Marken und natürlich die obligatorischen Barsprüchen: z.B. „*Hunters, fishermen and other liars, gather here!*“ Diese Laden-Kneippe war final die bessere Wahl.

Kurz nach 14:30h machten wir uns auf, zum letzten Abschnitt der Rundreise. Noch 80 Meilen bis zu den *Boardman's*. Es war inzwischen fast unerträglich heiß. Vor der Weiterfahrt hatte ich nun noch kurz *Steffi & Brad* von unserer baldigen „*Heimkehr*“ informiert. Nach all den schönen Landschaften und Straßen, die wir auch heute wieder hatten fahren und erleben dürfen, waren die nächste 1,5h relativ ereignislos. Ab und zu kreisten ein paar Adler am stahlblauen wolkenfreien Himmel. Die Hügel waren einheitsbraun mit Gras bewachsen, welches vielleicht irgendwann einmal grün war.



CA-49 – „Unter Geiern“ ?

Als wir dann final 1h später am Rand der Stadt wieder auf die *US-50* stießen, die uns vor 19 Tagen zum *Lake Tahoe* geführt hatte, und die letzten 10km Auf der Stadtautobahn vor uns lagen überkam mich sehr gemischt Gefühle: etwas Wehmut, dass es nun vorbei war; etwas Freude, dass es vorbei war und wieder „*Normalität*“ den Tag bestimmen wird; etwas Stolz, dass wir es so locker und ohne größere Reparaturen geschafft haben.

Im Kopf ging ich die kurze verbleibende Strecke durch, denn hier in „*Sacramento, CA*“ kannte ich mich ein wenig aus: „*Noch ca.7 Minuten dann biegen wir auf die I-5 North, dann 3 Minuten später auf den Garden Hwy. 2km danach links abbiegen in den Northgate Blvd. und dann nach 4 Ampeln wieder rechts, oder waren es 5? Links muss auf alle Fälle eine Tankstelle sein und ein kleines Möbelgeschäft mit dem ausgebleichenen Sofa vor der Eingangstür.*“

Beim Verlassen der inzwischen 7 spurigen *US-50 South* auf die *I-5 North* blinkte ich rechts blick in den Spiegel, wechselte die Spur. Im selben Moment hörte ich hinter mir ein aufgeregtes Hupen, das mich ziemlich erschrak, weil ich im Rückspiegel genügend Abstand zum Hintermann vermutete. Ich konnte keine Gefährdung erkennen, speziell, weil ich eh mit angepasster Geschwindigkeit fuhr. Ich beruhigte mich gleich wieder und nahm zu meinen Gunsten an, dass vielleicht nicht ich damit gemeint war. Auf jeden Fall ist Klaus, 2-3 Autos hinter auch nichts aufgefallen. Er hatte nicht einmal das Hupen bemerkt.

Als wir um 16:45h in die *Tenya Ave* einbogen, überwiegte die Freude das dreiwöchige Unternehmen ohne ernstlichen Zwischenfall überstanden zu haben und wieder wohlbehalten zu Hause anzukommen. Wir wurden bereits von Brad & Steffi an der Garagentür erwartet. Der offene Röhren-Sound meiner *Harley* war ja nicht zu überhören.

Wahrscheinlich hat man meine *Sportster* schon vor 5 Minuten beim Einbiegen in den *North Gate Blvd.* gehört

Lee Vining, CA → Sacramento, CA

HD = 209 Meilen (342 km)

Bevor ich aber abstieg um Steffi und Brad mit einer herzlichen Umarmung zu begrüßen, machte ich noch schnell mein letztes Touren-Beweisfoto:

Tachometerstand → 17043 Meilen (Abfahrt 13314 Meilen → 3729 Meilen = 6001km)

Uhrenzeit → 16:46h

Temperatur → 35,7°C

Geschafft und geschafft! Aber auch überglücklich das Unternehmen geplant und tatsächlich durchgeführt zu haben. All meine Befürchtungen über mangelnde Kondition, langen Etappen, den harten Sitz und, und und..... hatten sich als überflüssig herausgestellt.

Nun hatten wir natürlich viel zu erzählen.

Der Grill im Garten war auch schon angeheizt. Steffi hatte sogar einen 20cm hohen *Double-Cheese-Chocolate Cake* kreiert. Was für ein Willkommen. Bei einem zünftigen BBQ zusammen mit Craig, schlossen wir eine rundum gelungene Reise ab. *(Na ja, fast)*



13.06.2010 - 16:46h - geschafft!

Eine kleine Bonustour ergab sich dann doch noch. An sich wollte ich am kommenden Tag die Füße hochlegen und einfach mal einen Tag nichts tun, denn 19 Tage Motorradfahren am Stück reichten mir eigentlich vorerst. Ich fragte aber Craig, ob er vielleicht nach meiner Abreise, in den drei für Klaus verbleibenden Tagen, mit ihm eine Ausfahrt entlang des *Sacramento River* nach *Locke, CA* machen könnte. Seine Antwort: „*Ja natürlich jederzeit. Kennst Forsters in Ria Vista? – Was ich war noch nie mit Dir bei Forsters? – Das muss man mindestens einmal in seinem Leben gesehen haben! – Morgen um 10:00h fahren wir dahin. – Ich sage Steve & Ellen Bescheid.*“ Ich konnte Craig nicht ganz absagen, daher

gab ich schließlich mein Okay zu einer kleinen zusätzlichen kleinen Ausfahrt, aber nur bis *Locke, CA* einer Siedlung am Fluss die wohl nur aus ein paar halbzerfallenen, unbewohnbaren Bretterbuden besteht, wovon zwei davon Bars und Treffpunkt für Motorradfahrer waren. Auch würde es



BBQ bei Boardmans

reichen um 11:00 zu fahren, damit wir morgen einmal richtig lange ausschlafen konnten. Etwas enttäuscht sich nicht 100% durchsetzen zu können, schwor mich Craig auf Punkt 11:00h am nächsten Morgen ein. Na gut, 55km einfach, bedeutete ca. 1,5h für hin und Rückfahrt. Länger wollte ich morgen, den letzten Tag vor meinem Rückflug nach Deutschland auf keinen Fall mehr fahren.



Man fühlt sich wohl!

Es wurde fast 24:00h bis wir ins Bett kamen und dem Erlebten in unseren Träumen nachhingen.

Sacramento

aus Wikipedia, der freien Enzyklopädie

Sacramento ist seit 1854 Hauptstadt des US-Bundesstaates Kalifornien. Die Stadt liegt am Zufluss des American River in den Sacramento River.

Klima

Obwohl die Stadt nur 120 Kilometer von der Küste des Pazifiks entfernt liegt, ist es im Hochsommer oft sehr heiß. Die geringe Luftfeuchtigkeit und der Wind, der in der Nacht kühle Luft von der San Francisco Bay heranhöhrt, machen den Aufenthalt jedoch erträglich. Im Raum Sacramento herrscht ein mediterranes Klima vor mit milden, meist feuchten Wintern und warmen trockenen Sommern.

| Month | Mean Temperature °C | | Mean Total Precipitation (mm) | Mean Number of Precipitation Days |
|-------|---------------------|---------------|-------------------------------|-----------------------------------|
| | Daily Minimum | Daily Maximum | | |
| Jan | 3.2 | 11.5 | 94.7 | 7.3 |
| Feb | 5.2 | 15.6 | 72.9 | 6.8 |
| Mar | 6.2 | 17.8 | 65.3 | 7.2 |
| Apr | 7.5 | 21.7 | 29.5 | 4.0 |
| May | 10.2 | 26.8 | 6.9 | 1.2 |
| Jun | 12.9 | 31.0 | 3.0 | 0.7 |
| Jul | 14.5 | 34.0 | 1.3 | 0.2 |
| Aug | 14.4 | 33.4 | 1.8 | 0.4 |
| Sep | 13.2 | 30.7 | 9.4 | 1.3 |
| Oct | 10.2 | 25.5 | 27.4 | 2.6 |
| Nov | 6.3 | 17.3 | 69.1 | 6.3 |
| Dec | 3.2 | 11.5 | 63.8 | 6.7 |

Naturereignisse

Aufgrund seiner geographischen Lage in Nähe der San-Andreas-Verwerfung, wo zwei tektonische Platten aneinander stoßen, ist Sacramento immer wieder von Erdbeben betroffen.
Geschichte

Kapitol in Sacramento

Ab 1839 war das Gebiet Teil von Neu-Helvetien, eine Privatkolonie, die der Schweizer Einwanderer Johann August Sutter mit der Erlaubnis der mexikanischen Verwaltung gründete. Nach dem Mexikanisch-Amerikanischen Krieg von 1846/48 wurde ganz Kalifornien amerikanisch. 1848 brach Sutters Kolonie unter dem Druck des Kalifornischen Goldrausches zusammen. In Folge des Goldrausches die Siedlung Sacramento als Goldgräbersiedlung an der Mündung des American Rivers in den Sacramento River entstand. In dieser Zeit kamen die Goldsucher mit dem Schiff über den Sacramento River hierher, um dann zu Fuß ihr Glück zu suchen.

Bereits 1850 wurde Sacramento zur Stadt erklärt. Nachdem 1856 die erste Eisenbahn eröffnet wurde, wuchs Sacramento zu einem Handelszentrum heran und wurde schnell als Boomtown on the River bekannt. Das weithin sichtbare State Capitol entstand zwischen 1861 und 1869, und durch den Bau eines Kanals im Jahre 1963 wurde die Schifffahrt erheblich erleichtert.



Capitol

Entwicklung der Einwohnerzahl:

| | | |
|---------------|----------------|----------------|
| 1850 - 6.820 | 1910 - 44.696 | 1970 - 257.105 |
| 1860 - 13.785 | 1920 - 65.908 | 1980 - 275.741 |
| 1870 - 16.283 | 1930 - 93.750 | 1990 - 369.365 |
| 1880 - 21.420 | 1940 - 105.958 | 2000 - 407.018 |
| 1890 - 26.386 | 1950 - 137.572 | 2010 - 466.488 |
| 1900 - 29.282 | 1960 - 191.667 | |

Lee Vining, CA → Sacramento, CA

HD = 209 Meilen (342 km)

Kultur und Sehenswürdigkeiten

Sacramento ist seit 1947 Sitz der kalifornischen Staatsbibliothek. Sehenswert sind das Pioniermuseum Fort Sutter und das California State Railroad Museum, eines der besten Eisenbahnmuseen der USA. Das Museum ist in der sogenannten „Old Town“ gelegen, einem nachgebauten Teil der Stadt aus dem 19. Jahrhundert. Weitere Sehenswürdigkeiten sind das California State Fair Grounds (Cal Expo) am American River, die Arco Arena (Heimspielstätte des NBA-Teams Sacramento Kings) etwas außerhalb direkt an der Interstate 5 in der Nähe des Flughafens gelegen und Sacramentos Zoo nahe der Innenstadt.

Auf Grund von Bands wie den Deftones, Papa Roach und Far gilt Sacramento als Wiege des sogenannten „Nu Metal.“



Sacramento River – Hebe-Brücken

Wirtschaft und Infrastruktur

Wirtschaftliche Bedeutung besitzen der Obstanbau, Konserven-, Maschinen-, Automobil-, Holz- und Nahrungsmittelindustrie.

Verkehr

Sacramento hat Anbindung an die Interstate 80 und die Interstate 5 und liegt etwa 170 km nordöstlich von San Francisco, 200 km südwestlich von Reno, und 550 km nördlich von Los Angeles. Vom Sacramento International Airport sind Flüge in alle Städte der USA möglich. Eine wichtige Stütze des innerstädtischen Nahverkehrs ist die Light Rail Transit-Straßenbahn.



Sacramento, CA



USA Tour mit Klaus

Tag 19 12.06.10



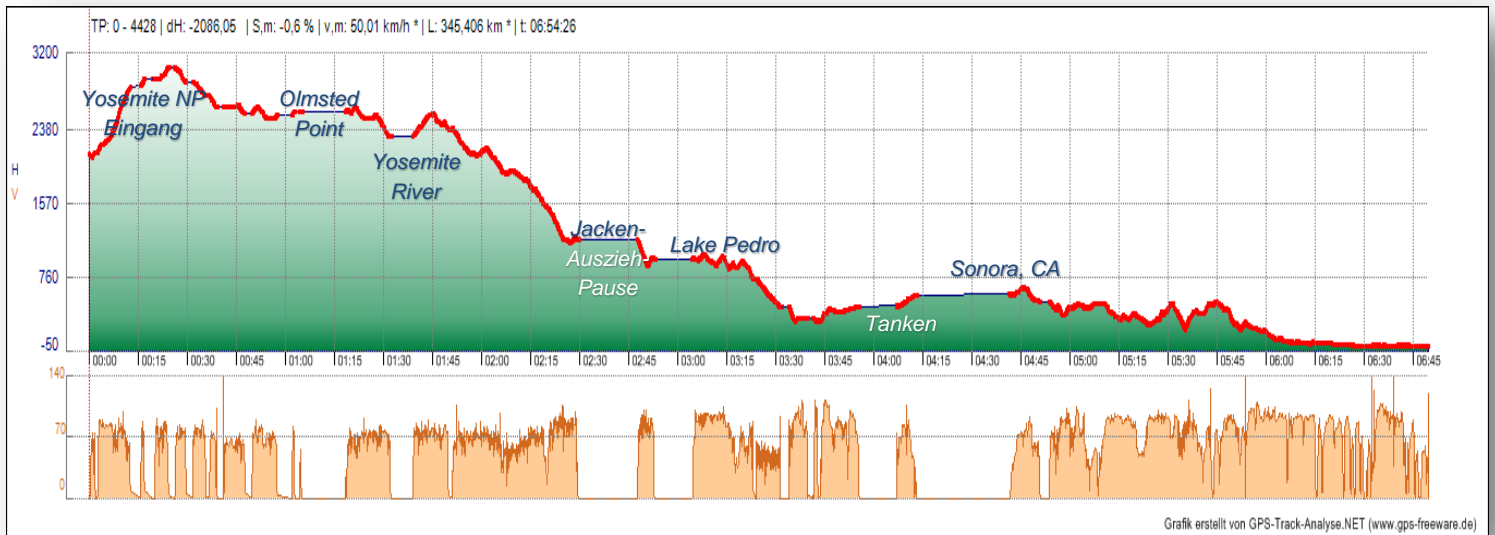
Lee Vining, CA → Sacramento, CA

HD = 209 Meilen (342 km)

Statistik Garmin Navi

Lee Vining, CA → Sacramento, CA

345 km

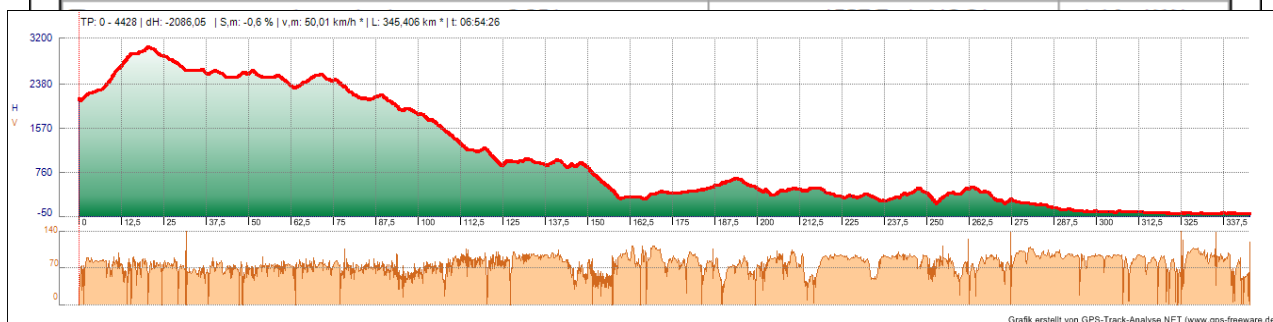


| | | |
|--------------------------|-----------|----------------|
| Start | 08:50h | Lee Vining, CA |
| Ende | 16:55h | Sacramento, CA |
| Fahrtzeit (ohne Pause) | 05:26h | |
| Pause (> 5 min) | 01:28h | |
| Streckenlänge | 345 km | |
| Mittlere Geschwindigkeit | 63,4 km/h | |
| Tiefster Punkt | 8 m | Sacramento |
| Höchster Punkt | 3032m | Tioga Pass |

Statistische Auswertung

des Tracks: 20100612-all.gtabin, 13-JUN-10

| Art des Wertes | Wert | Einheit |
|---|---------------------|----------|
| Start der Aufzeichnung | 12.06.2010 18:48:48 | - |
| Länge der Aufzeichnung | 06:54:26 | hh:mm:ss |
| Ende der Aufzeichnung um | 13.06.2010 01:43:14 | - |
| Anzahl der Trackpoints | 4416 | - |
| Strahlänge gesamt | 344,979 | km |
| Maximale Geschwindigkeit | 112,75 | km/h |
| Geschwindigkeitsanteil (streckenbezogen) bis 25 km/h | 0,84 | % |
| Geschwindigkeitsanteil (streckenbezogen) bis 50 km/h | 5,6 | % |
| Geschwindigkeitsanteil (streckenbezogen) bis 75 km/h | 33,71 | % |
| Geschwindigkeitsanteil (streckenbezogen) bis 100 km/h | 55,4 | % |
| Geschwindigkeitsanteil (streckenbezogen) bis 130 km/h | 4,46 | % |
| Reine Fahrzeit | 05:26:37 | h:mm:ss |
| Durchschnittsgeschwindigkeit ohne Pausen | 63,37 | km/h |
| Summe der Pausenzeiten (Pausen > 5 min) | 01:27:49 | h:mm:ss |
| Durchschnittsgeschwindigkeit inklusiv Pausen | 49,94 | km/h |
| Überwundene Höhen +/- absolut | 10769,54 | m |
| Minimale Höhe | -4,68 | m |
| Maximale Höhe | 3032,10 | m |
| Durchschnittliche Höhe (Höhenintegral) | 1030,46 | m |
| Überwundene Höhen Bergauf (+) über 136,094 km | 4341,69 | m |
| Mechanische Arbeit Bergauf bei 80 kg Masse | 3407,4 | kJ |
| Mechanische Leistung Bergauf in 2,32 h | 1466,4 (407,3) | kJ/h (W) |
| Überwundene Höhenmeter Bergab (-) über 188,645 km | -6427,72 | m |



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