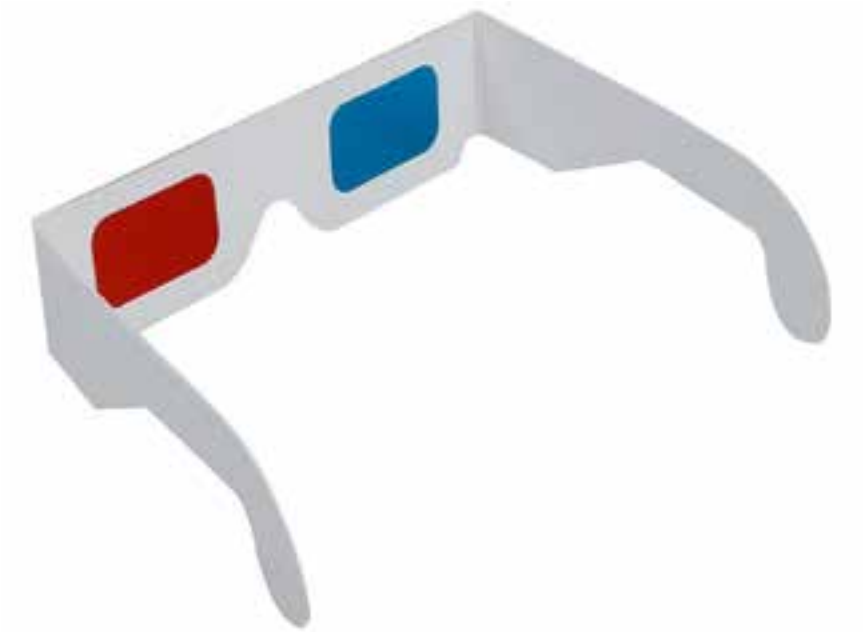
Vancouver
Alaska
Panamakanal
Karibik
Nova Scotia
Island
Europa

Die gefährlichste aller Weltanschauungen ist die Weltanschauung jener Leute, welche die Welt nicht angeschaut haben

Lebensweisheit aus Tansania

Joachim und Christine Böhringer

50 Tage mit Queen Elizabeth unterwegs Band 1



Für die Betrachtung einer Reihe von Bildern in diesem zweibändigen Werk ist eine **Anaglyphenbrille mit mit Rot – Cyan Filtern** wie oben abgebildet erforderlich. Die Brille ist dem Buch beigelegt. Bilder, die im 3D-Modus zu betrachten sind werden schnell erkannt: sie sind leicht unscharf und bilden bei den meisten Bildern rote und grüne Ränder, die durch die Betrachtung mit der Anaglyphenbrille verschwinden und dabei eine Tiefenwirkung erzeugen.

Alle Bilder im 3D-Modus sind in der Bildunterschrift durch den Zusatz (3D) gekennzeichnet.

© 2019 Joachim + Christine Böhringer
Bodenseestraße 4/1
88048 Ailingen
Fon: 07541 5908 636
www.boehringer.website

Inhalt Band 1

Hinweis zur Seitennummerierung Band 1 und 2:
Band 1 und 2 sind von Seite 1 bis Seite 610 durchgehend nummeriert. Dies gilt ebenso für den Anhang. Alle Seitenangaben im Index im Band 2 von
Seite 1 bis **310** beziehen sich auf **Band 1**,
alle Seitenangaben von
Seite 311 bis **612** beziehen sich auf **Band 2**.

Die Reise ..... **VIII**
Vancouver (Kanada) ..... **VIII**
Inside Pasage Scenic Cruising (Kanada) VIII
Ketchikan (Kanada) ..... **VIII**
Juneau (USA) ..... **VIII**
Skagway (USA) ..... **IX**
Icy Strait Point und Honnah (USA) ..... **IX**
Sitka (USA) ..... **IX**
Vancouver (Kanada) ..... **X**
San Francisco (USA) ..... **X**
Los Angeles (Kalifornien) ..... **X**
Cabo San Lucas (Mexico) ..... **X**
Puerto Quetzal (Guatemala) ..... **X**
Puntarenas (Costa Rica) ..... **XI**
Fuerte Amador (Panama-Stadt) ..... **XI**
Panamakanal ..... **XI**
Oranjestad auf Aruba ..... **XI**
Fort Lauderdale (Florida) ..... **XI**
New York (USA) ..... **XI**
Halifax, Nova Scotia ..... **XI**
St. Johns (Neufundland) ..... **XII**
Ísafjörður (Island) ..... **XII**
Reykjavik (Island) ..... **XII**
Greenock und Glasgow (Schottland) ..... **XIII**
Dublin (Irland) ..... **XIII**
Southampton (Großbritannien) ..... **XIII**
London (GB) ..... **XIII**
Zürich (CH) ..... **XIII**
Ailingen (D) ..... **XIII**

Vancouver **1**

Alaska **3**

Ketchikan – Lachshauptstadt Alaskas **4**
Die Stadt ist baulich ein Erlebnis **4**
Flüssiger Sonnenschein **4**
Essen in Alaska **4**
Ketchikan **5**
Lachs – darum geht`s **6**
Seelachs und Alaska Seelachs **6**
Wildlachsarten **6**
...und um Dolly **7**

Juneau – Fjorde und Gletscher **12**
Ausflüge in Juneau **12**
Fahrt im Schulbus zum Mendenhall-Glacier **14**
Mendenhall-Glacier **17**
Nugget-Falls **18**
Salmon Forest **20**
Alter Landungssteg in Juneau **24**
Mount Robert Tram **26**
Skagway and the „White Pass and Yukon Railway“ **28**
Eine alte Goldgräberstadt **28**
Das Zentrum der „Stadt“ **29**

Skagway **29**
Skagway Photography Tour **30**
White Pass **32**
Skagway City – Goldgräberstadt **40**
Eisenbahn in Skagway **42**

Icy Strait Point **45**
Icy Strait Point und Honnah **46**
Dorf Honnah **47**
Hubbard Clacier **59**
Tolles Gletscherwetter **61**
Sage vom Feuer am Icy Strait Point **114**

Sitka – ein wenig Russland in Alaska **74**
Sitka war eine russische Ortsgründung **74**
Schlacht von Sitka 1804 ..... **74**
1867 wurde Alaska an die USA verkauft **74**
Sitka/Alaska **75**
Russicher Friedhof **76**
Einkaufen **76**
Weihnachtsgeschäft der Kirche **76**
Sitka ist bemerkenswert schön **76**

Victoria BC **83**
Hauptstadt von BC **86**
Sehenswertes **87**
Wunderbare chinesischiche Lokale **87**
Victoria lohnt sich – Vancouver ist spannender **87**
Victoria Fisherman's Wharf **90**
Trans-Canada Highway Nr. 1 ..... **92**
Aus der Stadt in die Natur **94**

Vancouver **95**
Inside Passage **97**
Orte der Inside Passage **99**
Viele Tiere während der Fahrt **101**
Hauptdarsteller Natur **112**
Der nördliche Teil in Alaska **112**
Kreuzfahrtschiff ist klein **112**
Alaskas Regenwald **112**

Vancouver **117**
Vancouver City **118**
Einreise in die USA und
das „Face of our Nation“ **118**
Vancouver Aquarium **120**
Was gibt es zu sehen? **120**

San Francisco **135**
One day if I go to heaven – San Francisco **136**
San Francisco ist auf Hügeln gebaut **136**
Der Embarcadero und Fishermans Wharf **136**
Golden Gate Bridge und Presidio **137**
Lombard Street **138**
Haight-Ashbury **139**
North Beach **139**
Chinatown **139**
Fishermans Wharf Pier 39 ..... **140**
Pier 43 – Ferry Arch **144**
Alcatraz Island – Gefängnisinsel und
Nationales Denkmal **146**
Cable Car **148**
Geschichte der Bahn **148**
Kampf um die Kabel-Bahn **148**
Restaurierung der Bahn **149**
Nationaldenkmal der USA **149**
Gripman und Bremser – zwei Mann fahren **149**
Wartezeiten **149**
Schöne Gebäude in Frisco **156**
Golden Gate Bridge **162**
Fragen aus dem Jahr 1933 ..... **163**
Gewagte Konstruktion der Golden
Gate Bridge **163**
Die Golden Gate Bridge in Zahlen **163**
San Francisco ist eine Reise wert **166**

Los Angeles **170**
Unabhängigkeitstag – 04. Juli 2019 – **172**
Feuerwerk über den Schiffen **172**
Queen Mary (Hotelschiff in LA) **172**
Unabhängigkeitstag der USA **172**

Feuerwerk zum Unabhängigkeitstag 172
Unabhängigkeitstag 174
LA – Stadt der Engel 176
Das hat Folgen: Staus ohne Ende 176
Man muss alles rund um den Verkehr planen . 176
Parken ist anscheinend richtig schwierig 176
Stadtgründung LA 179
Das älteste Haus in Los Angeles 180
Breite Straßen ergeben lange Parkplätze 184
HOLLYWOOD 186
Farmers Market LA 194
Los Angeles ist keine weitere Reise wert 194

Mexiko 197
Mexiko – Kurzüberblick 198
Grenze zu den USA – Fun Side of Trump`s Wall . 198
Mexiko – ein Land der Kontraste 198
Texas gehörte mal zu Mexiko 198
Cabo San Lucas 202
Das Ende der Welt – zumindest in Mexiko 203
Wale 203
Rochen 203

Guatemala 213
Guatemala: Puerto Quetzal 214
Cruise Port Puerto Quetzal 214
Überraschender Besuch in Antigua 215
Ein Besuch in Antigua 216
Antigua – eine alte Stadt 216
Antigua entwickelt sich 216
Antigua nach dem großen Erdbeben 216
Weltkulturerbe 216
Die Stadt lebt heute vom Tourismus 216
Autobahnraststätte 218
Besuch einer Weberei 220
Handpuppen 222
Tortillas und Kaffee 224
Antigua – die barocke Stadt 226
Barockkirche La Merced 228
Antigua – Straßenbild 232
Casa Santo Domingo – Hotel • Museo 234
Hotel Vosada de Don Rodrigo 236
Markthalle 238
Straßenhändler 240
Jadeindustrie 242
Jadeverkauf und Jadekunst 246

Costa Rica 249
Puntarenas (Costa Rica) 250
Europäern besiedelten Costa Rica ab 1560 250
Grenzen des Landes 250
Puntarenas 250
Landgang direkt in Puntarenas 250
Isla Cedros 250
Chira 250
Isla Venado 250
Nationalpark Manuel Antonio 251
Sport 251
Krokodile 251
Provinz Puntarenas 251
Tropischer Regenwald 252
Wo sind die Krokodile? 256
EcoJungle Cruises Guacalillo 256
Tiere unterwegs 258
Eisenbahnfahrt durch den Dschungel 264
Mit der Machete durch den Urwald 264
Eisenbahn in Costa Rica 266
Überraschung am Bahnhof 266

Panamakanal 269
Der Kanal 270
Schiffsgrößen für den Kanal 270
Durch den Kanal gesparte Seemeilen
und Zeit für die Schifffahrt 270
Einfahrt in den Panamakanal
„Bridge of the Americans“ 272
Schleuseneinfahrt 274
Schleusenkammer 276
Das Schleusen im Kanal 278
Neue Schleusen verursachen Wassermangel .. 278
Neubau bewegt Erdmassen
von 63 Pyramiden 279
Das Schleusen 279
Ein Schiff, vier Lokomotiven 280
Lokomotiven 281
Fahrt durch „Culebra Cut“ und „Catun Lake“ .. 284
Menschen am Kanal 286
Ein deutscher Kran von 1942 am Kanal 292
Abschluss der Durchfahrt 298
Auslaufen in das karibische Meer 300
Pelikane 302

Überblickskarte zur Reise 304

Die Reise

Von Vancouver nach Southampton für 49 Nächte vom 20.06.2019 bis 08.08.2019 an Bord der Queen Elizabeth, Reisenummer Cunard Q918C.

Der Überblick wurde vor Beginn der Reise verfasst, damit wir eine Orientierung zur Reise bekommen und uns mit einzelnen Aktivitäten an den verschiedenen Häfen vertraut machen können. Einen Teil der Häfen kennen wir ganz gut. Vancouver und einen Teil der wunderschönen Alaskaroute sind wir bereits gefahren und wir freuen uns, diese Strecke diesmal im Sommer zu besuchen. New York, Halifax und St. Johns haben wir mit dem Schiff, aber auch mit dem Auto mehrmals angesteuert und es ist immer wieder schön, in diese Städte und in die teilweise wilden Landschaften zu kommen.

Vancouver (Kanada)
Vancouver, im Südwesten von British Columbia gelegen, ist gesegnet mit atemberaubenden Aussichten und spannenden Aktivitäten. Die Stadt bietet eine perfekte Mischung aus urbanen und natürlichen Erlebnissen. Ob Großstadtleben, Segeln, Skifahren, Jagd, Golfen, Eishockey oder Angeln – Besucher haben die volle Auswahl. Vancouver ist eine grüne Stadt, die vielen großen Stadtparks locken mit grünen Flächen und bunten Blumen.

Vancouver ist die Heimat des Wintersports. Viele Menschen erinnern sich gerne an das Jahr 2010, als hier die XXI. Olympischen Winterspiele stattfanden. Ein großartiges Event, das nicht nur Wintersportbegeisterte nach Vancouver und in die Rocky Mountains lockte.

Unmittelbar nach Verlassen des Kreuzfahrtterminals von Vancouver kommt man aus dem Staunen nicht heraus. Egal wo man hinschauen wird, der Blick endet in einem traumhaften Schauspiel der Natur. Die satten grünen Landschaften der Coast Mountains beeindrucken.

Inside Pasage Scenic Cruising (Kanada)
Vor der Kulisse der Küstenberge wirkt selbst ein Kreuzfahrtschiff wie ein kleiner Kutter, der sich in eine Welt der Riesen verirrt hat: unterwegs von Vancouver nach Alaska – auf Tour durch die Inside-Passage Richtung Norden, immer tiefer hinein in die dünn besiedelten Regionen am Rande des Kontinents. Dorthin, wo mehr Bären als Menschen zu Hause sind. Dorthin, wo der Westen noch immer wild ist.

Hauptdarsteller und größte Attraktion zugleich ist die Natur. In dieser Weltgegend ist das so. Zu Wasser. Zu Land. In der Luft. In der Inside-Passage ist der beste Platz mit grandiosem Blick ein Schiff auf dem Weg vom kanadischen Basishafen Vancouver aus hinauf nach Skagway oder noch weiter bis Seward bei Anchorage in Alaska. Ein Teil der Welt, in die man nur per Schiff oder Wasserflugzeug kommt.

Ketchikan (Kanada)
Ketchikan ist die „First City" auf unserer Alaska-Fahrt. Besucher stehen hier zum allerersten Mal auf alaskischem Boden. Die schöne alte Stadt zeigt sich von ihrer besten Seite. Wegen des großen Vorkommens an Lachs gilt Ketchikan vor allem als „Lachskapelle der Welt". Unbedingt probieren sollte man den frisch gefangenen und ebenso frisch zubereiteten Fisch.

Wir bummeln durch die vielen Geschäfte oder stöbern in den Galerien nach der Kunst der Einheimischen. Der Blick in die Straßen der Stadt ist einfach atemberaubend. Auf der einen Seite sehen wir die vielen typischen Häuser und Geschäfte, die auf Stelzen errichtet wurden. Auf der anderen Seite kleben die Gebäude förmlich am Hang und sind nur durch steile Holztreppen zu erreichen. Landschaftlich hat Ketchikan einiges zu bieten. Das kleine Städtchen ist eingerahmt von bewaldeten Berghängen und dem felsigen Deer Mountain.

Juneau (USA)
Juneau ist die wunderschöne und ungewöhnlichsten Hauptstadt eines Bundeslandes in den USA. Die Hauptstadt Alaskas gilt als das Zuhause des Edelmetalls Gold. Hier kann man in eine der vielen Goldstores gehen und dabei viel Geld ausgeben. Die Stadt beeindruckt auch bei unserem zweiten Besuch. Zwar nicht durch die vielen Goldminen, aber mit den herausragenden Bergen und den vielen Gewässern in und um die Stadt.

Mit dem Goldrausch gewann Juneau schnell an Wohlstand, welcher bis heute anhält. Aufgrund der vielen kleinen Straßen und Gassen bezeichnet man die Stadt heute auch als „Little San Francisco".

Als Kreuzfahrtziel lockt Juneau vor allem wegen seiner Gletscher. Das mit fast 4.000 km² große Juneau Icefield umfasst über 40 Gletscher, darunter auch die bekannten Mendenhall- und Taku-Gletscher. Einzigartige Aktivitäten wie Gletscherflüge,

Hintergrundbild: Alaska – bei der Fahrt durch die Inside Passage

Walbeobachtungen, Angeln und Kayak fahren inmitten der atemberaubenden Natur begeistern.

Auch kulturell hat Juneau vieles zu bieten. Museen, historische Stätten, Kunstgalerien, Festivals und lokale Einkaufsmöglichkeiten sorgen dafür. So wartet das wunderschöne Gouverneurs-Herrenhaus auf einen Besuch. Auf einem Hügel gelegen, können wir es bereits beim Einlaufen in den Hafen von Juneau erblicken.

Juneau ist übrigens nur mit dem Schiff oder dem Flugzeug erreichbar – eine Straße nach Juneau gibt es nicht! Das ist ganz gut so!

Skagway (USA)

Die Stadt Skagway ist ein kleines idyllisches Goldgräberdörfchen in Alaska mit einem Fjord zum Pazifik. Etwa 950 Einwohner leben hier, die Tendenz geht wohl eher nach unten. Auf einem Quadratkilometer leben hier 0,8 Personen.

Die Einheimischen nennen das Dorf auch den „windigen Ort". Skagway hat wohl das typische alaskische Flair. Einzigartige Landschaften um den Ort überzeugen und laden zum längeren Verweilen ein. Die vielen bunten Häuser mit ihren typischen Fassaden, die Holzbürgersteige und die Kultur der Einheimischen ergeben eine gemütliche Atmosphäre.

Das Ortszentrum befindet sich direkt im Hafen. Die Hauptstraße erstreckt sich einmal durch das ganze Zentrum der Stadt und lockt mit vielen verschiedenen Geschäften. Da alle Einrichtungen sehr gut zu Fuß erreicht werden, haben wir den Ort wirklich schnell kennengelernt. Es gibt viele Aktivitäten wie z. B. eine Boots- und Wildwasserfahrt oder eine Fahrt im Hundeschlitten. Ursprünglich war Skagway eine Goldgräberstadt. Auf den Spuren der alten Goldgräber können viele Minen erforscht werden. Dabei kann man selbst eine Pfanne zur Hand nehmen und Gold auswaschen. Wir haben nicht versucht uns unseren Fahrpreis zu erarbeiten – so etwas klappt vermutlich nicht.

Icy Strait Point und Honnah (USA)

Wir liegen hier auf Reede. Daher beginnt der Aufenthalt mit einer Tenderfahrt von der Cunard Queen an Land. Der Hafen ist sehr klein und es können nur kleine Schiffe direkt anlegen. Er befindet sich auf der Chichagof-Insel und liegt an der Einfahrt zur Glacier Bay. Hier können große Braunbären, Seeotter, Greifvögel, Wale und viele mehr in ihrem natürlichen Lebensraum beobachtet werden. Der Hafen ist noch sehr natürlich und idyllisch, die typischen Hafenanlagen fehlen.

In maximal fünf Minuten erreichen wir alle Einrichtungen, wie Restaurants mit ortstypischer Küche und kleine Geschäfte. Und natürlich lockt Icy Strait Point vor allem mit seiner traumhaften Landschaft, die den Ort umgibt. Und mit dem kleinen Nachbarort Honnah, einem alten Indianerdorf, in dem vor allem Volkskunst (Holzschnitzerei) und Fischerei zu finden ist. Wir waren dort. Lohnt sich.

Icy Strait Point gilt als der beste Ort um Buckel- und Schwertwale zu beobachten und sie in freier Wildbahn zu erleben. Unsere Tischnachbarn hatten Glück und konnten Wale beobachten.

Sitka (USA)

Zwei majestätische schneebedeckte Berge und der Pazifische Ozean, so liegt Sitka vor uns. Sitka zählt zu den schönsten und facettenreichsten Städten im Südosten Alaskas. Hier öffnen sich für uns die Tore zur Heimat der Tligit Native Americans und gleichzeitig zu der des russischen Reiches.

Sitka wurde 1799 als russische Siedlung gegründet. Die Stadt wurde von den Einheimischen Tligit-Indianern zurückerobert, doch sie blieb immer unter russischem Einfluss. Im Jahr 1808 wurde Sitka zur Hauptstadt des russischen Amerikas. 1867 wurde in Sitka die Übergabe Alaskas von Russland an amerikanische Wirtschaftsunternehmen und damit an die USA in einer formellen Zeremonie vollzogen. Da ärgern sich die Russen vom Schlage Putins heute noch darüber.

Die Kultur Russlands wird uns hier nahe gebracht. Besonders in den Museen kann man viel über die russische Geschichte vor Ort und über die der Tligit-Indianer lernen. Aber nicht nur der russische Einfluss unterscheidet Sitka vom Rest Alaskas. Auch die Umgebung der Stadt ist bemerkenswert. Der Hafen liegt direkt unter dem ruhenden Vulkan Edgecumbe und dem Berg Fuji. Diese zwei gigantischen Berge beeindrucken mit ihrer großen Pracht.

Bevor wir den Hafen verlassen und die Reise fortsetzten, waren wir noch auf einen Abstecher in der Lincoln Street. Sie stellt die Hauptattraktion in Sitka dar und bietet angeblich alles was das Herz begehrt. Geschäfte, Restaurants und Cafés versuchen die Gäste zum Geldausgeben zu animieren.

Victoria (Kanada)
Victoria, die Hauptstadt von British Columbia, liegt am zerklüfteten Südzipfel von Vancouver Island. Die Stadt eignet sich dank ihrer zahlreichen Grünflächen ideal für Outdoor-Aktivitäten. Die britische Kolonialvergangenheit zeigt sich in der viktorianischen Architektur, die die Stadt prägt, darunter das stattliche Herrenhaus Craigdarroch Castle. Zu den prächtigen Gartenanlagen Victorias zählen die 22 Hektar großen Butchart Gardens mit Blumenbeeten, Statuen, Wasserspielen und einem Karussell.

Die Stadt wurde nach der britischen Königin Victoria benannt. Sie befindet sich zwar in einem Indianergebiet, ist aber stark von den Briten beeinflusst worden. Dies zeigt sich in Victoria besonders in der alten Architektur und an einigen roten Doppeldeckerbussen, die ein britisches Flair zaubern.

Man kann einen Spaziergang in einem der vielen Gärten, z. B. dem Butchards Garden genießen. Hier wartet eine bunte Mischung aus italienischer, japanischer und mediterraner Flora und Fauna. Obwohl das Wetter in Victoria dazu einlädt seinen Besuch im Freien zu verbringen, ist der Besuch des Nationalmuseums „Royal British Columbia Museum" empfehlenswert. Man kann hier vieles über die Kultur und Geschichte der Indianer erfahren. Ein weiteres Ziel sollte das legendäre und schlossähnliche Parlamentgebäude „Fairmont Empress" sein. Hier könnte man sich am Nachmittag tatsächlich eine britische Tea-Time gönnen und hätte dadurch einen Vergleich zur Tea-Time auf der Queen.

Victoria ist bekannt als eine Tauch-Destination der Weltklasse. Viele Taucher begeben sich hier auf Entdeckungstour und erforschen die farbenfrohe Unterwasserwelt. Für alle, die ohne Tauchgerät auskommen müssen, empfehlen wir ein Bad mit den Seelöwen und Seehunden von Victoria. Oder eine Walbeobachtungstour.

Vancouver (Kanada)
Unser dritter Besuch in Vancouver während dieser Reise. Wir genießen diese schöne Stadt diesmal mit einem Besuch im Aquarium. Wir sehen die gewaltigen Berge am Pazifik und sind von dieser Ecke der Welt einfach immer wieder begeistert.

Es war ein Traum, hier vor der Abfahrt mit dem Schiff Vancouver Island zu besuchen. Unsere dortigen Erlebnisse sind im Buch „Vancouver Island" nachzulesen.

San Francisco (USA)
San Francisco ist die legendäre Stadt an der Westküste, eine der europäischsten der USA. Mit ihrer charakteristischen Skyline und der Durchfahrt unter der Golden Gate Bridge ist sie für viele Menschen der Inbegriff einer Fernreise.

San Francisco ist eine hügelige Stadt im Norden Kaliforniens, die an der Spitze einer Halbinsel zwischen dem Pazifik und der Bucht von San Francisco liegt. Die Stadt ist berühmt-berüchtigt für ihren ganzjährigen Nebel, die legendäre Golden Gate Bridge sowie ihre Straßenbahnen und bunten viktorianischen Häuser. Der bekannteste Wolkenkratzer der Stadt, die Transamerica Pyramid, steht im Finanzviertel. Die in der Bucht gelegene Insel Alcatraz war einst eine berüchtigte Gefängnisinsel.

San Francisco hat eine Unzahl an Sehenswürdigkeiten. Die Golden Gate Bridge ist sicherlich die berühmteste Attraktion, aber auch der viktorianische Baustil aus der Goldgräberzeit und die unverwechselbaren Cable Cars gehören zum Stadtbild. Die Zwillingshügel (Twin Peaks), das Museum für moderne Kunst, das Viertel Fisherman's Wharf, die Transamerica Pyramid und die zahlreichen Parks geben dieser Stadt ihr unverwechselbares Gepräge.

Los Angeles (Kalifornien)
Eine riesige Stadt, aus vielen Städten zusammengewachsen. Man sollte sich auf dem Hollywood Boulevard und in Beverly Hills umsehen. Besonders anziehend ist natürlich Hollywood mit seinen Filmstudios und dem Grauman's Chinese Theater, wo Stars ihre Hand- und Fußabdrücke hinterließen. Wir machen für einen Überblick eine Stadtrundfahrt. Aber die Stadt gefällt uns nicht.

Cabo San Lucas (Mexico)
Auf der südlichsten Spitze der mexikanischen Halbinsel Baja gelegen, erwartet uns in Cabo San Lucas eine großartige, von der Brandung geformte Landschaft aus Toren und Bögen. Wir besuchen die Strandpromenade, auf denen die Einheimischen ihre farbenfrohen Waren anbieten, schlendern entlang weißer Sandstrände und manche Kreuzfahrer schnorcheln und baden in tiefblauen Buchten.

Puerto Quetzal (Guatemala)
Puerto Quetzal ist nach dem Wappenvogel von Guatemala benannt und der größte Pazifikhafen

Hintergrundbild: Golden Gate Bridge San Francisco vom Strand aus gesehen

des Landes. Die Stadt liegt an der Westküste und wird vor allem als Ausgangspunkt für Ausflüge zu alten Maya-Ruinen, in die Ruinenstadt Antigua oder zum landschaftlich besonders reizvollen Atitlansee genutzt.

Puntarenas (Costa Rica)
Puntarenas, eine Hafenstadt im Westen von Costa Rica, besitzt einen der bedeutendsten Häfen an der Pazifikküste des Landes. Die Stadt liegt am Eingang zum Golfo de Nicoya, gegenüber der Halbinsel Nicoya auf einer schmalen Landzunge und ist Anlegehafen für Schiffe aus aller Welt.

Seit der Einstellung des Eisenbahnverkehrs in den 80er Jahren ist Puntarenas übrigens nur noch auf dem Straßenweg mit der Landeshauptstadt San José verbunden.

Fuerte Amador (Panama-Stadt)
Schon die Ankunft in Fuerte Amador ist ein einmaliges Erlebnis. Unser Schiff legt an einer kleinen, vorgelagerten Insel an, die die Haupstadt Panama-Stadt vom Panamakanal trennt. Die Fülle an Attraktionen ist der tollen Lage dieses Hafens zu verdanken.

Panamakanal
Dem Panamakanal eilt sein Ruf voraus. Und für viele Menschen ist eine Fahrt zwischen Atlantik und Pazifik immer noch das Ziel ihrer Träume. Vergleichbares gibt es nur noch bei einer Fahrt durch den Suezkanal.

Vor Ort hat man die Möglichkeit die imposanten Schleusenanlagen des 1914 fertiggestellten und 77 Kilometer langen Kanals aus nächster Nähe zu betrachten. Ganz anders, aber nicht weniger interessant kann es werden, wenn man sich für die Finanz- und Kulturmetropole Panama-Stadt als Ausflugsziel entscheidet. Man hat einen tollen Blick auf die in den Himmel ragenden Wolkenkratzer und die Bucht. Oder man kann über die Promenade „Paseo de las Bóvedas“ flanieren. Sehenswert ist auch der zentrale Ort „Casco Viejo“, der von kolonialer Architektur und der Avenida Central umgeben ist.

Oder sollen wir den Tag lieber ganz entspannt in Fuerte Amador verbringen? Dann sollten wir uns das „Biomuseo“ nicht entgehen lassen. Am Ende der Straße, die die Hafeninsel mit dem Festland verbindet, befindet sich das vom berühmten Architekten Frank Gehry konzipierte Museum, in dem die Artenvielfalt Panamas anschaulich dargestellt wird. Neben der Ausstellung macht die ungewöhnliche Architektur einen Besuch doppelt lohnenswert.

Oranjestad auf Aruba
In der Hauptstadt von Aruba erinnern viele Häuser an die holländischen Gründerjahre. Auch Königin Wilhelmina grüßt in dem nach ihr benannten Park majestätisch vom Podest. Malerisch sind hier vor allem der alte Schoner-Hafen und der Markt mit seinen Angeboten an tropischen Früchten und Gemüsesorten.

Fort Lauderdale (Florida)
Dieses tropische Küstenstadt wird auch „Venedig Amerikas“ genannt. Ein Netz von Flüssen und Kanälen durchzieht die Stadt, an deren Ufern in exotischen Gärten luxuriöse Villen den Wohlstand der Einwohner zeigen. Der Sandstrand erstreckt sich auf rund 10 km Länge – gesäumt von Restaurants, Hotels, Marinas und Golfplätzen.

New York (USA)
Die Hauptstadt der Welt hat viel zu bieten: Trendbewusste Menschen, unendlich hohe Wolkenkratzer, ein Meer an Restaurants. Dazu die größten und schönsten Museen der Welt, tausende Läden und natürlich ganz viel Energie. Wir genießen einfach mal wieder die von uns geschätzte und oft besuchte Weltstadt.

Und es ist einfach immer wieder ein Erlebnis: die imposante Einfahrt in den Hafen von New York. Vorbei an der Freiheitsstatue liegt die Skyline von Manhattan vor uns. Hier können wir ab dem Pier 90 direkt in die Stadt gehen und uns treiben lassen. Ein direkt geplantes Programm haben wir nicht, mal sehen was so kommt.

Halifax, Nova Scotia
Auch heute noch ertönt zur Mittagszeit der Kanonenschlag von der Zitadelle und erinnert an die britische Geschichte der Stadt. Die ehemalige britische Festung von 1856 ist das Wahrzeichen der wichtigsten Stadt Nova Scotias. Halifax ist schön, gemütlich und bietet dem Besucher das Erlebnis einer entspannten Großstadt. Wir waren schon mehrmals hier, da Halifax den nächstgelegenen Flugplatz zu Europa hat. Das ergibt kurze Flugzeiten.

Der restaurierte alte Hafen mit unzähligen Cafés, Pubs, Museen und Werften ist einer der beliebtesten Treffpunkte der Stadt. Wir nehmen uns einen Mietwagen und fahren zu Peggys Cove, um uns einen fangfrischen Hummer zu gönnen.

St. John`s (Neufundland)

St. John`s ist die Hauptstadt der vor Kanada gelegenen Insel Neufundland. Und die Stadte ist kein ganz gewöhnlicher Ort. Denn geografisch gesehen liegt der Hafen näher an Europa als an manchen westlichen Orten Kanadas. Einzigartig ist auch die eigene Zeitzone, die es auf der Insel gibt: Die Neufundländer sind ihren kanadischen Landsleuten um eine halbe Stunde voraus. Außerdem gilt St. John's als die älteste Stadt Nordamerikas. Der Hafen war bereits 1497 Sommersitz europäischer Fischerflotten, die ersten festen Siedler waren Briten.

Heutzutage prägen das Alter und der Wandel der Zeit das eindrucksvolle Stadtbild. Die Architektur von St. John`s ist eine Mischung aus bunten Holzhäusern, stattlichen Stein- und Backsteinkirchen, Kolonialgebäuden und modernen Hochhäusern.

Es gibt große Hauptstraßen, die parallel zum Ufer verlaufen bis hin zu historischen Seitenstraßen, die sich die Stadthügel hinaufwinden. Aufgrund dieser Kulisse sagen viele Menschen der Stadt eine gewisse Ähnlichkeit mit der kalifornischen Metropole San Francisco nach. Bewacht wird die Stadt von ihrem Wahrzeichen, dem „Cabot Tower", der auf dem „Signal Hill" liegt. Wegen der günstigen Position wurde hier seit dem 17. Jahrhundert eine Befestigungsanlage errichtet. Erreichen können wir den „Cabot Tower" von Downtown aus über verschiedene Wege, die nach oben führen. Oben angekommen gibt es einen perfekten Ausblick über die Bucht und St. John`s. Mit sehr viel Glück sind von dort aus sogar Walsichtungen möglich.

Wir schlendern zum Abschluss durch die Gassen mit vielen Irish Pubs, Kunsthandwerksgeschäften und hören manchmal traditionelle keltische Klänge, die aus irgendwelchen Häusern nach draußen klingen. Wenn es geht probieren wir hier in der neufundländische Küche nochmals einen Hummer, bevor wir den amerikanischen Kontinent verlassen.

Übrigens: In St. John`s/Neufundland haben wir vor Jahren unseren ersten Hummer versucht – zwischenzeitlich kamen noch einige dazu.

Ísafjörður (Island)

Ísafjörður, umrahmt von schroff abfallenden Berghängen, bildet das Wirtschafts- und Verwaltungszentrum von Islands Westfjorden. Der Ort wird durch eine Sandbank getragen, die immer wieder aufgeschüttet wird. Somit hat sich die Fläche Ísafjörðurs kontinuierlich vergrößert. Die Halbinsel reicht heute fast von einem Ufer des Fjords zum anderen, wobei ein wirkungsvoll geschützter Hafen entstand.

Ísafjörður in der Region Vestfirðir im Nordwesten Islands ist für die beeindruckenden Landschaften bekannt. Die Holzhäuser mit Wellblechdächern in der Altstadt wurden im 18. und 19. Jahrhundert von Fischhändlern erbaut. Das Westfjords Heritage Museum beschäftigt sich mit der Seefahrtsgeschichte der Stadt und umfasst unter anderem eine Sammlung alter Fischerboote. Im alten Krankenhaus ist heute ein Kulturzentrum mit Archiven und Fotos untergebracht.

Sehenswert sind die eigenwillige, ockerfarbene Betonkirche Isafjardarkirkja und der daran anschließende Friedhof sowie der an der östlichen Mündung des Skutulsfjördur gelegene rot-gelbe, nur etwa fünf Meter hohe Leuchtturm Arnarnesviti.

Reykjavik (Island)

„Skarfabakki Pier" heißt der Kreuzfahrtanleger von Reykjavik, der etwas außerhalb im Osten der Stadt liegt. Von dort aus kann der Tagesaufenthalt ganz individuell gestaltet werden. An Auswahlmöglichkeiten mangelt es jedenfalls nicht, denn die Hauptstadt Islands hat viel zu bieten.

Zerklüftete Gletscher, heiße Quellen, Geysire und dampfende Gesteinsspalten sind charakteristisch für die faszinierende Landschaft Islands.

Eine bekannte Route ist der „Golden Circle". Dies ist ein Erkundungsweg, der mit dem Auto abgefahren werden muss und somit der beste Weg ist, alle Sehenswürdigkeiten in kurzer Zeit zu besuchen. Wir könnten auch einzigartige geologische Attraktionen mit einem Besuch des großen Geysirs und dem Goldenen Wasserfall „Gullfoss" durchführen.

Außer den fantastischen Wundern der Natur hat Reykjavik auch einiges an Kultur zu bieten. Die schneeweiße „Hallgrímskirkja" ist die größte Kirche der Insel und das Wahrzeichen der Stadt. Sie thront auf einem Hügel 73 Meter über der Stadt. Besonders interessant ist die Architektur des Turmes, dessen Fassade an eine Orgel erinnert. Ein weiterer

touristischer Anziehungspunkt ist der alte Hafen von Reykjavik, der gleichzeitig auch Ausgangspunkt für Wal- und Vogelbeobachtungsfahrten ist.

Oder sollten wir die Ruhe bevorzugen? Dann sollten wir die leuchtende, weltberühmte Blaue Lagune von Reykjavik besuchen. Dort könnten wir ein Bad im warmen, türkisen Wasser nehmen, das einen bizarren Kontrast zu dem schwarzen Lavagestein bietet, welches die Lagune umhüllt. Ich denke aber, dass wir das eher nicht machen werden.

Greenock und Glasgow (Schottland)
Greenock wurde vor 1592 als Fischerdorf gegründet, als es sich von der Gemeinde Inverkip abspaltete. 1635 erhielt Greenock die Stadtrechte. Nach 1707 wurde Greenock zum Haupthafen an der Westküste Schottlands und somit seit Anfang des 17. Jahrhunderts auch wichtiger Ort des Schiffbaus. Nur einige Kilometer von Greenock entfernt liegt Glasgow. Wir können auch in die Highlands, um dort einen Whiskey in einer der vielen Destillerien zu versuchen oder wir besuchen eines der vielen Museen in Glasgow, wenn das Wetter schlecht ist. Mal sehen was so kommt.

Dublin (Irland)
Der Stadtkern von Irlands Hauptstadt ist im gregorianischen und viktorianischen Stil erbaut. Mitten in der Stadt liegt der Park St. Stephen´s Green mit Zoo und Pferderennbahn. Weitere Sehenswürdigkeiten sind die Christ Church Cathedral, der Parlamentssitz Leinster House, das Dublin Castle und die Bank of Ireland. Weltbekannte Schriftsteller wie Swift, Wilde, Shaw, Yeats, Beckett und Joyce erblickten im kulturellen und wirtschaftlichen Zentrum Irlands das Licht der Welt. Ganz wichtig, das „Book of Kells", das wir unbedingt besuchen wollen.

Southampton (Großbritannien)
Von diesem historischen Hafen aus startete einst die Mayflower zu ihrer legendären Fahrt nach Nordamerika, woran das Mayflower Memorial erinnert. Hier liefen im „Goldenen Zeitalter" alle großen Cunard Liner hauptsächlich Richtung USA und Kanada aus. Wahrzeichen der Stadt ist heute das „Bargate", ein von den Normannen erbautes gut erhaltenes Stadttor.

Southampton wurde im zweiten Weltkrieg von der deutschen Luftwaffe stark zerstört, da hier die Spitfire-Flugzeuge für die alliierten Streitkräfte produziert wurden. Diese Zerstörungen merkt man der Stadt heute noch an. Alte, gut erhaltene historische Gebäude sind nur wenige vorhanden. Aber ein Besuch des kleinen Altstadtbereichs um das „Bargate" lohnt sich. Hier ist zwischen wenigen historischen und neuen Häusern das „alte England" lebendig. Ebenso lohnt ein Besuch im gut aufbereiteten Titanic-Museum, das ist vor allem für Kreuzfahrer spannend.

London (GB)
Von Southampton aus geht es mit dem Bus in zwei Stunden zum Airport London Heathrow, um von dort mit einem Direktflug nach Zürich nach rund 50 Tagen wieder Richtung Bodensee zu gelangen.

Zürich (CH)
In Zürich angekommen geht es mit dem Zug nach Romanshorn und von dort mit der Fähre nach Friedrichshafen. Was ist diese Fähre doch für ein kleines unscheinbares Schiff. Wir sind von der Reise irgendwie andere Schiffsdimensionen gewöhnt. Angekommen in Friedrichshafen geht es mit dem Taxi nach Ailingen in unser Penthouse. Wir werden noch ein paar Tage benötigen, bis sich unser Leben wieder normalisiert.

Ailingen (D)
Mal schauen was nach der Reise kommt...! Ein paar Punkte kennen wir schon: Thomas Praxis wird eröffnet und es muss bis dahin noch gearbeitet werden. Wir freuen uns auf Lina und ihre Eltern. Und wir gehen mal wieder in unsere bekannten Lokale, um uns wieder an das europäische Essen zu gewöhnen.

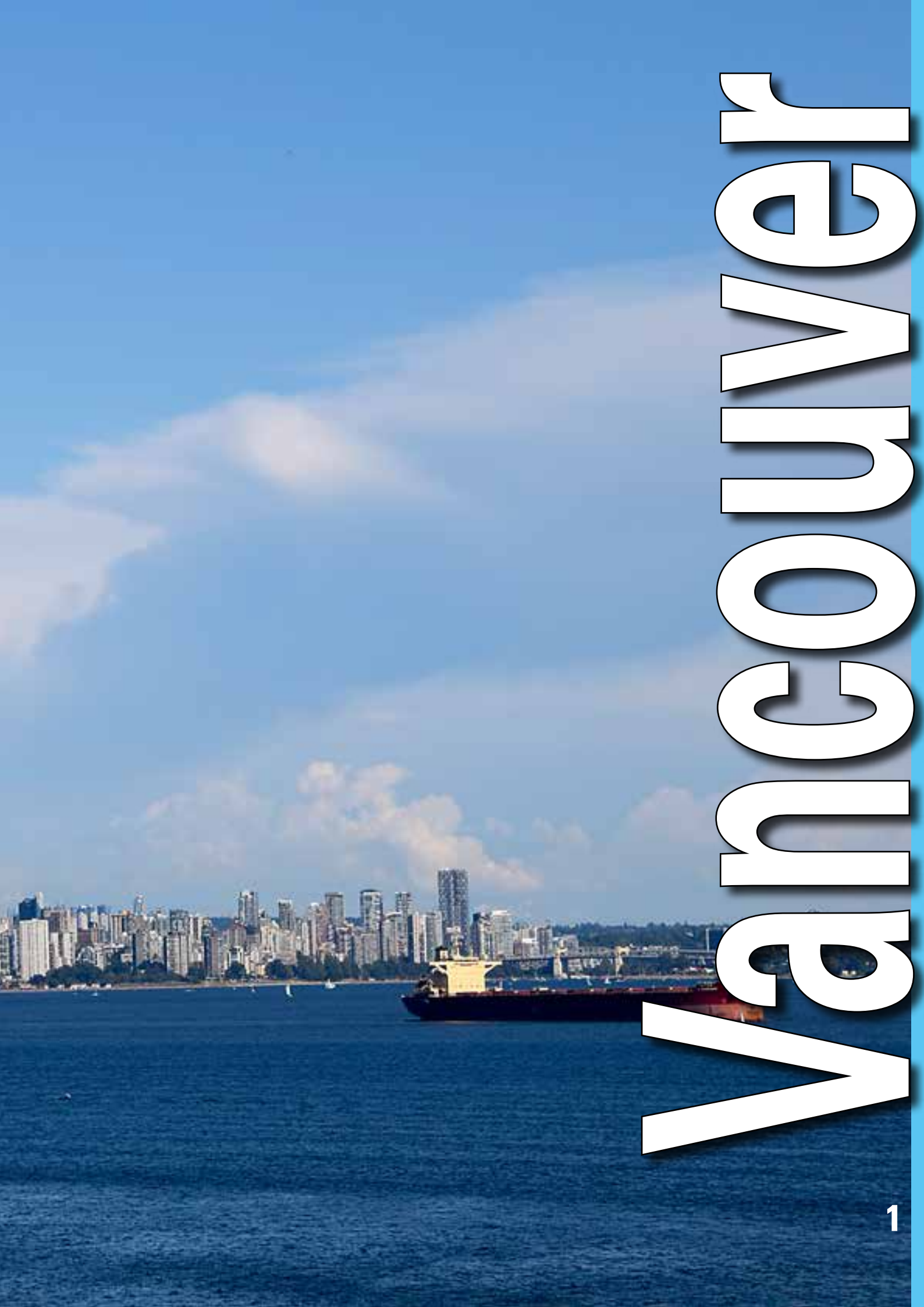
Karte zur Reise
Die Karte mit einem Überblick zur Reise befindet sich auf Seite 304 am Ende dieses Buches.

- Reisestrecke etwa 24.000 km
- Reisezeit 52 Tage
- Besuchte Orte bzw. Regionen: 27
- Seetage: 16

Vancouver – Start unserer Reise an Bord der Queen Elizabeth Richtung Alaska. Wir gehen am 20. Juni 2019 an Bord des Schiffes und werden es am 08. August in Southampton wieder verlassen. Vorher waren wir noch vom 13. bis 19. Juni auf Vancouver Island und haben in der dortigen Natur Wanderungen und Bootsausflüge gemacht.

Über den Aufenthalt in Vancouver Island wurde ein eigenes Buch verfasst.

Vancouver nach der Abfahrt Richtung Alaska



Vancouver

2 Wie man sich Alaska vorstellt: Gletscher und wilde unnahbare Landschaft

Alaska

Ketchikan – Lachshauptstadt Alaskas

Ketchikan gilt üblicherweise als „First City“ auf einer Alaska-Kreuzfahrt. Das bedeutet, dass dieser Hafen meistens als erstes angefahren wird. Die meisten Besucher stehen damit hier zum allerersten Mal auf alaskischem Boden. Und sie werden, wie wir auch, sofort von Alaska begeistert sein. Die schöne, alte Stadt zeigt sich meistens von ihrer besten Seite und verspricht viele interessante Erlebnisse.

Wegen des großen Vorkommens an Lachs gilt Ketchikan vor allem als „Lachshauptstadt der Welt“. Man sollte hier den frisch gefangenen und ebenso frisch zubereiteten Fisch einfach mal versuchen und auf das Essen auf dem Schiff verzichten. Das ist in der Regel eine durchaus rustikale Angelegenheit, die sich aber lohnt. Aber davon später mehr.

Die Stadt ist baulich ein Erlebnis

Ein Bummel durch die vielen Geschäften oder die vielen fantastischen Kunstgalerien ist spannend, aber ein Einkauf lohnt eigentlich nicht. Nur für Amerikaner ist der Schmuck- und Goldeinkauf durch die niedrigen Preise anscheinend lohnenswert.

Beim Bummeln lernt man automatisch einen Teil der alten Stadt kennen. Ein Gang durch die Straßen und „Stege“ der Stadt ist außerordentlich überraschend. Auf der einen Seite stehen viele Häuser, Geschäfte mit davor liegenden hölzernen breiten Stegen, die auf hohen Stelzen errichtet wurden. Auf der anderen Seite kleben Häuser und Geschäfte förmlich am Hang und sind nur durch steile Holztreppen zu erreichen. Oder man fährt nach oben mit Hilfe eines Schrägaufzuges, der einen in kürzester Zeit zu einer tollen Aussicht über Stadt, Fjord und Landschaft bringt.

Die auf dem Bild zu sehenden hohen Stelzen sind wegen des gewaltigen Gezeitenunterschiedes erforderlich. Der Unterschied in der Wasserhöhe zwischen Ebbe und Flut kann bis zu vier Metern betragen.

Auch landschaftlich hat Ketchikan einiges zu bieten. Der kleine Ort ist eingerahmt von bewaldeten Berghängen und dem felsigen Deer Mountain. Man kann in den Misty Fjords Kayak fahren, bis zum Hirsch-Berg wandern oder man wird Zeuge einer echten alaskischen Holzfäller-Show. Die zumeist amerikanischen Zuschauer sind davon begeistert.

Flüssiger Sonnenschein

Wenn Menschen in einer Gegend der Welt wohnen, die überdurchschnittlich viele Niederschläge aufweist muss man sich das Wetter irgendwie schöner machen. So ist es auch hier – es ist gibt viel „liquid sunshine“, also „flüssigen Sonnenschein“ in Ketchikan. So beschreiben die humorvollen Einheimischen den vielen Regen in Ketchikan. Doch egal, ob der Sonnenschein flüssig oder trocken ist, der Besuch von Ketchikan wird uns in Erinnerung bleiben.

Essen in Alaska

Hier wird – wie in ganz Alaska – viel Fisch gegessen. Vorwiegend natürlich der Lachs, aber auch alles andere was der Nordpazifik so an Fischen anbietet. Das gilt auch für den Menüplan am Schiff. Es gibt täglich eine lokale Fischsorte die immer lecker zubereitet ist.

Wir gehen auch gerne mal an Land essen. Lokale Spezialitäten gibt es hier immer weider, die wir bei uns nie bekommen würden. So haben wir hier in Ketchikan einen Bisonbürger versucht. Hat lecker geschmeckt und war würziger als der Rentier-Bürger, den wir in Tofino versucht hatten. Auf dem Schiff gab es dann noch einen Rentier-Braten, der allerdings nicht ganz so würzig war, aber zart, trocken und ohne Fett.

Alle Lokale die wir in Alaska besucht haben sind wie das Land: rustikal, schmucklos und voll mit netten Menschen. Die Bedienung ist freundlich und es dauert nicht lange, bis man seine bestellte Mahlzeit bekommt. Die Qualität der Speisen ist in Ordnung, aber man darf keine hohe Kochkunst erwarten. Dafür wird man wirklich nett bedient, die Bedienungen sind freundlich und erzählen Geschichten aus der Gegend oder persönliche Vorlieben beim Arbeiten. So wie die Kellnerin in Ketchikan, die für jeden Tisch eine eigene Kugelschreiberfarbe verwendet, um den Überblick über ihre Tische zu behalten. Wie das wirklich praktikabel ist hat sich mir nach ihren Erklärungen nicht erschlossen, aber die farbige, spektral korrekte Kugelschreiberreihe an ihrem Gürtel war beeindruckend.

Ketchikan – ein Teil der „Altstadt“ steht auf Pfählen und ist nur über Stege erreichbar

Ketchikan

Lachs – darum geht`s

Äußerst gesund, kräftig im Geschmack und vielseitig zu verarbeiten – der Lachs ist der Superstar unter den Speisefischen. Doch auch seine Lebensweise bringt uns zum Staunen. Er wandelt sich vom Süß- zum Salzwasserfisch und wieder zurück, nur um Tausende Kilometer zwischen seinem Geburtsort, dem offenen Ozean und seiner Laichstätte zurückzulegen.

Benennung Lachs

Die Bezeichnung Lachs ist eigentlich ungenau, denn sie wird für viele verschiedene Fischarten verwendet. Besonders bedeutend sind der Atlantische Lachs und verschiedene Vertreter der Gattung der Pazifischen Lachse. Davon gibt es insgesamt 15 verschiedene Arten, doch nur fünf sind in der kommerziellen Fischerei von Bedeutung.

Die natürlichen Bestände des Atlantischen Lachses befinden sich in einem sehr kritischen Zustand. Er wird heute fast ausschließlich als Zuchtfisch angeboten. Im Unterschied zum Wildlachs werden Zuchtlachse in großen Gehegen im offenen Meer, Flussmündungen oder Seen gehalten. Zur Fütterung wird Fischmehl und Fischöl verwendet und mögliche Krankheiten oder Parasiten werden mit Antibiotika und verschiedenen Chemikalien bekämpft.

In Europa gab es besonders im Rhein eine Vielzahl von Lachsen. Aufgrund von Überfischung, aber auch von Verbauung, Umweltverschmutzung und schlechter Wasserqualität in Folge der Industrialisierung, wurden die Bestände Anfang des 20. Jahrhunderts jedoch immer knapper, bis der Lachs in den 1950er Jahren im Rhein schließlich völlig ausstarb.

Seelachs und Alaska Seelachs

Die weiterhin hohe Nachfrage nach dem beliebten Speisefisch führte zur „Erfindung“ der Lachsersatz-Fischarten Seelachs und Alaska-Seelachs, hinter denen sich der Köhler bzw. der Pazifische Pollock verbergen.

Wildlachsarten

Die verschiedenen Wildlachsarten unterscheiden sich in Größe, Gewicht und Aussehen teilweise sehr stark. Allen gemeinsam ist jedoch der flache, relativ spitz zulaufende Kopf mit einer auffallend großen Mundöffnung. Größe und Gewicht variieren je nach Art zwischen mittleren 50 cm und etwa 10 kg (Buckellachs) bis hin zu 150 cm und bis zu 36 kg (Königslachs).

Wanderfisch Lachs

Der Lachs ist ein Wanderfisch. Er wird in Bächen und Flüssen geboren. Dort verbringt er mehrere Monate, bevor er in großen Schwarmverbänden ins offene Meer zieht. Nach zwei bis vier Jahren kehrt er zum Laichen zurück an den Ort seiner Geburt.

Alle Lachse verändern ihr Aussehen während der Laichzeit mehr oder weniger stark. Die Farbe, auch die Zeichnung der Fische sowie ihre Körperform können sich auf ihrem Weg vom Ozean in die Flüsse drastisch wandeln. Das hängt mit der hormonellen Umstellung während der Laichzeit als auch mit der Umstellung der Lebensumstände von Salz- auf Süßwasser zusammen.

Gefangener und frisch ausgenommener Lachs

...und um Dolly

Dolly`s House – ein berühmtes Bordell für Goldgräber, heute Museum

8 Auf dem höchsten Punkt von Ketchikan stehen diese Totempfähle und wachen über die Stadt (3D)

Dem Lachs ist direkt am Lachsfluss ein Kunstwerk gewidmet

Juneau – Fjorde und Gletscher

Juneau ist eine der schönsten Hauptstädte Amerikas und dabei gleichzeitig eine der ungewöhnlichsten. Einst unter den Namen „Rockwell“ oder „Harrisburg“ bekannt, wurde Juneau nach Joe Juneau benannt, einem zu seiner Zeit bekannten Goldsucher. Die schöne Hauptstadt gilt als das Zuhause des edlen Metalls. Juneau ist eine Hauptstadt mit einer weltweit einzigartigen Besonderheit: sie ist nur per Boot oder Flugzeug erreichbar, eine Autostraße hierher gibt es nicht.

Ausflüge in Juneau

Das Schiff legt mitten in der Stadt an und man ist damit sofort im Zentrum. Gegenüber dem Schiffsanleger befindet sich die Talstation einer Bergbahn. Diese Seilbahn fährt Besucher 550 m auf den Mount Roberts hinauf in ein Alpengebiet mit Wanderwegen, Wildblumen und Blick auf den Gastineau Channel, eine Meerenge. Hier befindet sich auch das „Juneau Raptor Center“, eine Auffangstation für verletzte einheimische Vögel und man hat hier die schöne Möglichkeit, einen Weißkopfseeadler einmal aus nächster Nähe zu beobachten.

Mount Roberts Tramway

Wenn das Wetter schön ist lohnt sich ein solcher Ausflug mit der Seilbahn. Die „Mount Roberts Tramway“ ist eine Pendelbahn die den Passagieren von Kreuzfahrtschiffen und anderen Touristen die Möglichkeit bietet, zu der steil über dem Kai in über 500 m Höhe an einem Bergrücken des Mount Roberts gelegenen Bergstation zu fahren.

Die Talstation steht am Südende der Stadt unmittelbar auf dem Kai für die Kreuzfahrtschiffe. Die Mount Roberts Tramway fährt von dort in sechs Minuten ohne Stützen zur Bergstation, einer sich hoch über dem Bergrücken erhebenden Stahlkonstruktion. Dort bietet sich ein weiter Blick auf den schneebedeckten Mount Roberts und die umliegenden Berge sowie den Gastineau Channel und den Ort Juneau. Man kann dort oben bei schönem Wetter auch ganz gut in dem Berggasthof essen gehen und dabei die Aussicht genießen.

In der Stadt könnten wir zu Fuß in eine der vielen Goldminen auf Entdeckungstour gehen. Egal wo wir hinschauen, die Stadt beeindruckt uns auch bei unserem zweiten Besuch wieder auf's Neue. Wenn nicht durch die vielen Goldminen, dann mit den direkt hinter der Stadt liegenden Bergen und dem spiegelnden Wasser des Gastineau-Kanals. Und wem dieses immer noch nicht ausreicht, den bringen die vielen Gletscher zum Staunen, die zumeist nur mit dem Wasserflugzeug erreichbar sind. Ein derartiger Ausflug ist ein wirklich großartiges Erlebnis, das lange im Gedächtnis bleiben wird.

Der Goldrausch macht Juneau wohlhabend

Durch den Goldrausch wurde Juneau schnell eine wohlhabende Stadt – und dies hält bis heute noch an. Aufgrund der vielen kleinen Straßen und Gassen bezeichnet man die Stadt heute auch als „Little San Francisco“. Man kann, da die Stadt klein ist, problemlos durch die vielen Straßen schlendern und Shoppen oder von der Stadt aus die traumhaften Landschaften bestaunen.

Als Kreuzfahrtziel lockt Juneau vor allem mit seinen Gletschern. Das mit fast 4.000 km² große Juneau Icefield umfasst über 40 Gletscher, darunter auch die bekannten Mendenhall- und Taku-Gletscher. Hier kann man einzigartige Aktivitäten wie Gletscherflüge, Walbeobachtungen, Angeln oder Kayak fahren wahrnehmen, und das inmitten der atemberaubenden Natur.

Auch kulturell hat Juneau vieles zu bieten. Museen, historische Stätten, Kunstgalerien, Festivals und lokale Einkaufsmöglichkeiten sorgen dafür, dass man Einen längeren Aufenthalt Genießen kann. So wartet z. B. das wunderschöne Gouverneurs-Herrenhaus auf einen Besuch. Auf einem Hügel gelegen, sieht man es bereits beim Einlaufen in den Hafen von Juneau.

Ein Kolibri vor dem Taku-Gletscher bei Juneau

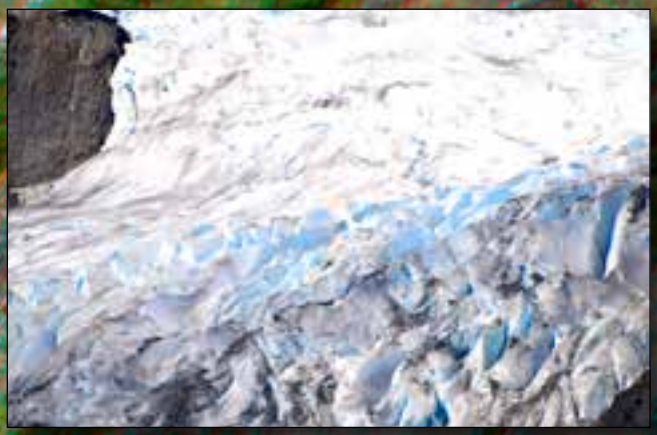
Juillet

Fahrt im Schulbus zum Mendenhall-Glacier

Busfahrer mit strengen Regeln für Reisende – wahrscheinlich im realen Leben Schulbusfahrer

Last S
6:
Juneau
Whale Watch

Mendenhall-Glacier



Mendenhall-Glacier, Lake, Nugget-Falls und blaues Eis

Nugget-Falls

Nugget-Falls – Blick auf den Wasserfall und Besucher

Der Mendenhall-Glacier verliert seit dem Jahr 1919 ständig Wasser. Er schmilzt und dieser Wasserverlust wird seit Jahrzehnten nicht mehr ausgeglichen, wie bei den meisten Gletschern in Kanada und den USA, aber auch in Europa. Die Erwärmung der Erde wird überall spür- und auch sichtbar.

Der Wasserverlust des Mendenhall-Glaciers ist optisch greifbar. Der schmelzende Gletscher sammelt unterhalb der Gletschersohle das Schmelzwasser und leitet es in einen gewaltigen Wasserfall um, der vor dem Gletscher in den Gletschersee gelangt. Ein beeindruckender Wasserfall, wie er aus großer Höhe mit lautem Getöse und viel Gischt in den See stürzt und damit dessen Wasserspiegel immer mehr anhebt.

Das Gebiet um Gletscher und Wasserfall ist ein Nationalpark mit Infrastruktur. Der Fluss, der teilweise aus dem Wasser des Gletschers gespeist wird ist ein Lachsfluss, in den jedes Jahr im Herbst die Lachse zum Laichen kommen und die dann dort verenden oder von Bären gefressen werden.

Christel untersucht am Nugget-Fall irgendein Nugget

Salmon Forest

Salmon Forest – Lachs-Wald in seiner schönen Form mit den verschiedensten Wildblumen

A Salmon Forest
From Ice to Forest
From Ocean to Forest
From Fish to Forest
From Forest to Ocean

Juneau Icefield mit Mendenhall und Tacu Glacier. Beide Gebiete haben wir besucht

Ein Biberbau mitten im Bärenland des Mendenhall-Gletschers

Alter Landungssteg in Juneau

Alter Landungssteg am Hafen von Juneau (3D)

Mount Robert Tram

Mount Roberts Tramway – es geht auf den 500 m hohen Berg. Lohnt sich wegen der Aussicht nur bei schönem Wetter.

Skagway and the „White Pass and Yukon Railway“

Die Stadt Skagway ist ein kleines idyllisches Dörfchen. Die Einheimischen nennen es auch den „windigen Ort“. Skagway begeistert Besucher mit seinem alaskischen Flair und der einzigartigen Landschaft. Die vielen bunten Häuser mit ihren typischen Fassaden, die Holzbürgersteige und die Kultur der Einheimischen schaffen eine gemütliche und entspannte Atmosphäre. Es leben wenige Menschen hier, der Ort hat heute etwa 850 Einwohner, im Winter sind es etwa 400, die hier bleiben.

Der Winter dauert hier lange – etwa acht Monate. Der Rest des Jahres gilt als Sommer und dann kommen die schönen und langen Tage. Schön ist es, wenn es nicht regnet.

Begrüßt werden manche Schiffe nach dem Anlegen im Hafen von fröhlichen Einheimischen in historischen Kostümen. Sie laden Besucher ein, die frühere Zeit in der ursprünglichen Goldgräbersiedlung zu erleben.

Eine der Einheimischen Fotografen erzählt uns den Unterschied zur Alaskahauptstadt Juneau: Die haben dort alle Schulen, ein Krankenhaus, einen großen Airport – aber keine Straße zum Verlassen des Ortes. Skagway hat das alles nicht, aber man kann den Ort das ganze Jahr mit Hilfe des Trans Canadian Highways verlassen. Daher ist Skagway eindeutig die bessere und modernere Stadt.

Nun ja – Skagway ist neben Haines der einzige auf dem Landweg erreichbare Ort des Alaska Panhandle und war bis zu seiner Selbständigkeit die größte Stadt des Skagway-Hoonah-Angoon Census Areas.

Eine alte Goldgräberstadt

Skagway ist eine ehemalige Goldgräberstadt und seit dem 25. Juni 2007 eine selbständige Verwaltungseinheit in Alaska (USA). 1887 wurde hier eine erste Siedlung unter dem Namen Mooreville von dem Dampfschiffkapitän William Moore gegründet. Die 1897 gelandeten Goldsucher benannten sie in Anlehnung an den indianischen Ortsnamen Skagua in „Skagway“ um.

Lok 73 der „White Pass and Yukon Railway“ in Skagway

Skagway

Skagway liegt am Taiya Inlet, einer Bucht des Lynn Canals, und ist der Endpunkt der „Alaska Inside Passage“ sowie der „White Pass and Yukon Railway“ von Whitehorse über den White Pass, einer seit 1898 gebauten Schmalspurbahn. Sie wird heute noch betrieben. An manchen Tagen kann man direkt vom Schiff in die Bahn zu einer vierstündigen Reise umsteigen, wenn man Glück hat und einen Fahrtag erwischt.

Das Zentrum der „Stadt“

Das Stadtzentrum befindet sich direkt im Hafen von Skagway. Der „Broadway“ erstreckt sich einmal durch das ganze Zentrum der Stadt und lockt mit vielen verschiedenen Geschäften. Der historische Distrikt, sowie die Straßen im neu restaurierten Viertel von Skagway sind schön und für uns völlig ungewohnt. Alle Einrichtungen sind gut zu Fuß zu erreichen und man findet sich in dem kleinen Ort schnell zurecht.

Ursprünglich war Skagway eine reine Goldgräberstadt. Auf den Spuren der alten Goldgräber kann man durch Minen und Goldgräbermuseum wandeln und sogar selbst aktiv sein. Wenn man Glück hat und die Pfanne zur Hand nimmt kann man sich ein echtes Stück Gold auswaschen. So kann man sich hier ein ganz besonderes Souvenir aus Skagway erarbeiten.

Skagway war für die Goldgräber beim großen Klondike-Goldrausch im Jahre 1898 ein wichtiger Stützpunkt und Ausgangspunkt für die Routen über White- und Chilkoot Pass. Im Ort ist die Legende von Soapy Smith, einem berüchtigtem Goldgräber noch immer lebendig.

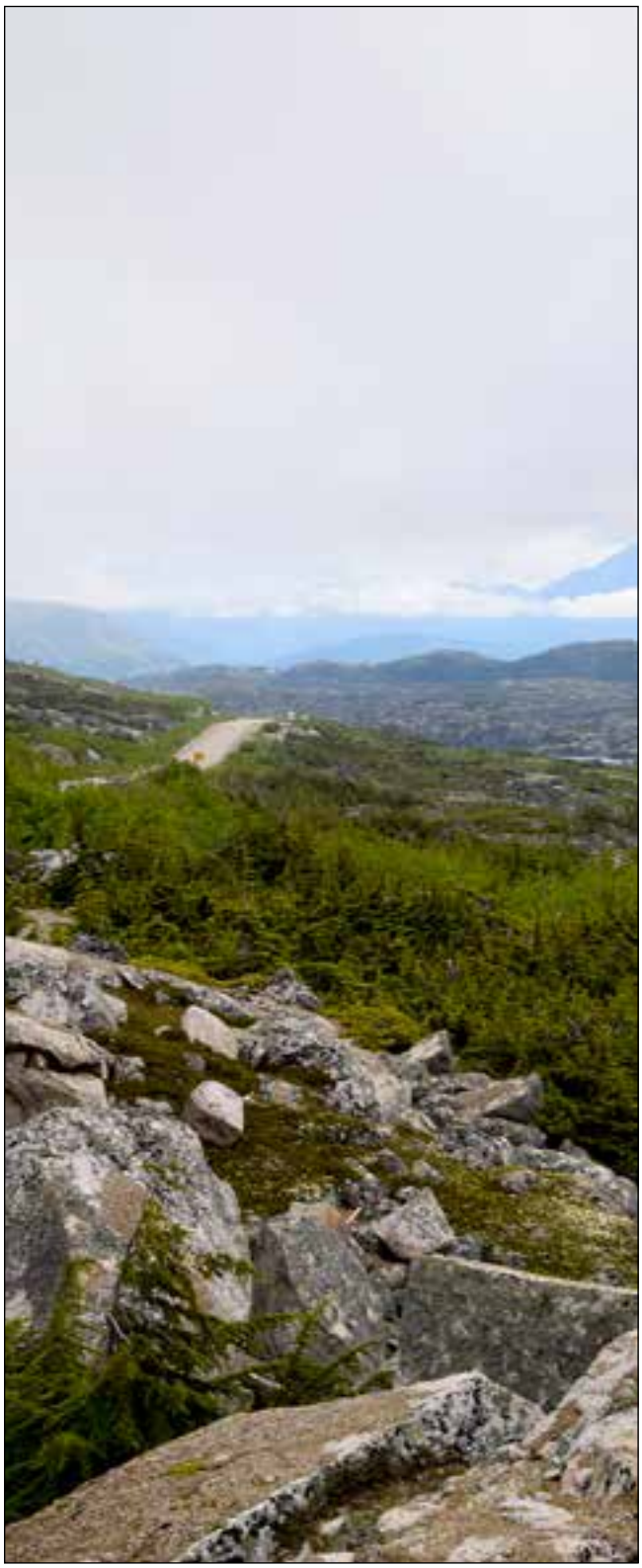
Skagway Photography Tour

In Skagway habe ich an einer Fototour teilgenommen, die von einer örtlichen Fotografin zu schönen Punkten führen sollte. Es war ein Reinfall. Die Tour führte zum White Pass über die amerikanische Grenze nach Kanada. So etwa alle fünf Kilometer wurde ein Photostopp eingelegt, bei dem ein Wasserfall als besonderes Motiv aufgenommen wurde. Zwei dieser Wasserfälle sind rechts abgebildet. Vor allem der erste Wasserfall war beeindruckend – alle anderen waren es eigentlich nicht wert, fotografiert zu werden. Am White Pass war leider schlechtes Wetter mit heftigem Nebel. Die Bilder auf den folgenden Seiten zeigen es. Danach ging es zurück nach Skagway und die kleine Fotografengruppe hat die Stadt von oben aufgenommen. Was bei der Stadt Skagway schwierig ist, da die Stadt außer ein paar Häusern nichts hat. Das Beste war der Fjord, in dem die ersten Siedler und Goldgräber hier mit der Bark Canada gelandet sind. Dort war eine wunderschöne Landschaft zu finden und wir konnten einiges über die erste Besiedlung und den anschließenden Goldrausch erfahren. So wirklich gute Bilder ergaben sich aus der Tour nicht, dazu war die Fotografin nicht kompetent genug.

Fotografen auf Motivsuche

Wasserfall vor dem White Pass

Wasserfall an der Pass-Straße



Auf der Passhöhe am White Pass

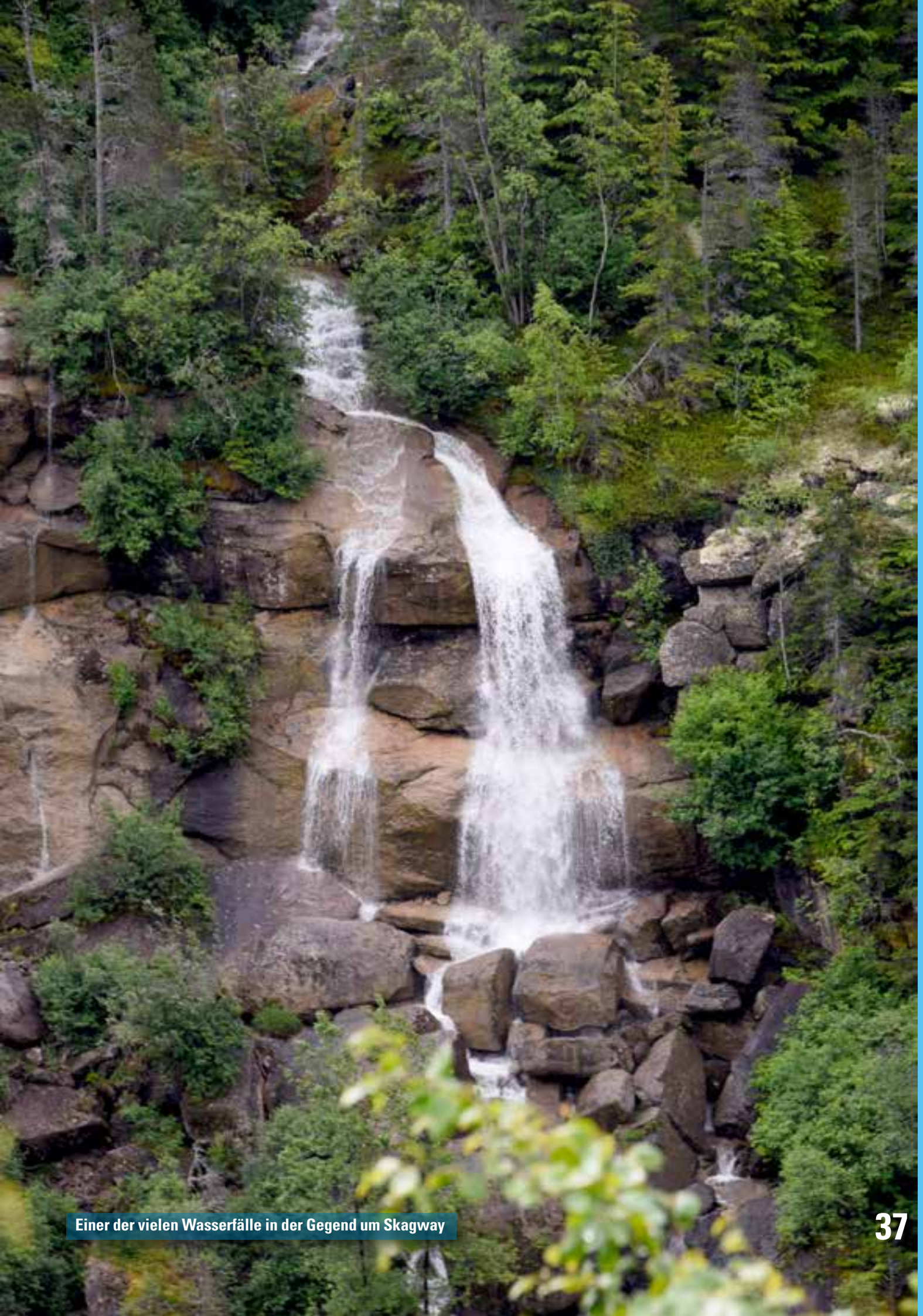
White Pass

32 Beginn der kanadischen Tundra-Landschaft an der „White Pass“ Passhöhe

White Pass Richtung Yukon

Blick vom „White Pass„ Richtung Yukon-Gebiet (Hintergrund (3D))

Einsames Farmhaus um Skagway an einer Waldlichtung

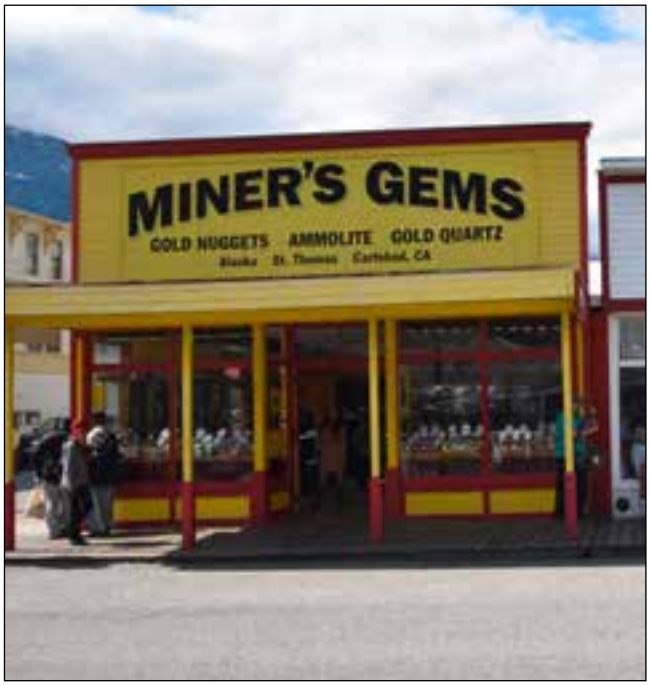


Einer der vielen Wasserfälle in der Gegend um Skagway

Fjord bei Skagway – hier landeten die ersten Siedler mit der Bark Canada im Jahr 1898. Das Schiff strandete dabei.

Eine Gedenktafel erinnert daran. Vom Schiff sind noch kleine Reste zu sehen.

Skagway City – Goldgräberstadt



Die Stadt wirkt wie eine Westernkulisse. Und die Goldgräber von heute haben hier ein Geschäft mit Touristennepp.

SWEET TOOTH
CAFE

TOILETS
KLONDIKE CANDY
POLISH POTTERY
POPCORN
SKAGWAY BAZAAR
ALASKA ART LUXURY

Eisenbahn in Skagway

Die „White Pass and Yukon Railway“ hat eine lange Tradition. Rechts unten ist der aktuelle Schnellzug abgebildet.

909

Der alte Anleger der Fischfabrik bei Niedrigwasser

Icy Strait Point

Icy Strait Point und Honnah

Icy Strait Point ist einer der Häfen auf unserer Alaska-Fahrt, die von Kreuzfahrtschiffen noch nicht lange angelaufen werden. Der Hafen befindet sich auf der Chichagof-Insel und liegt an der Einfahrt zur Glacier Bay. Hier können wir im Prinzip große Braunbären, Seeotter, Greifvögel, Wale und viele andere Tiere in ihrem natürlichen Lebensraum beobachten. Da der Hafen für Kreuzfahrer recht neu ist, ist er noch relativ natürlich und idyllisch.

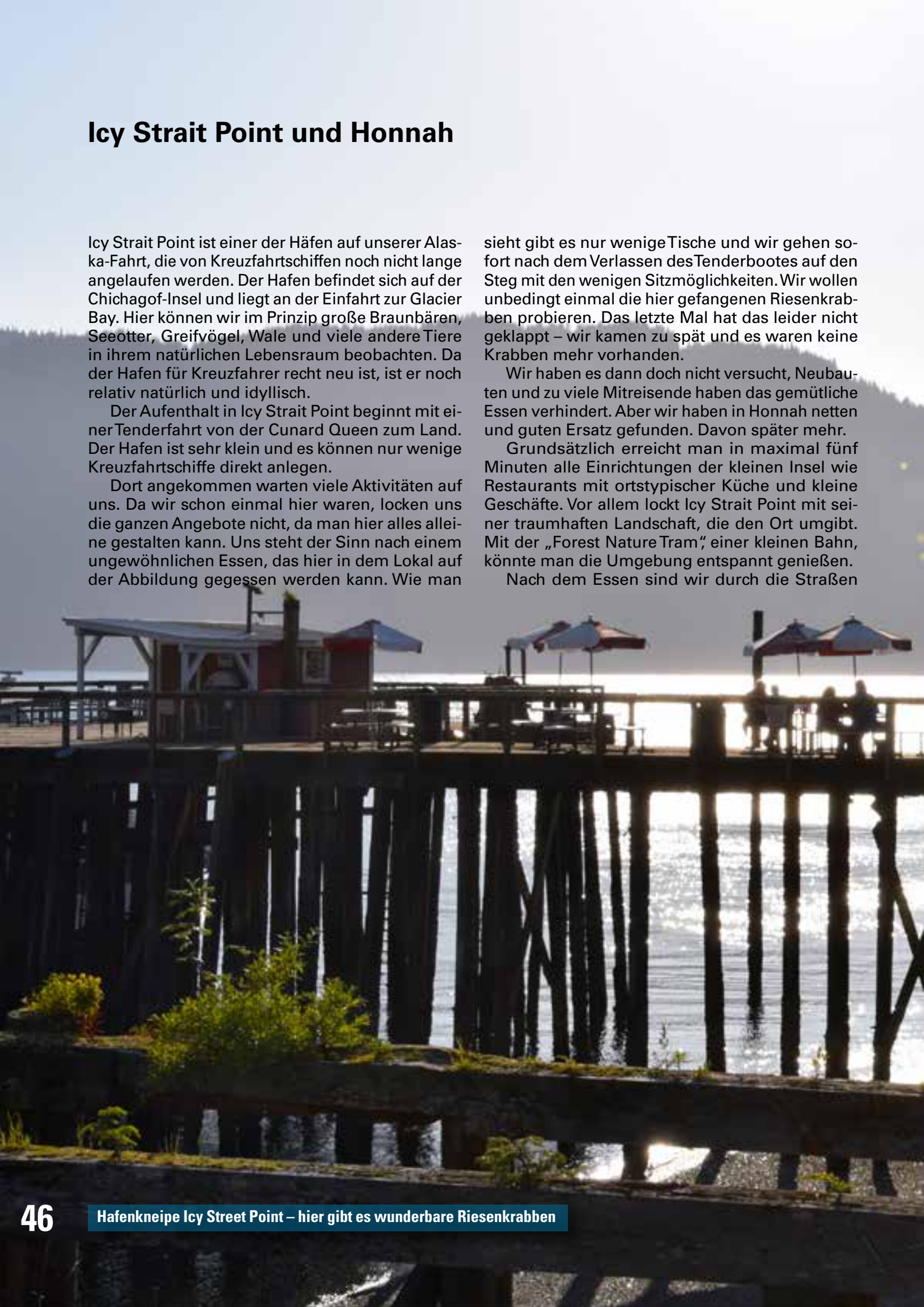
Der Aufenthalt in Icy Strait Point beginnt mit einer Tenderfahrt von der Cunard Queen zum Land. Der Hafen ist sehr klein und es können nur wenige Kreuzfahrtschiffe direkt anlegen.

Dort angekommen warten viele Aktivitäten auf uns. Da wir schon einmal hier waren, locken uns die ganzen Angebote nicht, da man hier alles alleine gestalten kann. Uns steht der Sinn nach einem ungewöhnlichen Essen, das hier in dem Lokal auf der Abbildung gegessen werden kann. Wie man sieht gibt es nur wenige Tische und wir gehen sofort nach dem Verlassen des Tenderbootes auf den Steg mit den wenigen Sitzmöglichkeiten. Wir wollen unbedingt einmal die hier gefangenen Riesenkrabben probieren. Das letzte Mal hat das leider nicht geklappt – wir kamen zu spät und es waren keine Krabben mehr vorhanden.

Wir haben es dann doch nicht versucht, Neubauten und zu viele Mitreisende haben das gemütliche Essen verhindert. Aber wir haben in Honnah netten und guten Ersatz gefunden. Davon später mehr.

Grundsätzlich erreicht man in maximal fünf Minuten alle Einrichtungen der kleinen Insel wie Restaurants mit ortstypischer Küche und kleine Geschäfte. Vor allem lockt Icy Strait Point mit seiner traumhaften Landschaft, die den Ort umgibt. Mit der „Forest Nature Tram", einer kleinen Bahn, könnte man die Umgebung entspannt genießen.

Nach dem Essen sind wir durch die Straßen



Hafenkneipe Icy Street Point – hier gibt es wunderbare Riesenkrabben

spaziert und wir haben uns in die Geschichte der Einwohner, der Tligit Indianer, entführen lassen.

Ein kleiner Tipp von uns: Icy Strait Point ist der wohl beste Ort um Buckel- und Schwertwale zu beobachten, und sie in freier Wildbahn zu erleben. Das sollten man sich nicht entgehen lassen. Unsere Tischnachbarn haben es probiert und tatsächlich springende Wale erlebt.

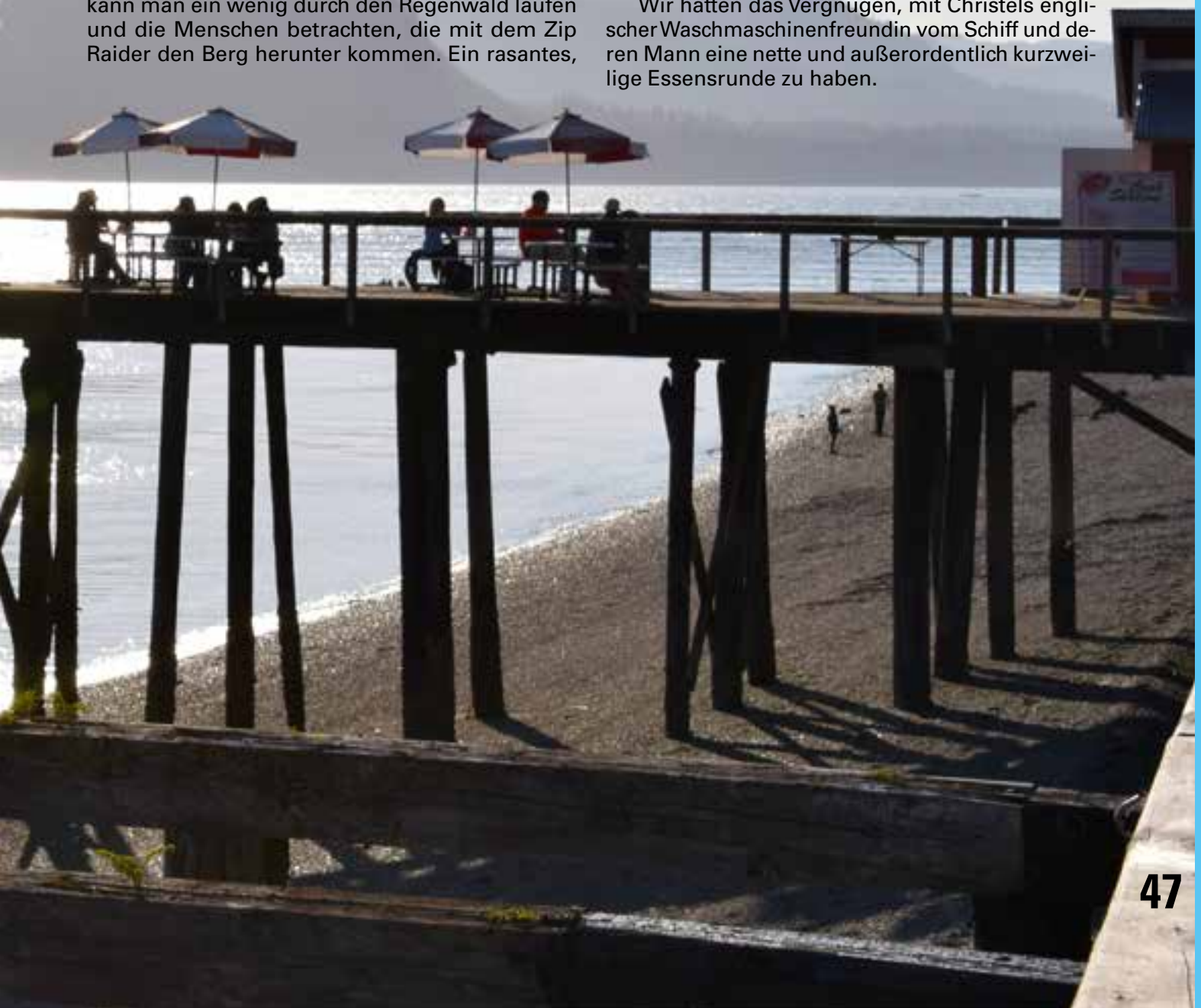
Dorf Honnah

Nahe an der Kreuzschiff-Destination Icy Strait Point liegt das Dorf Honnah der Tlingit-Indianer. Icy Strait Point ist eigentlich eine ehemalige Konservenfabrik für die früher hier gefangenen Fische, heute ein sehenswertes Museum. Wirklich interessant und die Fischverarbeitung wird gut präsentiert. Dann kann man ein wenig durch den Regenwald laufen und die Menschen betrachten, die mit dem Zip Raider den Berg herunter kommen. Ein rasantes, aber teures und etwas zweifelhaftes Vergnügen für den stolzen Preis von 160 $. Vor drei Jahren waren es noch 120 $.

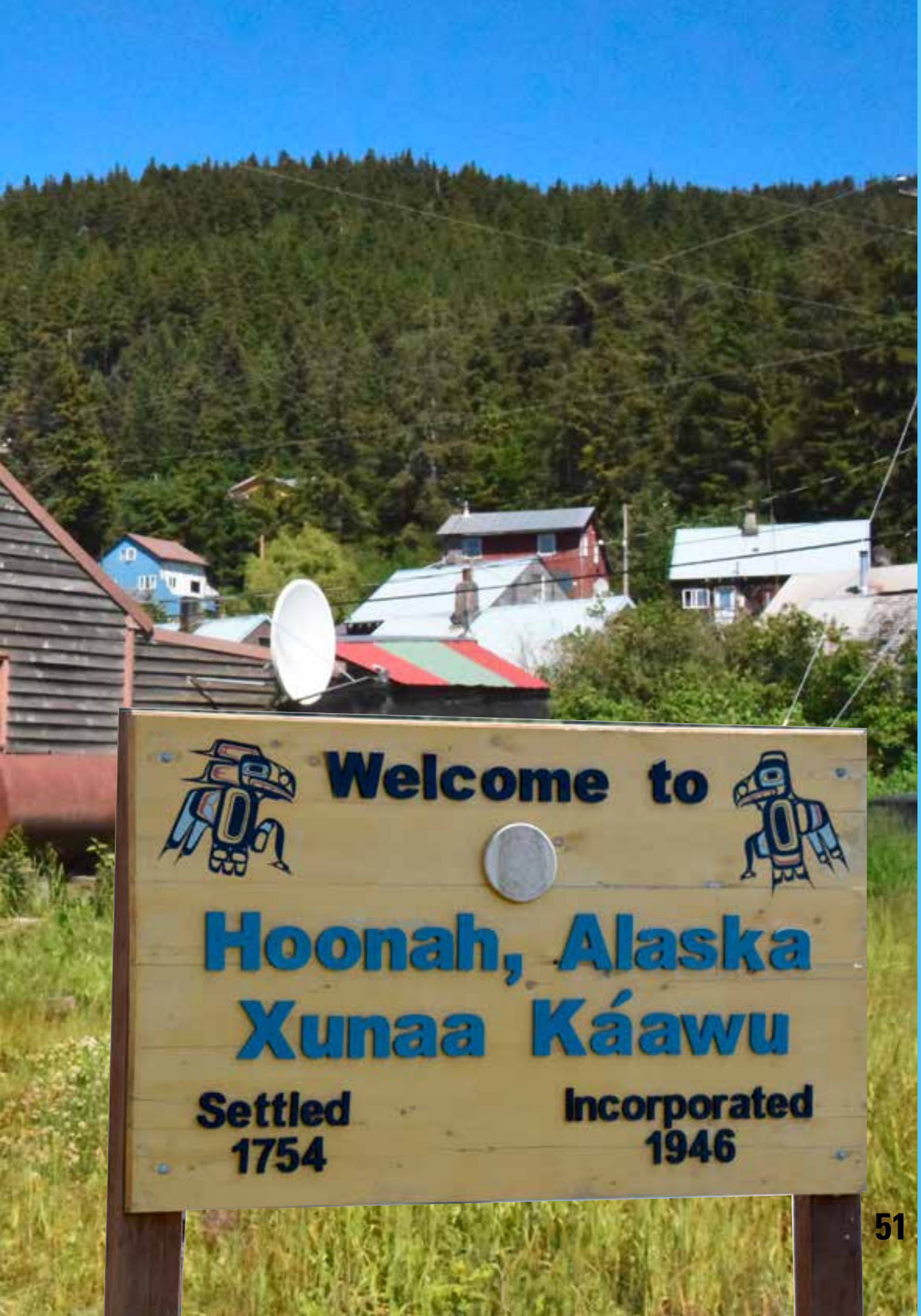
Wir sind die zwei Meilen nach Honnah gefahren (schwarz) und zurück gewandert. Immer am Fjord entlang. Die 10 $ für den Bus kann man sich sparen und lieber die kurze Strecke laufen. Das gesprte Geld kann man für einen leckeren Imbiss einsetzen.

Sehenswert ist die kleine russisch-orthodoxe Kirche, die Totem Poles und die Rotfuchs- und Otterfelle im Souvenirladen, die beim eventuellen Kauf bei uns vermutlich nicht eingeführt werden dürfen. Am Besten war das Clam-Chowder-Essen in dem kleinen Restaurant „THE FISCHERMANN`S DOUGHTER“ auf dem Rückweg. Eine ganz große Empfehlung, vor allem für Clam-Chowder-Fans.

Wir hatten das Vergnügen, mit Christels englischer Waschmaschinenfreundin vom Schiff und deren Mann eine nette und außerordentlich kurzweilige Essensrunde zu haben.



Wirklich gut geht es den Menschen in Honnah nicht – wenn man durch den Ort geht hat man dieses Gefühl.


Welcome to
Hoonah, Alaska
Xunaa Káawu
Settled
1754
Incorporated
1946

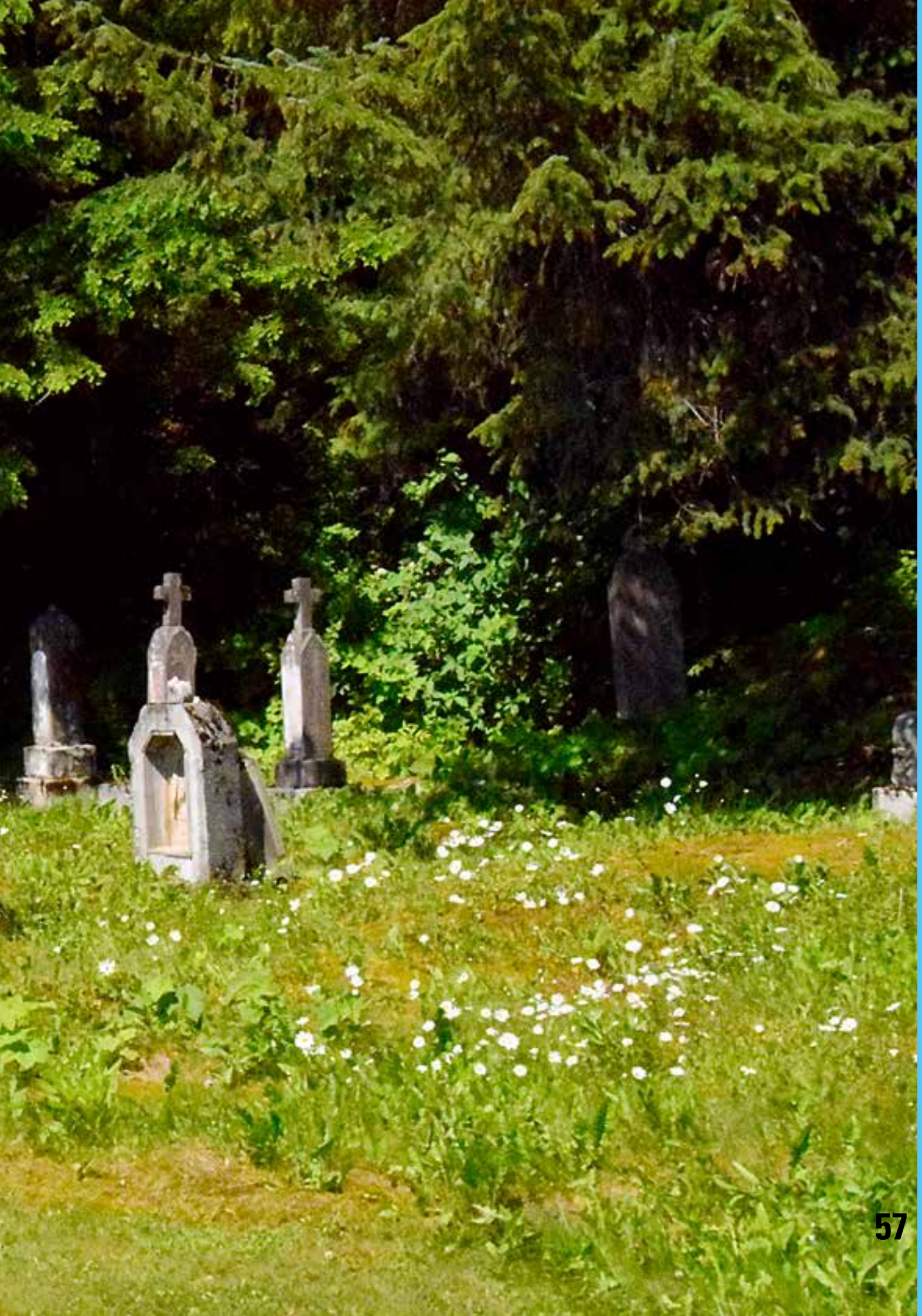
Totempfahl der Tlingit-Indianer

Der Tlingit-Indianer stellt Totempfähle und Kanus in Handarbeit her und erklärt, wie das funktioniert

Hier gab es wunderbare Clam-Chowder – eine der besten Suppen auf dieser Reise

MAN'S DAUGHTER
Order Here
We're Open
SOUP

Friedhof von Honnah – die Gräber liegen im und am Wald. Siehe auch die Gräber von Sitka Seite 76 und 81.



Kleiner Eisberg vor dem Hubbard Glacier – der große Unterwasseranteil ist gut zu sehen

Hubbard Glacier

Hubbard Glacier – Einfahrt durch Treibeis in die Disenchantment-Bucht zum Scenic Sail

Größter Gletscher

Der Hubbard-Gletscher ist der größte Gletscher Nordamerikas. Er liegt in der Yukatat-Bucht und der Disenchantment-Bucht. Von der Hauptstadt Alaskas, Juneau liegt er etwa 320 km weiter nördlich. Seinen Ursprung hat er im Yukon-Gebiet.

Der Gletscher ist der größte Flusswassergletscher Nordamerikas. Er wurde 1890 nach Gardiner G. Hubbard benannt, dem ersten Vorsitzenden der National Geographic Society in den USA. Der größte Gletscher jeden Typs in der Welt ist der Lambert-Fisher-Gletscher in der Antarktis, der größte Gletscher jeden Typs der USA ist der Bering-Gletscher in Alaska.

Alaska weist etwa 100.000 Gletscher auf. Wir fahren auf unserer Reise auch dauernd an irgendwelchen Gletschern vorbei, ohne diese näher zu betrachten. Der Hubbard-Gletscher ist einer der beeindruckendsten. Er ist 120 km lang und 365 m tief. Er ist 25 % größer als der amerikanische Bundesstaat Rhode Island. Die Küstenlinie, an welcher der Hubbard-Gletscher auf den Pazifik trifft, ist etwa 10 km bis 14 km breit, je nach Jahreszeit, Gletschermasse und geschobener Ausdehnung.

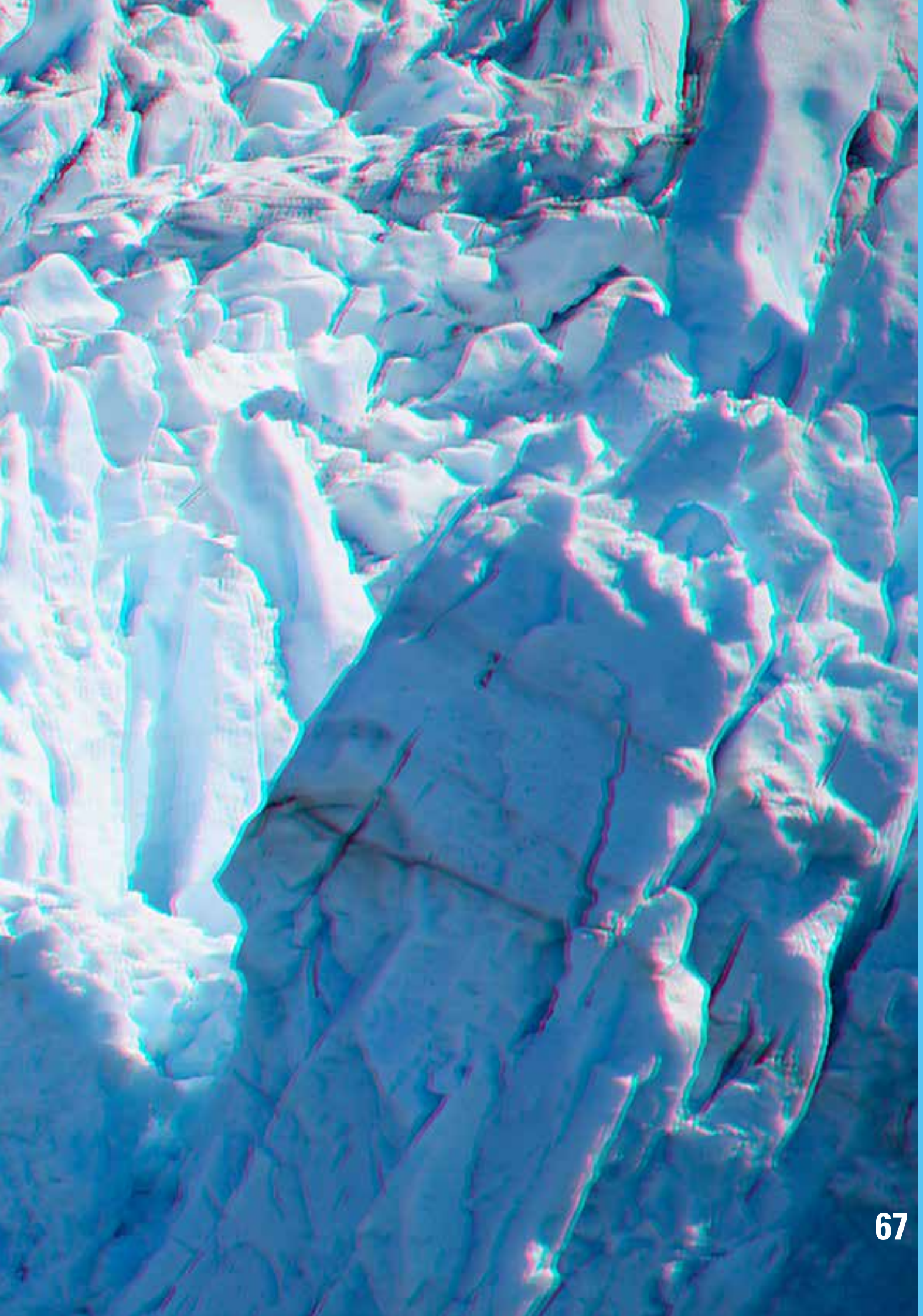
Tolles Gletscherwetter

Wir laufen am Morgen gegen 8.00 Uhr in die Disenchantment-Bucht ein, von wo aus der Gletscher gut beobachtet werden kann. Vor drei Jahren waren wir bereits einmal hier – bei schlechtem Wetter, Kälte und eingeschränkten Sichtverhältnissen. Jetzt im Juni 2019 haben wir richtiges Glück – Traumwetter! Blauer Himmel und es ist warm. Zu warm!

Viele Passagiere begeben sich auf das Vordeck und die offenen Decks mittschiffs, um ihre Beobachtungen zu machen und ihre Eindrücke festzuhalten. Beeindruckend ist der „Lärm", den der Gletscher veranstaltet. Es brechen immer wieder Gletscherstücke aus den Eismassen heraus, die mit Getöse ins Meer stürzen. Der Gletscher „kalbt" in relativ gleichmäßigen Abständen mit Getöse, allerdings an völlig unvermuteten Stellen. Die Eismassen stürzen ins Meer und lösen jedes Mal eine mehr oder weniger heftige Welle aus, welche dann die Eisbrocken Richtung offenes Meer treibt.

Im Eis befinden sich Ablagerungen vom schmutzigen Regen, von Erdrutschen, Sedimenten und was sonst so alles auf dem Gletscher landet. Daher ist das Wasser vor dem Gletscher etwas trüb und grau eingefärbt. Auf den Bildern sieht man es.

Eismassen – es ist nicht zu fassen, so etwas zu sehen und zu hören



Christels Abschiedsbild vom Hubbard Glacier (3D)

Abschied vom Hubbard-Gletscher – es war ein tolles Erlebnis

Sitka – ein wenig Russland in Alaska

Zwei majestätische schneebedeckte Berge und der Pazifische Ozean. Sitka zählt zu den schönsten und facettenreichsten Städten im Südosten Alaskas. Hier öffnen sich die Tore zur Heimat der „Tligit Native Americans“ und gleichzeitig zu der des russischen Reiches.

Sitka war eine russische Ortsgründung

Sitka wurde 1799 als russische Siedlung gegründet. Zwischen 1800 und 1803 wurde Sitka von den Einheimischen zurückerobert, doch die Stadt blieb unter russischem Einfluss. Im Jahre 1804 ernannte Russland die Siedlung zur Hauptstadt des so genannten „Russischen Amerikas“.

Das ursprüngliche Siedlungsgebiet der Stadt Sitka ist der zwanzig Meter hohe Noow Tlein (Schloss-Hügel), der auf drei Seiten von Wasser umgeben ist, und dessen Zugang von Land her durch hohe Gezeiten erschwert ist.

Der Noow Tlein war eine hervorragende strategische Position, bestens geeignet für eine Festung. Als Alexander Baranow im Auftrag der Russisch-amerikanischen Gesellschaft hier ankam, war dieser Ort von den Tligit-Indianern besetzt. Die russisch-amerikanische Gesellschaft war eine halbamtliche koloniale Handelsgesellschaft, die von Zar Paul 1799 einen Erlass (Ukas) erhielt, der ihr auf die Dauer von 20 Jahren das Monopol für alle künftigen Unternehmungen in Nordamerika verlieh.

Sitka wird von Russen gegründet

Nach Verhandlungen mit den Tlingit gründete Alexander Baranow das alte Sitka, etwa 10 km nördlich des heutigen Sitka. Er nannte die Siedlung Nowo-Archangelsk, nach der größten Stadt in der Region, in der er geboren wurde. Nachdem Baranow 1800 nach Russland zurückgekehrt war, verschlechterten sich die Verhältnisse zwischen den Tlingit und den Siedlern. 1802 zerstörte eine Gruppe Tlingit die ursprüngliche Siedlung und erschlug die meisten russischen Einwohner, etwa 20 Russen und etwa 130 Aleuten. Baranow wurde gezwungen, 10.000 Rubel Lösegeld für den sicheren Abzug der überlebenden russischen Siedler zu bezahlen.

1804 kam Baranow mit einem großen Kontingent Russen und Aleuten an Bord des russischen Kriegsschiffes „Newa“ zurück nach Sitka. Die einheimischen Tlingit hatten unterdessen den Noow Tlein verlassen und ein neues Fort etwa eine Meile östlich errichtet, das vor dem Geschützfeuer der Schiffskanonen besser geschützt war.

Schlacht von Sitka 1804

Baranow landete 1804 ohne feindliche Zwischenfälle in der Nähe des Noow Tlein und besetzte diesen. Als sich die Tlingit den Forderungen Baranows nach einer Zustimmung zur dauerhaften Besiedlung des Hügels und der Stellung von Geiseln widersetzten, bombardierte er das neue Fort. Die Tlingits mussten sich in die umliegenden Wälder zurückziehen. Die Russen bauten 1804 nach ihrem Sieg in der Schlacht von Sitka auf dem Noow Tlein eine dauerhafte Siedlung, die sie ebenfalls „Nowo-Archangelsk“ nannten.

Sitka war 1808 russische Hauptstadt Alaskas

1808 wurde Sitka Hauptstadt der russischen Besitzungen in Nordamerika und 1840 Bischofssitz der Russisch-Orthodoxen Kirche, nachdem 1837 mit dem Bau der Sitka Cathedral begonnen wurde.

1867 wurde Alaska an die USA verkauft

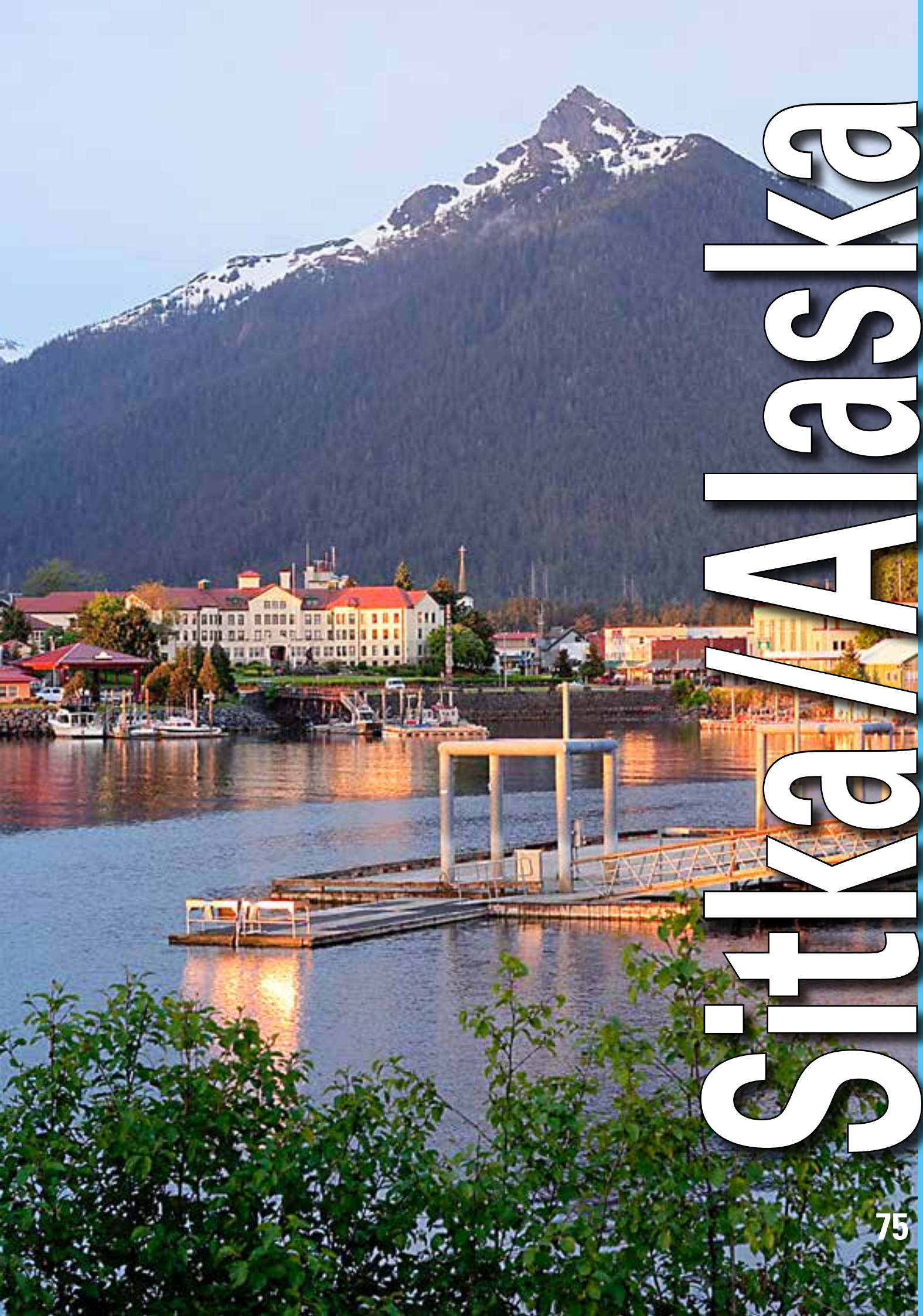
1867 wurde am 18. Oktober 1867 in Sitka die Übergabe Alaskas von Russland an die USA in einer feierlichen Zeremonie formell vollzogen. Im Prinzip war es ein privater Verkaufvertrag über russische Besitztümer und Ländereien von deren Eigentümern an den damaligen amerikanischen Staat – darüber ärgerten sich alle bisherigen russischen Regierungen – bis heute.

Der Verwaltungssitz von Department und späterem District of Alaska befand sich bis 1906 in Sitka, danach wurde er nach Juneau verlegt.

Was tun in Sitka?

Die einzigartige und reiche Kultur des amerikanischen Russland wird hier besonders in den Museen, wie z.B. dem National Historic Park gepflegt. Hier können wir viel über die russische Geschichte vor Ort und über die der Tligit-Indianer lernen. Leider haben wir dafür nicht ausreichend Zeit gehabt. Aber bereits der kurze Besuch im Museum hat mich beeindruckt.

Aber nicht nur der russische Einfluss unter-



Sitka/Alaska

scheidet Sitka vom Rest Alaskas. Auch die Umgebung der Stadt ist bemerkenswert. Der Hafen liegt direkt unter dem ruhenden Vulkan Edgecumbe und dem Berg Fuji. Diese zwei gigantischen Berge beeindrucken mit ihrer weißen Pracht, mittem im Sommermonat Juni.

Russicher Friedhof

Etwas überraschend für uns war der Besuch des russischen Friedhofs, mitten im Rain Forest Gürtel, der sich im Hinterland um die Stadt zieht. Zwischen alten moosbehangenen Bäumen, Farnen und Blumen lagen wild verstreut alte und neue Gräber der Einwohner Sitkas. Ein Waldfriedhof im ursprünglichen Sinn. Solch ein Friedhof hat uns angesprochen – es wird deutlich dass man am Ende des Lebens zurück zur Natur geht.

Einkaufen

Sitka hat, wie alle Alaskaorte eine Einkaufsstraße, die Lincoln Street. Sie ist die wichtigste Straße in Sitka und bietet vieles an, was kein Mensch benötigt. Trotzdem schlendern wir hier durch die vielfältigen Geschäfte und finden tatsächlich das eine oder andere nette Souvenir.

Weihnachtsgeschäft der Kirche

Was hier besonders schön ist, ist das Weihnachtsgeschäft der Saint Michael`s Cathedral mit einem schönen Mix aus amerikanischen und russischen Weihnachtsdekorationen. Zum Glück ist unser Koffer schon voll, so dass wir nichts mitnehmen konnten. Aber es sind tatsächlich sehr schöne Stücke hier zu finden. ein paar Fotos zeigen dies auf der Seite 80.

Sitka ist bemerkenswert schön

Es war ein rechts kurzer Besuch in der ehemaligen Hauptstadt von Alaska mit ihrer reichen Geschichte. Es ist ein schöner und interessanter Ort, vor allem wenn das Wetter mitmacht.

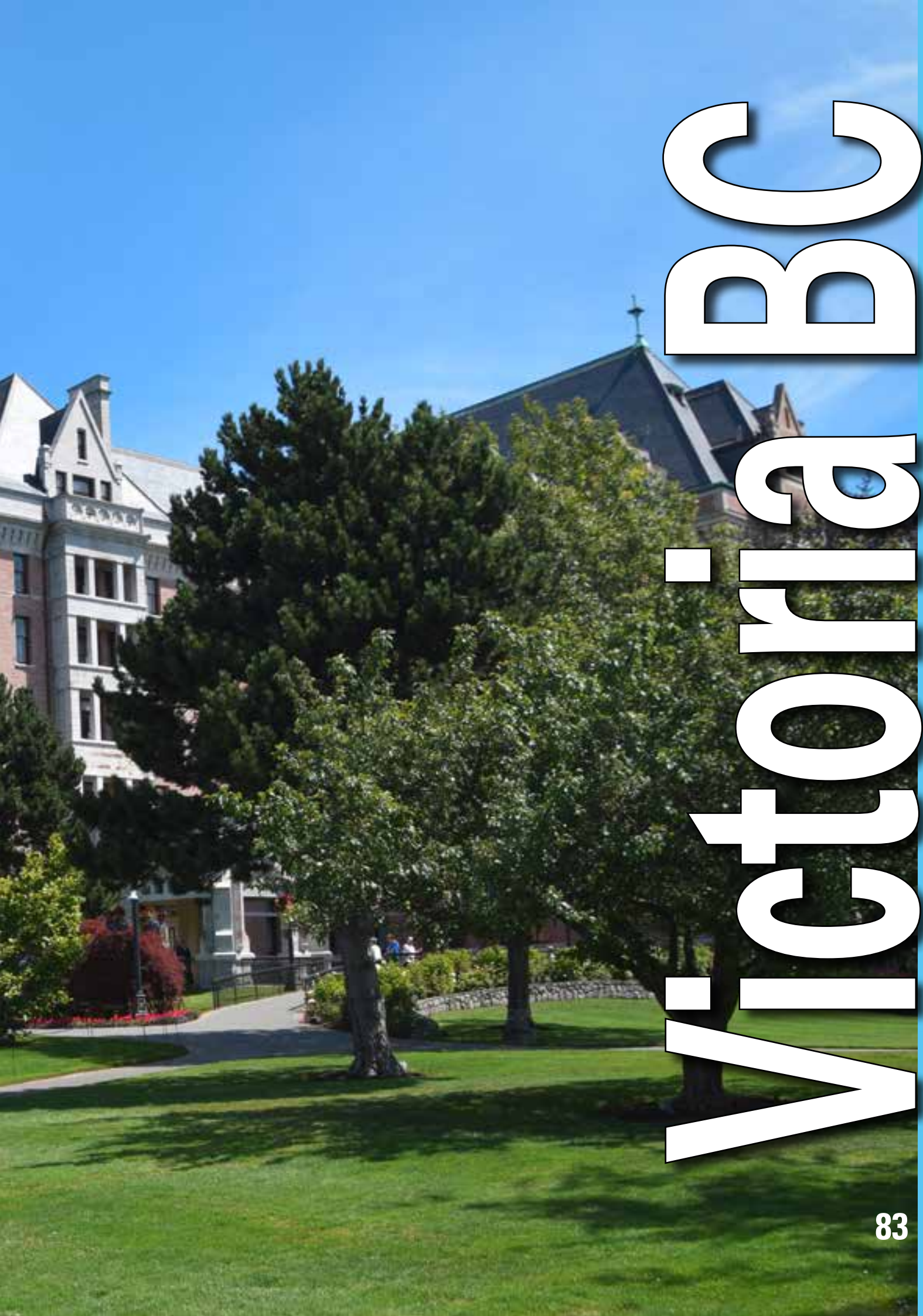
Eine nette Dame der Lutherischen Kirche, Mrs. Pfennig, erklärte es uns. Seit vielen Wochen war in diesem Sommer nur Regen – es ist die Regenwaldzone! Und seit fünf Tagen haben sie jetzt am Stück Sonnenschein und schönes Wetter. Nett wie sie war meinte sie dann, dass es nur an unserem Besuch aus Deutschland liegt. Wir haben der netten Dame natürlich nicht widersprochen.

Russische Kirche Sitka: Saint Michael`s Cathedral von 1837

Saint Michael`s Cathedral – Innenraum (3D)

Sitka: Russischer Friedhof im Regenwald

Eines der markantesten Gebäude in Vioctoria: Hotel „THE EMPRESS“



Victoria BC

Wintergarten mit Totem im Hotel „THE EMPRESS“

Hauptstadt von BC

Die Hauptstadt Victoria begrüßt uns mit einer sanften Mischung aus kolonialem England und modernem Westkanada. Mit dem nahezu mediterranen Klima ist sie die wärmste Stadt Kanadas. Victoria wartet darauf, uns kulinarisch, historisch und kulturell zu beeindrucken.

Königin Victoria war Namensgeberin

Die Stadt wurde nach der britischen Königin Victoria benannt. Sie befand sich ursprünglich zwar in einem Indianergebiet, ist aber stark von den Briten beeinflusst worden.

Dies zeigt sich in Victoria besonders in der Architektur, z.B. am hier abgebildeten Parlamentsgebäude. Und an einigen roten Doppeldeckerbussen, die ein gewisses britisches Flair in die kanadische Stadt zaubern.

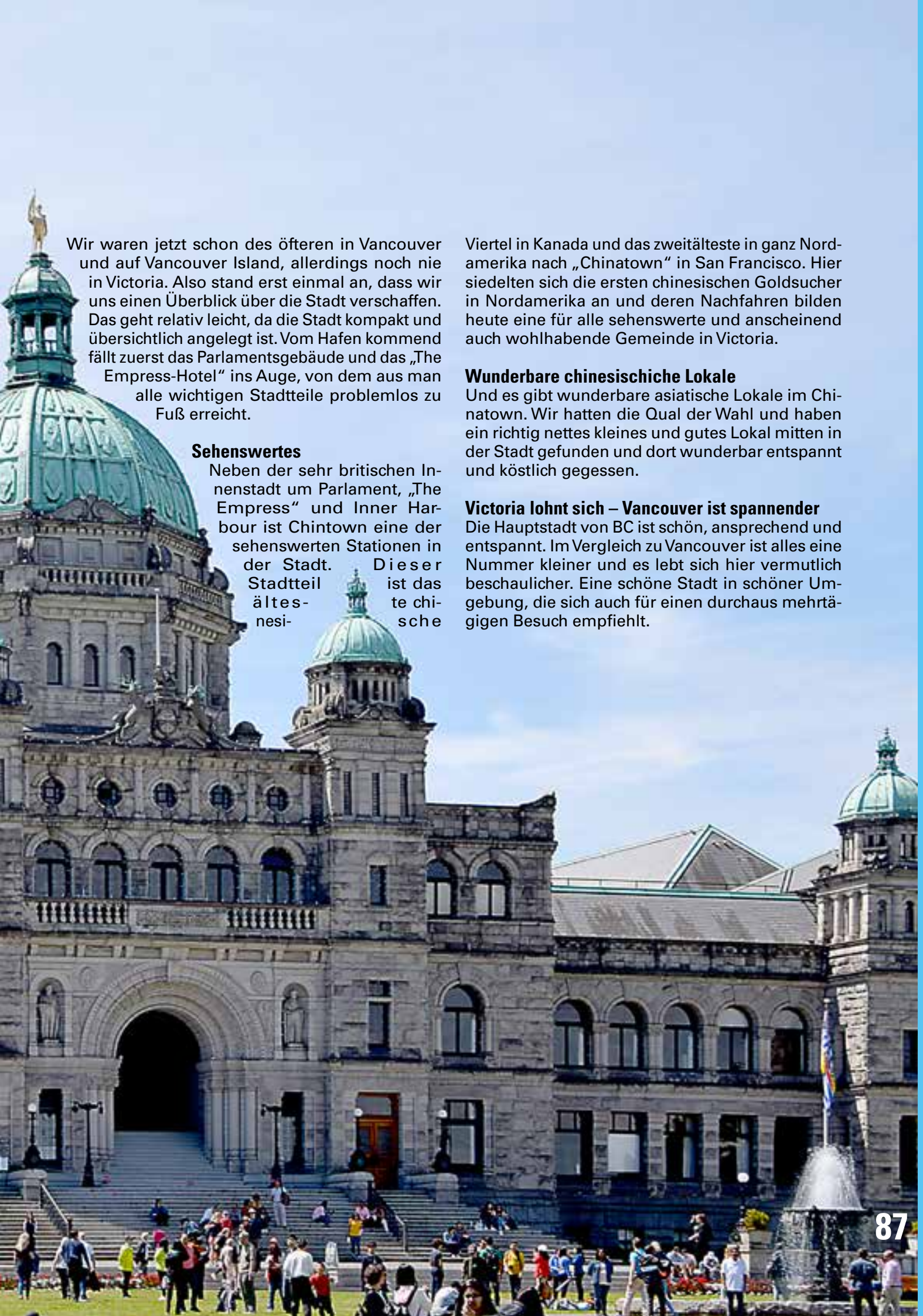
Mit etwas Zeit sollte man sich einen Spaziergang in einem der vielen Gärten gönnen, z. B. dem Butchards Garden. Hier erwartet man eine bunte Mischung aus italienischer, japanischer und mediterraner Flora und Fauna.

Obwohl das angenehme Sommerwetter in Victoria dazu einlädt seinen Besuch im Freien zu verbringen, ist der Besuch des Nationalmuseums „Royal British Columbia Museum“ sehr empfehlenswert. Dort kann man vieles über die Kultur und Geschichte der Indianer erfahren. Ein weiteres Ziel eines Besuches sollte das legendäre und schlossähnliche Parlamentgebäude „Fairmont Empress“ sein. Hier kann man sich am Nachmittag eine britischen Tea-Time gönnen, vergleichbar mit dem was wir auf der Queen Elizabeth jeden Nachmittag bekommen können.

Tauchrevier Victoria

Bekannt ist Victoria unter Tauchexperten als eine Tauch-Destination der Weltklasse. Viele Sporttaucher begeben sich hier auf Entdeckungstour und erforschen die interessante Unterwasserwelt. Für alle, die ohne Tauchgerät kommen, empfehlen wir ein Bad mit den Seelöwen und Seehunden von Victoria.

Parlamentsgebäude des kanadischen Bundesstaates British Columbia in Victoria



Wir waren jetzt schon des öfteren in Vancouver und auf Vancouver Island, allerdings noch nie in Victoria. Also stand erst einmal an, dass wir uns einen Überblick über die Stadt verschaffen. Das geht relativ leicht, da die Stadt kompakt und übersichtlich angelegt ist. Vom Hafen kommend fällt zuerst das Parlamentsgebäude und das „The Empress-Hotel“ ins Auge, von dem aus man alle wichtigen Stadtteile problemlos zu Fuß erreicht.

Sehenswertes

Neben der sehr britischen Innenstadt um Parlament, „The Empress“ und Inner Harbour ist Chintown eine der sehenswerten Stationen in der Stadt. Dieser Stadtteil ist das älteste chinesische Viertel in Kanada und das zweitälteste in ganz Nordamerika nach „Chinatown“ in San Francisco. Hier siedelten sich die ersten chinesischen Goldsucher in Nordamerika an und deren Nachfahren bilden heute eine für alle sehenswerte und anscheinend auch wohlhabende Gemeinde in Victoria.

Wunderbare chinesischiche Lokale

Und es gibt wunderbare asiatische Lokale im Chinatown. Wir hatten die Qual der Wahl und haben ein richtig nettes kleines und gutes Lokal mitten in der Stadt gefunden und dort wunderbar entspannt und köstlich gegessen.

Victoria lohnt sich – Vancouver ist spannender

Die Hauptstadt von BC ist schön, ansprechend und entspannt. Im Vergleich zu Vancouver ist alles eine Nummer kleiner und es lebt sich hier vermutlich beschaulicher. Eine schöne Stadt in schöner Umgebung, die sich auch für einen durchaus mehrtägigen Besuch empfiehlt.

Hafenmusiker – man beachte das Plakat!

DAVE
HARRIS

Victoria Fisherman's Wharf

Fisherman's Wharf war das Zentrum der Fischerei in Vancouver Island. Die Blütezeit des Hafens begann mit dem Ende des zweiten Weltkrieges und endete mit dem Beginn der 1990er Jahre. Lachs- und Thunfischfischer, aber auch Pelzrobbenjäger waren in Fisherman's Wharf zu Hause. Früher gab es hier Entladestationen für die auf dem Meer gefangenen Meeresfrüchte und Fische. Heute sind in diesem Teil des Hafens noch kleine Fischerboote an den Docks zu finden.

Heute ist in diesem Stadthafen von Bedeutung, dass es farbenfrohe schwimmende Häuser gibt und viele Lokale mit leckerem frischen Fisch und Meeresfrüchten. Anschließend an die „floating boates" befindet sich der Fischereihafen, von wo aus die vielen Lokale mit fangfrischen Meeresfrüchten beliefert werden.

Bevor man etwas verspeist, sollte man zuerst durch das „Float Home Village" schlendern, das aus farbenfrohen schwimmenden Häusern besteht. Kommt man mit dem Wassertaxi an, ist man bereits mitten im Dorf und kann sofort mit der Tour loslegen. Jedes der etwa 15 schwimmenden Häuser hatte seinen eigenen Stil. Es gab mehrstöckige Häuser mit Dachterrasse, manchmal gaben riesige Glasfenster den Blick ins Innere frei und andere mochten es etwas gemütlicher und pflanzten Geranien im Kübel. Die Farbkombinationen der Häuser waren oftmals sehr verwegen, machen aber den besonderen Reiz dieser Bootssiedlung aus.

Ein Ort zum Entspannen und Verweilen

Fisherman's Wharf ist ein Ort zum Verweilen, es gibt Geschäfte, man kann Walbeobachtungstouren und Angeltouren von den Docks aus starten. Ebenso kann man frisch gefangenen Fisch direkt vom Kutter kaufen, wenn man denn als Besucher eine Küche zur Verfügung hat. Wir hatten diese Küche leider nicht, aber dafür gab es phantastische Fish & Chips in den lokalen und Verkaufsständen, die wirklich empfehlenswert sind.

Fisherman's Wharf ist reich an Tieren. Bei den Vögeln findet man Weißkopfseeadler, Kormorane, Kanadagänse und Reiher. Die Meeressäuger sind mit Otter, Steller Seelöwen und Seehund vertreten. Die Tier lassen sich mit Geduld gut beobachten und fotografieren.

Schwimmende Häuser gab es viele in Victoria, zum Teil mit Bootsanleger vor der Haustüre

Trans-Canada Highway Nr. 1

Der Trans-Canada Highway (TCH) ist die einzige Bundesstraße Kanadas, die durch zehn der 13 Provinzen des Landes führt. Mit etwa 8.030 Kilometern stellt der TCH die einzige durchgehende transkontinentale Straßenverbindung Kanadas dar. Und gleichzeitig ist der TCH auch die drittlängste Autobahn der Welt. .

Die „Transsibirische Straße“ in Russland und der Highway 1 in Australien sind länger als der TCH. Das komplette Projekt „Highwaysystem“ wurde 1948 freigegeben, 1950 geplant und der Autobahnbau 1962 offiziell eröffnet. Komplett fertiggestellt und eingeweiht wurde der durchgehende Highway aber erst 1971. Zwischenzeitlich ist er größtenteils vierspurig und kreuzungsfrei ausgebaut. Der Highway endet in St. John's in Neufundland (→ S. 468).

Ob man sich auf dem Highway Nr. 1 befindet, lässt sich leicht durch ein Schild erkennen: Ein weißes Ahornblatt auf grünem Grund, oft mit einer Ortbezeichnung zur Orientierung verbunden. Diese Art von Schild wird in Kanada ausschließlich für den Trans-Canada Highway benutzt und lässt deswegen kaum Fehlschlüsse beim Fahren zu.

In Victoria BC startet der TCH mit einem in ganz Kanada bekannten Baudenkmal (siehe oben), das ein wenig an ein mächtiges Hindernis für den Reitsport erinnert.

In St. John`s dagegen liegt das „One Mile Centre“ am Beginn des Trans-Canada Highway.

An beiden Start- (oder Endpunkten – je nach Fahrtrichtung) wird dem Autofahrer der Startpunkt des Trans-Canada Highway durch die Kennzeichnung „Mile 0“ deutlich gemacht.

An diesem Bauwerk in Victoria startet der Trans Canada Highway Nr. 1

Trans Canada Highway 1 hinter Vancouver in den Rocky Mountains (Aufnahme aus dem Jahr 2016)

Vancouver, im Südwesten von British Columbia gelegen, zählt zu den beliebtesten und attraktivsten Städten in Kanada. Gesegnet mit atemberaubenden Aussichten und spannenden Aktivitäten, bietet die Stadt eine perfekte Mischung aus urbanen und natürlichen Erlebnissen.

Die Menschen haben hier die unterschiedlichsten Möglichkeiten auf engstem Raum: Ob Großstadtleben, Segeln, Skifahren, Jagen, Golfen oder Lachsangeln – Besucher und Einwohner haben die volle Auswahl. Sie können die Natur direkt im Zentrum dieser durchaus ökologischen Stadt genießen. Die vielen großen Parks in der Stadt und am Ufer locken mit Grünflächen, bunten Blumen und einer gelungenen Infrastruktur. Man kann hier wunderbar bei einem Picknick entspannen und findet immer wieder die bei Kanadiern so beliebten öffentlichen Grillstellen.

Aus der Stadt in die Natur

Schon unmittelbar nach Verlassen des Kreuzfahrtterminals von Vancouver sind wir wieder einmal aus dem Staunen nicht herausgekommen. Egal wo wir hinschauen, der Blick endet in einem traum-

haften Schauspiel der Natur. Wir werden Zeuge des Lebens zwischen Großstadtkultur und einem entspannten Westküstenflair.

Die satten grünen Landschaften des Coast Mountains laden im Prinzip zu Wanderungen ein. Wir haben das zum Glück eine Woche vor dieser Kreuzfahrt auf unserer spannenden und interessanten Tour auf Vancouver Island intensiv erlebt. Aber auch die Stadt bietet Naturerlebnisse pur. So die „Capilano Suspension Bridge", eine frei schwingende Seilbrücke im Capilano-Park, der von der Stadt aus gut und schnell mit dem Bus erreichbar ist. Im Park befinden sich einige der ältesten und größten Bäume in der Region Vancouver. Dabei hilft der „Treetops Adventures Way" und der „Cliffwalk" – beides lohnenswerte Wege mit toller Aussicht. Es gibt Touren für Schwindelfreie in Baumwipfelhöhe. Das sind Baumwipfelpfade in großer Höhe, die Spass machen, wenn man schwindelfrei ist. Man kann ökologisch orientierte Regenwald-Touren machen und sich die Kunst der früheren indianischen Bewohner (Museum of Anthropology) betrachten.

Abends ist in Vancouver immer etwas geboten. Sei es kulturell in der Oper oder man geht einfach irgendwo am Ufer bummeln und irgendwann in eines der netten Lokale zum Essen. In der Stadt leben viele Asiaten und es gibt hier dadurch auch die entsprechend guten und preiswerten Speiselokale.

Sportstadt Vancouver

Vancouver ist auch eines der Zentren des Wintersports in Kanada. Dabei steht natürlich Eishockey an erster Stelle. Denn was für viele Deutsche der Fußball ist, ist für den Kanadier das schnelle und dynamische Spiel auf dem Eis.

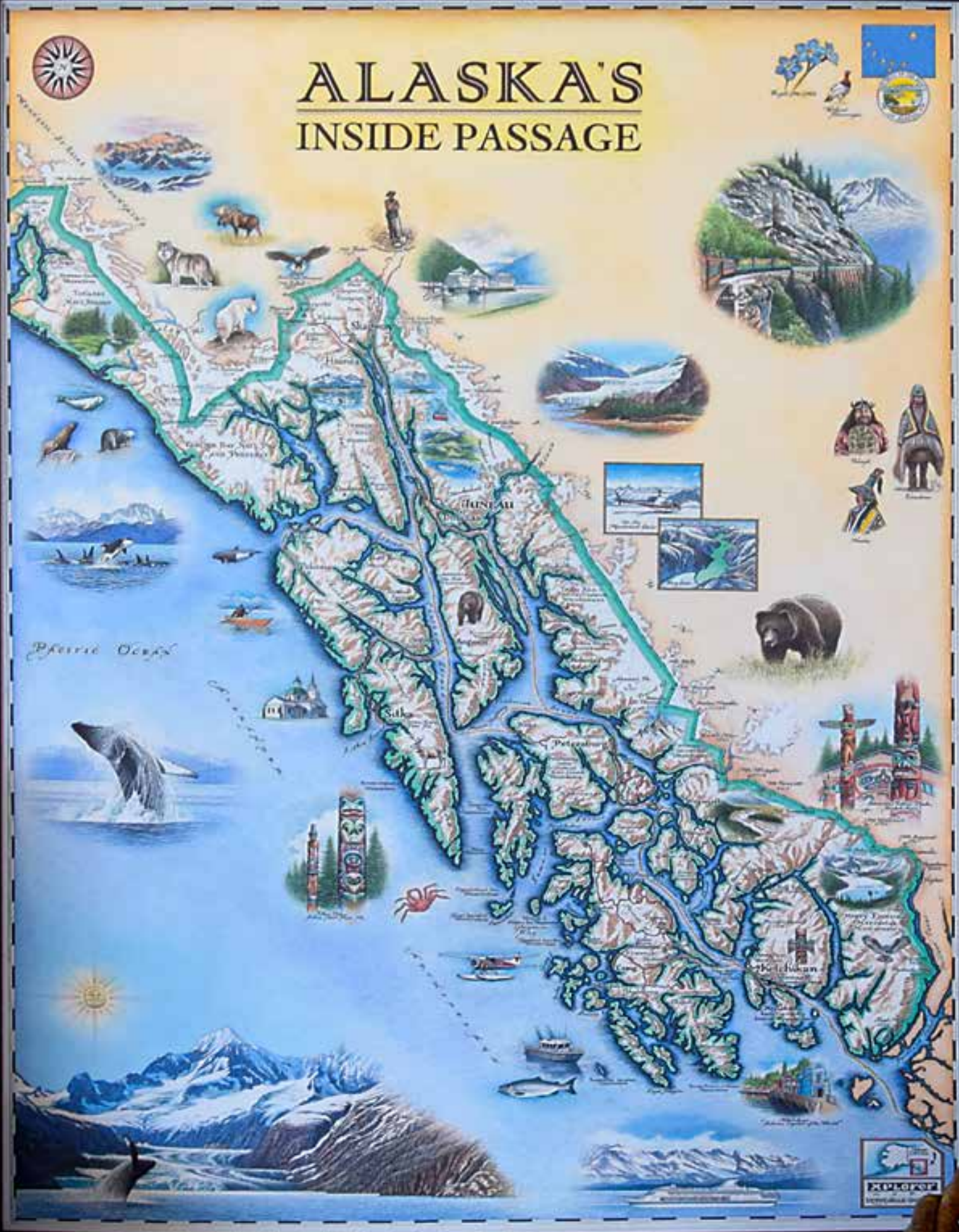
Viele erinnern sich hier auch gerne an das Jahr 2010, als hier die XXI. Olympischen Winterspiele stattfanden. Ein großartiges Event, das nicht nur Wintersportbegeisterte nach Vancouver lockte.

Auch die siebte Fußball-Weltmeisterschaft der Frauen vom 6. Juni bis 5. Juli 2015 hinterließ ihre Spuren. Vor allem viele Sportanlagen, die weiterhin gut und sinnvoll genutzt werden.

Vancouver

Wal vor unserem Schiff in der Inside Passage

Inside Passage



Alaskas Inside Passage – eine der schönsten Seestraßen der Welt

Schönste Wasserstraße der Welt

Die Inside Passage ist ein Seeweg, der ab Vancouver durch Alaskas Inselwelt führt und dabei fjordähnliche Landschaften durchfährt. Bei unserer Reise sind wir weite Teile der Inside Passage gefahren und auch immer wieder zur Passage zurückgekehrt.

Sie gilt als eine der schönsten Wasserstraßen der Welt und wenn man das Glück hat, bei schönem Wetter durch diese Passage zu fahren erlebt man eine grandiose Landschaft fast ohne Besiedlung, dafür aber mit vielen Tieren.

Wir hatten bei unserer Fahrt durch die Inside Passage wechselnde Wetterverhältnisse. Sonnenschein, Nebel, Kälte, Treibeis – alles war vorhanden. Aber so ist Alaska, das Wetter ist schwer berechenbar. Und wie uns eine Frau in Sitka erzählte, half sie dort seit acht Wochen in der Kirche und hatte in dieser Zeit etwa fünf Tage schönes und sonniges Wetter. Ansonsten nur Regen und Kälte.

Orte der Inside Passage

Ketchikan ist die erste Station unserer Fahrt durch die Passage. Die 1883 gegründete Stadt hat etwa 14.000 Einwohner und die weltweit größte Sammlung von „Totem Pohles". Goldminen machten die Stadt reich, heute sind es vor allem Schmuckgeschäfte, die mit Gold und Diamanten das Geld in der Region verdienen.

Mit 32.000 Einwohnern ist die Hauptstadt Alaskas der größte Ort der Region. Gegründet von Goldsuchern hat *Juneau* eine lange Geschichte. Dass diese Hauptstadt keine Straße zum Rest der Welt hat macht sie irgendwie spannend. Sie ist nur mit Schiff und Flugzeug erreichbar. Aber wie es sich für eine Hauptstadt gehört, hat sie ein Krankenhaus, eine Hochschule mit Bibliothek, einen Flugplatz, Polizei und alles, was zum Leben dazu gehört. Nur keine Straße nach draußen.

Skagway ist eine wilde und alte Gemeinde mit 400 Einwohnern im Winter und etwa 850 Einwohnern im Sommer. Der durch den Goldrausch in Alaska bekannte „White Pass" und die noch aktive „White Pass Yukon Railway" geben dem Ort ein besonderes Gepräge. Außerdem verläuft hier die Grenze zwischen den USA und Kanada. Von amerikanischer Seite befestigt wie früher die DDR.

Hoonah und *Icy Strait Point* sind zwei kleine Orte die zusammengehören. Icy Street Point auf Chichagof Island ist etwa eine Meile von Hoonah entfernt. 2004 baute die „Huna Totem Corporation"

Hier leben viele Weißkopfadler

100 Irgendwo in der Passage gibt es immer Wasserläufe zum Meeresarm

einen Schiffsanleger am Icy Street Point. Dort war bereits 1912 ein Anleger für die dortige Fischfabrik gestanden. Auch größere Schiffe können dort ankern oder anlegen, so dass die Kreuzfahrtindustrie den netten Ort irgendwann in ihre Programme aufgenommen hat. Die Tlingit Nativ Gemeinde in Hoonah hat davon wohl nicht allzuviel profitiert. Ein paar Arbeitsplätze als Fahrer und Kellner sind entstanden, aber das im Museum und den Aktivitäten umgesetzte Geld geht wohl an die auswärtigen Gesellschaften.

Die beiden Orte sind schön zu besuchen und bieten interessante Aus- und Einblicke in das sicherlich schwierige Leben der Indianer. Und es scheint so zu sein, dass Walbeobachtungstouren hier besonders erfolgreich sind. So werden hier Grauwale, Orkas und Seelöwen angetroffen, die in dem flachen Küstengewässer wohl auch gerne aus dem Wasser springen. Unsere Tischnachbarn aus Hamburg hatten hier Glück, sie hatten eindrucksvolle Begegnungen mit Walen.

Die historisch bedeutsamste Stadt hier in Alaska ist *Sitka*. Von Russen 1741 besiedelt, wurde hier eine blühende russische Gemeinde aufgebaut, die 1867 mit allen Ländereien an die Vereinigten Staaten verkauft wurde. Und so wurde Alaska zum amerikanischen Bundesstaat und in die USA eingegliedert, obwohl es geografisch eindeutig mehr zu Kanada passen würde.

Sitka ist eine sehenswerte Stadt mit einer interessanten Umgebung, die sich viel mit der amerikanisch-russichen Vergangenheit beschäftigt. Leider war unser Aufenthalt hier recht kurz, so dass wir nur einen Teil dieses Ortes besuchen konnten.

Sitka ist die letzte amerikanische Station in Alaska, bevor wir wieder nach Kanada zurückfahren und Victoria und Vancouver die nächsten Reisestationen sind.

Viele Tiere während der Fahrt

Die Fahrt durch die Inside Passage war durch diffuses Wetter geprägt. Aber wir hatten doch die Möglichkeit, immer wieder interessante Tiere zu beobachten. Wale, Seelöwen, Seehunde oder Weißkopfadler haben wir immer wieder gesehen und konnten die Tiere zum Teil länger beobachten, da sie offenbar keine Scheu vor dem Schiff und den Menschen hatten. Ansonsten war nicht viel los in der Gegend – nur wunderbare Natur.

Wal vor dem Bug – er folgt uns eine lange Strecke

Der Nebel in der Passage beginnt sich langsam zu lichten

Seelöwen auf einer kleinen Insel

Weißkopfseeadler in der Inside Passage (3D)

Ein uns unbekannter schöner Vogel

106 Der erste „Eisberg“ kommt uns entgegen

110 Seelöwenkolonie in der Inside Passage

Hauptdarsteller Natur

Die Inside Passage ist ein Seeweg vor der Küste Alaskas (USA) und British Columbias (Kanada) mit etwa 1000 Inseln. Sie kann von allen seegängigen Schiffen befahren werden und wird stark freqentiert. BC Ferries und das Alaska Marine Highway System betrieben Fährverbindungen. Die Bezeichnung „Inside Passage" wird auch für die Inseln entlang des Schiffsweges verwendet.

Der nördliche Teil in Alaska

Vor dem Eintreffen der ersten europäischen Kolonisten war die nördliche Inside Passage von Tlingit, Haida und Tsimshian besiedelt, die südliche von Kwakwaka`wakw und Küsten-Salish. Wegen des zahlreichen Nahrungsangebotes an der Küste hatten sich, im Gegensatz zu den Stämmen auf dem Festland, zahlreiche Siedlungen und Wanderungsterritorien gebildet.

Ende des 18. Jahrhunderts wurde die Inside Passage von Forschungsreisenden aus Russland, Großbritannien, Frankreich und Spanien besucht. James Cook (1778 – 1779) und Georg Vancouver (1792 – 1793) waren die ersten Briten, die umfangreiche karthografische Arbeiten durchführten und See- und Landkarten für diese Region anfertigten. Die starke Kolonisation durch europäische Siedler begann dann im 19. Jahrhundert.

Heute gilt die Inside Passage als eine der schönsten Wasserstraßen der Welt, deren Nutzung für die Kanadier zur Pflicht geworden ist. Nur bis Port Hardy führt die Nationalstraße 19. Danach muss der Reisende in den Norden das Schiff benutzen. Bis zum Port Edward am Skeena River gibt es keine Straßenverbindung in den Norden. Nur Flugzeuge und Schiffe können Menschen und Waren in und aus diesem Gebiet bringen. Der Trans-Canada-Highway erreicht erst bei Port Edward bzw. Prince Rupert die Küste. Hier trifft auch die Canadien National Railway von Manitoba kommend auf diesen das ganze Jahr über eisfreien Tiefseehafen. Von hier aus wird das ganze Jahr Getreide und Kohle nach Asien verschifft.

Kreuzfahrtschiff ist klein

Vor der Kulisse der Küstenberge wirkt selbst ein Kreuzfahrtschiff wie ein Gulliver-Kutter, der sich in eine Welt der Riesen verirrt hat: unterwegs aus Vancouver nach Alaska – auf Tour durch die Inside-Passage Richtung Norden, immer tiefer hinein in die dünn besiedelten Regionen am Rande des Kontinents. Dorthin, wo mehr Bären als Menschen zu Hause sind. Dorthin, wo der Westen noch immer wild ist.

Links und rechts des Schiffs türmen sich in nächster Nähe dicht bewaldete Berge auf, wechseln Inseln mit Festland, kleine Strände mit den schroffen Felsküsten tiefer Fjordlandschaften. Wege führen keine hinein in diese Wildnis. Ab und zu nur steht eine Blockhütte am Ufer, ab und zu nur tuckert ein Fischtrawler mit Netzauslegern vor der Küstenlinie entlang. Ein Wasserflugzeug zieht in der Ferne seine Bahnen am Himmel, öfter aber sind es Weißkopfseeadler. So als würden sie Grüße aus der Wildnis überbringen.

Alle Augen richten sich aufs Wasser: Freudenschreie, wenn jemand gerade einen Wal hat springen oder eine Flosse aus dem Wasser ragen sehen! Gänsehaut-Gefühl stellt sich ein, wenn einer der Wale nur ein paar Dutzend Meter entfernt an Steuerbord tanzt und sein muschelbedeckter Leib zurück ins Meer kracht.

Hauptdarsteller und größte Attraktion zugleich ist die Natur. In dieser Gegend ist das so. Zu Wasser. Zu Land. In der Luft. In der Inside-Passage ist diese Loge mit bestem Blick ein Kreuzfahrtschiff auf dem Weg vom kanadischen Hafen Vancouver aus hinauf in Richtung Anchorage in Alaska – oder auch zurück.

Viele der wenigen Siedlungen dieses nördlichsten und zugleich westlichsten aller US-Bundesstaaten sind noch heute nur aus der Luft oder von See aus erreichbar. Hat man nicht gerade ein Wasserflugzeug zur Verfügung, dann ist eine Kreuzfahrt die einzige Möglichkeit, diese Gegend zu erkunden. Und während in den Alpen jeder Wanderweg einen eigenen Namen hat, ist entlang der Inside-Passage längst nicht jeder Berg und jeder Hügel benannt.

Alaskas Regenwald

Über den gemäßigten Regenwald haben wir im Reisebericht über Vancouver Island schon berichtet. Die Wälder Alaskas werden von den Einheimischen auch als Regenwälder bezeichnet. Sie sind es wohl auch, alle Attribute sprechen dafür.

Riesige Bäume mit Höhen über fünfzig Metern sind hier völlig normal. Die Abbildung rechts zeigt die Krone eines solchen Baumriesen, das Unterteil ist auf der folgenden Seite mit der Wurzel abge-

bildet. Die Bäume sind in ihrer Größe eigentlich fotografisch nicht wirklich darstellbar. Man muss diese Wälder gesehen und durchwandert sein, um eine Vorstellung von unermesslich weiter und großer Natur zu erhalten. Die Abbildung des Baumes wurde am Icy Strait Point im dortigen Küstenwald aufgenommen

Dunkel und feucht sind die Wälder, angenehm zum Wandern. Immer wieder hören wir die Geräusche von verschiedenen Tieren. Glücklicherweise sind wir nie einem Bären begegnet, doch über uns kreisen Weißkopfadler oder fliegen wie die Slalomfahrer um die Bäume zu ihren Nestern. Das geht so schnell, dass wir die großen Vögel zwar sehen und hören, sie aber nicht fotografieren können, sie sind zu schnell.

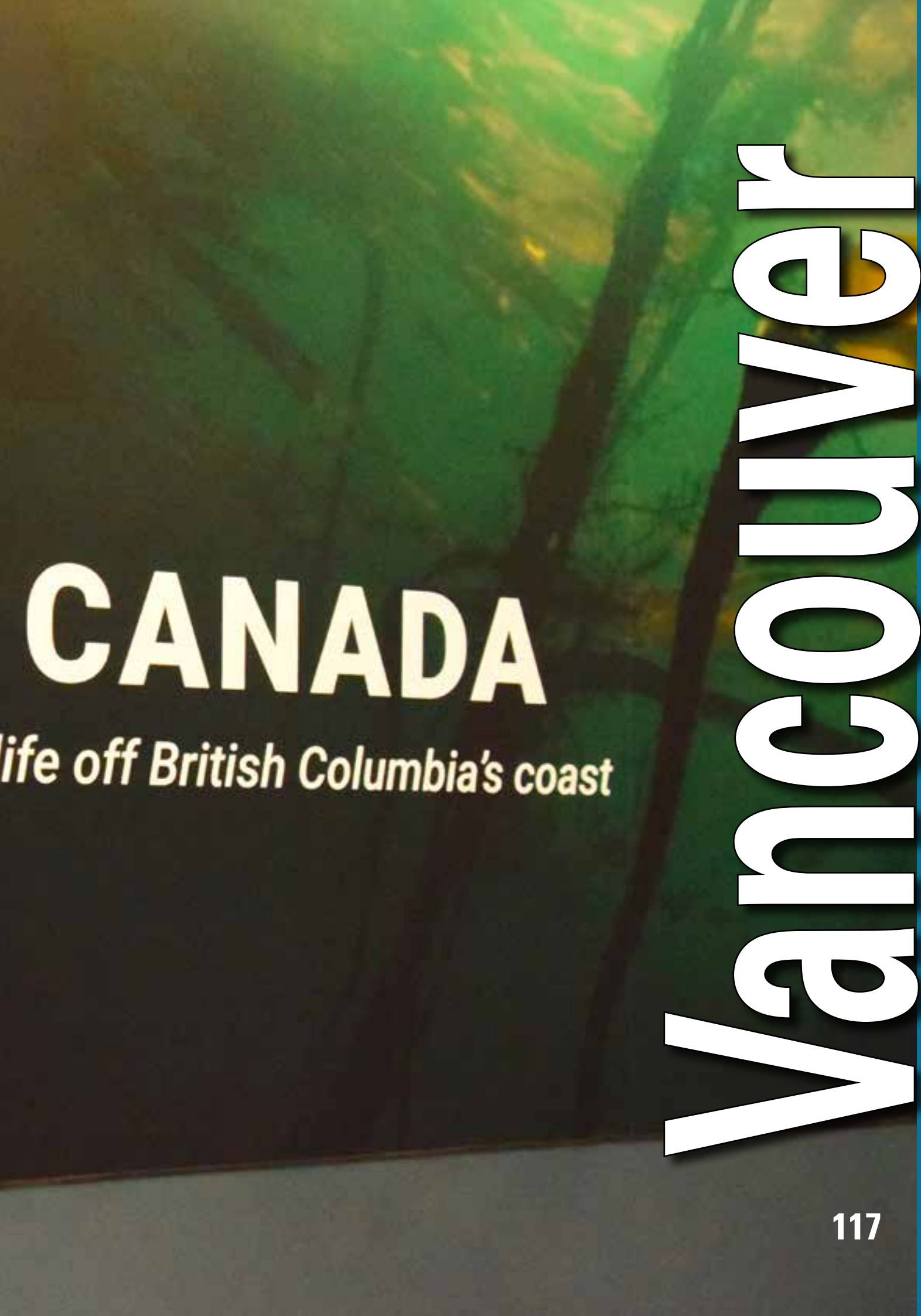
Die Sage vom Feuer am Icy Strait Point

Es geht die Sage, dass am Eingang der Bucht zum Icy Strait Point in Sichtweite zum Ankerplatz immer ein Lagerfeuer brennt, um die ankommenden Gäste zu wärmen und um sicher zu stellen, dass die Gäste möglichst lange bleiben.

Und so brennt am besagten Punkt ein Lagerfeuer und zwei Einheimische bewachen dieses Feuer, damit es nicht erlöscht. Der Aberglaube besagt, sobald das Feuer erloschen ist versagt der Besucherstrom (und damit auch die Einnahmen des Dorfes). Von daher macht es Sinn, dass das Dorf „Feuermänner“ beschäftigt, um den beginnenden Wohlstand am Ort zu sichern.

Noch ein paar Informationen zum Wetter in dieser Region: Sonnenaufgang ist um diese Sommerjahreszeit etwa um 04.00 Uhr, der Sonnenuntergang um 22.30 Uhr. Wobei es dann erst gegen 23 Uhr richtig dunkel wird, dann ist es aber richtig schwarz. Die Nacht ist also in Alaska sehr kurz, der Tag sehr lang. Wobei sich die Zeiten für die Nacht deutlich verlängern, je näher man wieder Richtung Vancouver gelangt.

Welcome to
PACIFIC
...see marine
PACIFIC OCEAN



Vancouver

Vancouver City

Die Stadt ist uns von unseren vorherigen Besuchen zwischenzeitlich recht vertraut. Wir verlaufen uns nicht mehr, gehen zumeist in die richtige Richtung und kommen mit den hiesigen Gepflogenheiten gut zurecht. Trotzdem – wir entdecken natürlich bei jedem Gang durch die Stadt etwas Neues. Seien es schöne Gebäude oder Parks oder auch Plätze, welche die jeweilge Kultur der verschiedenen Ethnien wiederspiegeln. Die Stadt macht einfach Spass und wir könnten uns vorstellen, in dieser lebenswerten Stadt auch einmal längere Zeit zu verbringen.

Durch unseren Ärger mit dem verlorenen Koffer, den Swiss bzw. Edelweiss Air verursacht hat, waren wir gezwungen, uns mit Einkaufen zu beschäftigen. Wir hatten so banale Dinge wie Zahnpasta, Zahnbürsten, Unterwäsche und ähnliches zu besorgen, damit wir die notwendigsten Dingen des Lebens hatten. Das war insofern interessant, dass die entsprechenden Geschäfte erst einmal finden mussten. Dazu muss man hier in eine Mall gehen, in der alle Shops unter einem Dach zu finden sind. Wir haben uns dazu in das Pacific Center und in eine Lebensmittel-Mall gestürzt und sind dort auch schnell fündig geworden. Was etwas schwieriger war sind Bekleidungsgeschäfte. Die Kanadier haben völlig andere Größenauszeichnungen und die Verkäufer in der Regel keine Vorstellung, welche Größe für einen Kunden passen könnte. Also muss man die Dinge anprobieren. Das war zeitaufwändig und durchaus etwas lästig, aber manchmal durchaus auch erheiternd.

Nähere Beschreibungen und Bilder zu Vancouver finden sich im Band zu Vancouver Island. Bei unserem Besuch in Vancouver mit der Queen Elizabeth haben wir das Aquarium besucht. Ein lohnenswerter Ausflug, wie die Bilder auf den folgenden Seiten zeigen. Das Aquarium ist schon etwas älter, aber ausgesprochen gut aufbereitet. Auf der folgenden Seite ist dies näher beschrieben.

Einreise in die USA und das „Face of our Nation"

Die Kanadier gestatten den USA, im Hafen von Vancouver ein amerikanisches Zollgebiet einzurichten. In diesem Zollgebiet haben die Amerikaner das Sagen. Hier wird auf „amerikanischem Gebiet" die Einreise für Passagiere von Schiffen in die USA abgewickelt. Und diese Einreiseprozedur ist völlig skurril. Man fühlt sich tatsächlich in die Zeit des Kalten Krieges an eine Ostblockgrenze zurückversetzt.

Menschen werden arrogant, unfreundlich und abweisend behandelt. Was muss das für eine Nation sein, die ein derartiges „Face of our Nation" zeigen muss, wenn ein paar Fremde als Gäste einreisen. Die sollten sich ein Beispiel an den Behörden der Kanadier nehmen. Die machen das freundlich und schnell! America great!?

Fast zwei Stunden warten auf die Einreise in die USA – wie an der ehemaligen Interzonengrenze zur DDR

Salvador Dali – Space Venus. An vielen Stellen der Stadt stehen gesponserte Kunstwerke

Vancouver Aquarium

Das Vancouver Aquarium (offiziell Vancouver Aquarium Marine Science Centre, auch „Vanaqua“ genannt) in der kanadischen Stadt Vancouver befindet sich im Stanley Park und ist eines der wichtigsten Ziele für Touristen und Einheimische. Vor allem Schulklassen besuchen im Sommer das Aquarium gerne, was gelegenlich zu längeren Wartezeiten an der Kasse führt.

Das Aquarium wird von einer Non-Profit-Organisation betrieben, die keine staatliche Unterstützung erhält. Es ist das größte Aquarium und meeresbiologische Forschungszentrum in Kanada. Das Grundstück mit einer Größe von 9.000 m² ist im Besitz der Stadt und wird von der städtischen Parkbehörde im Sinne des Aquariums verwaltet.

Was gibt es zu sehen?

Zu bestaunen sind unter anderem Delfine, Haie, Weißwale(!), Stellersche Seelöwen, Seehunde und Seeotter.

Insgesamt leben hier rund 300 Fischarten, Tausende von Wirbellosen, 56 Amphibienarten sowie 60 Säugetiere und viele sehr schöne und interessante Vögel.

Die Eröffnung war am 15. Juni 1956 und es ist damit das älteste öffentlich zugängliche Aquarium Kanadas. Es ist heute das größte des Landes und gehört zu den fünf größten in Nordamerika.

Im Sommer 2014 gab es eine öffentliche Kontroverse über die Haltung und Aufzucht von Walen und Delfinen. Nachdem zwei Mitglieder des Parkvorstandes Vancouvers die Haltung von Walen kritisiert hatten, sprach sich auch Gregor Robertson, der Bürgermeister von Vancouver, gegen diese Praxis aus. Er erhielt Unterstützung von der Verhaltensforscherin Jane Goodall, die eine Gefangenschaft von Weißwalen und das Aufzuchtprogramm des Vancouver Aquarium als „wissenschaftlich nicht mehr vertretbar“ bezeichnete. Die Weißwale wurden daraufhin ausgewildert, aber nicht von der Internetseite verbannt.

Eine der vielen Quallenarten im Aquarium

Verschiedene Bewohner des Tropenhauses

Blick in das große Becken mit den Lebewesen der kanadischen Westküste

San Francisco

One day if I go to heaven – San Francisco

Herb Caen, ein Journalist aus San Francisco, sagte einmal: „Wenn ich eines Tages in den Himmel gehe, schaue ich mich um und sage: Es ist nicht schlecht. Aber es ist nicht San Francisco."

Ob wir nun bei unserem ersten Besuch in dieser Stadt tatsächlich den Himmel auf Erden erleben wird sich weisen. Wir sind auf diese schöne, aufregende und abwechslungsreiche Stadt gespannt, die wir aus der Literatur, aus Filmen und von CDs her kennen. Außerdem habe ich zusammen mit einer Meisterschülerin vor Jahren eine CD-ROM über eine Reise in diese Stadt konzipiert, programmiert und umgesetzt. Die Designarbeit war gut und die CD-ROM habe ich noch. Und seitdem ist „Frisco" immer irgendwie im Gedächtnis geblieben und nun sind wir hier!

San Francisco ist auf Hügeln gebaut

San Francisco ist auf 43 Hügeln gebaut, erstreckt sich über eine Fläche von nur 49 Quadratkilometern und ist auf drei Seiten von Wasser umgeben. Es bietet unglaublich viele Sehenswürdigkeiten in dem kompakten Stadtgebiet. Und die beste Möglichkeit, diese Sehenswürdigkeiten zu sehen und zu erleben, ist eine Stadtrundfahrt mit unterhaltsamen und informativen Reiseführern.

Mit den öffentlichen Verkehrsmitteln kann man auch selbst bequem durch die Stadt navigieren. Cable-Cars und Straßenbahnen sind ein großer Teil der Vergangenheit und Gegenwart von San Francisco. Mit ihrem unverwechselbaren „Ding, Ding, Ding" rumpeln die Bahnen durch die wirklich steilen Hügel der Stadt wie mobile Museumsstücke, immer wieder einmal vorbei am Cable-Car-Museum. Unermüdlich schleppen sie jeden Tag Tausende von Touristen und ein paar Einheimische. Die beliebte Bahn wurde 1873 in San Francisco in Betrieb genommen. Sie ist die einzige alte Bahn ihrer Art, die noch in Betrieb ist.

San Francisco ist bekannt für seine unverwechselbaren Viertel, die vielfältig, faszinierend und einzigartig sind. Unser Besuch brachte uns eine Fülle von neuen Erfahrungen ein. Leider konnten wir uns einzelnen Sehenswürdigkeiten nicht so widmen, wie wir es gerne getan hätten.

Der Embarcadero und Fishermans Wharf

Der Embarcadero an der Uferpromenade ist von eleganten Palmen, historischen Pierstrukturen und angesagten Restaurants umgeben und umfasst das Ferry Building, das als Markierung dient, von der aus die Piers fortlaufend nummeriert werden. Es ist auch das Gebiet mit Pier 27, an dem unser Schiff festgemacht hat.

Das heutige Fishermans Wharf steht auf Land, das aus den Trümmern von Gebäuden entstanden

Golden Gate Bridge – Durchfahrt am Morgen gegen 05.00 Uhr

ist, die durch das Erdbeben und das Feuer von 1906 zerstört wurden. Dort lebten viele eingewanderte Fischer aus Sizilien, welche die Bevölkerung von San Francisco während der Zeit des Goldrausches mit Nahrungsmitteln versorgten. Heute sind diese Fischerboote und die alten Restaurants ein wesentlicher Bestandteil des Wharf-Gebiets mit seinen vielen Angeboten.

PIER 39, ein renovierter, belebter Frachtpier, feiert in diesem Jahr seinen 39. Geburtstag. Hier gibt es Straßenkünstler, Restaurants, Geschäfte, das „Aquarium of the Pacific" und einen Bauernmarkt. Die Seelöwen am Pier 39 stehlen vielen Aktivitäten vermutlich die Show. Ihr Pier wurde berühmt, seit die Meeressäuger nach dem Erdbeben von 1989 in großer Zahl einfach im Pier ankamen und dort blieben. Wissenschaftler wissen nicht, warum sie gekommen sind, es scheint aber so, dass sie einfach am Pier 39 bleiben wollen und sich wohl fühlen.

Ein weiteres Highlight ist der weltberühmte Ghirardelli Square, in dem sich einst die berühmte Ghirardelli-Schokoladenfabrik befand. Das historische Gebäude beherbergt heute den Ghirardelli-Shop für Eisdielen und Schokolade. Die Wände der Schokoladenfabrik sind mit originalen Herstellungsmaschinen und Ausstellungsstücken dekoriert. Und es werden immer noch kostenlose Proben der Schokoladen verteilt.

Golden Gate Bridge und Presidio

Das klassische Symbol von San Francisco ist ohne Zweifel die Golden Gate Bridge. Dieses beeindruckende Bauwerk wurde 1937 fertiggestellt. Es zu bauen galt aufgrund der gewaltigen Herausforderungen, die sich aus dem dichten Nebel, den heftigen Winden und den starken Meeresströmungen ergaben, als nahezu unlösbar. Mit einem Kostenaufwand von 35 Millionen US-Dollar und vielen Bauingenieuren dauerte die Fertigstellung der 1,2-Meilen-Brücke mehr als vier Jahre.

Fußgänger und Radfahrer, die heute die Brücke überqueren, werden mit einem atemberaubenden Blick auf die Bucht, die Stadt und die grünen Marin Headlands belohnt. Selbst an einem nebligen Tag in San Francisco trifft man auf der Sausalito-Seite zumeist klares und sonniges Wetter an.

Eine Möglichkeit, die Brücke in ihrer ganzen Pracht zu sehen, ist eine 90-minütige Fahrt mit der „Roten oder Weißen Flotte", die direkt unter der Golden Gate-Brücke verläuft und einen tollen Anblick auf die Brücke bietet.

Zwei Mal unter der Brücke hindurch

Wir mussten dies nicht machen, da wir mit der Queen am frühen Morgen um 04.30 Uhr an Deck standen, um die Durchfahrt zu erleben. Und am Abend beim Auslaufen gegen 18.00 Uhr hatten wir

das gleiche Erlebnis bei tollem Sonnenschein noch einmal. Man hat wie bei jeder Durchfahrt unter solch großen Brücken immer das Gefühl, es reicht dem Schiff nicht. Das ging uns so bei jeder Einfahrt in New York, bei der Ausfahrt aus Lissabon und jetzt war der spannende Moment wieder gegeben. Es reicht natürlich irgendwie immer und der Abstand von der Mastspitze zum Brückenboden wird allgemein auf zwei Meter geschätzt. Vermutlich ist es mehr – aber keiner vom Schiffspersonal verrät den exakten Abstand.

Das Presidio, Teil des Golden Gate National Recreation Area, diente über 200 Jahre als Militärstation. Hier trainierten Gewerkschaftsregimenter schon vor dem Bürgerkrieg. Der Park beherbergt antike Häuser und Bauwerke, Wanderwege, spektakuläre Aussichtspunkte, ein Besucherzentrum und ein Museum.

Alcatraz Island

Jeder Besucher von San Francisco muss Alcatraz mindestens einmal in seinem Leben gesehen haben. Wir haben uns dieses martialische Schauspiel amerikanischer Polizeigewalt nicht angetan und die Insel nur von außen betrachtet.

Dieses berüchtigte Gefängnis ist nur 1,25 Meilen von der Küste entfernt und ist eine der beliebtesten Attraktionen der Stadt. Alcatraz, bekannt für seinen Ruf als Strafvollzugsanstalt mit maximaler Sicherheit, beherbergte einige der unkontrollierbarsten Verurteilten der USA. Al Capone, Machine Gun Kelly und Robert „Birdman“ Stroud waren unter den „eingeladenen“ Gästen auf der 12 Hektar großen Insel, die als „The Rock“ bekannt war.

Die Insel ist nur mit Booten erreichbar, die vom Pier 33 in der Nähe von Fisherman's Wharf abfahren. Diese beliebten Touren sollten im Voraus gebucht werden. Bei unserem Vorbeimarsch am Pier 33 waren Hunderte von Besuchern am Schlange stehen, um Fahrkarten zur Insel zu kaufen. Auf der Insel schlendern sie dann an den Zellblöcken des verlassenen Gefängnisses vorbei, das seit 1963 geschlossen wurde.

Es wurden wohl 14 Fluchtversuche unternommen, die meistens damit endeten, dass die Flüchtlinge zurückgebracht oder auf der Flucht getötet wurden. Das ging in den USA schon immer schnell. Es gibt keinen Hinweis darauf, dass jemals ein Flüchtiger die eisige Bucht bezwungen und eine Flucht überlebt hat. Außer Steve McQueen in einem seiner spannenden Filme, leider ist mir der Filmtitel gerade nicht mehr präsent.

Lombard Street

Die Lombard Street befindet sich an einem steilen Hang des Russian Hill-Viertels und wird wegen

ihrer acht scharfen Kurven in einem 40-Grad-Abstieg als „krummeste Straße der Welt“ bezeichnet. Dadurch kann der Verkehr langsam und nur in Schrittgeschwindigkeit den steilen Abhang hinunterfahren. Es dürfen aktuell nur noch die Anwohner zu ihren Häusern fahren, Touristen nicht mehr. Das ist sicherlich gut so. Die Straße umgibt eine farbenfrohe Flora und bietet majestätische Ausblicke auf die Bucht.

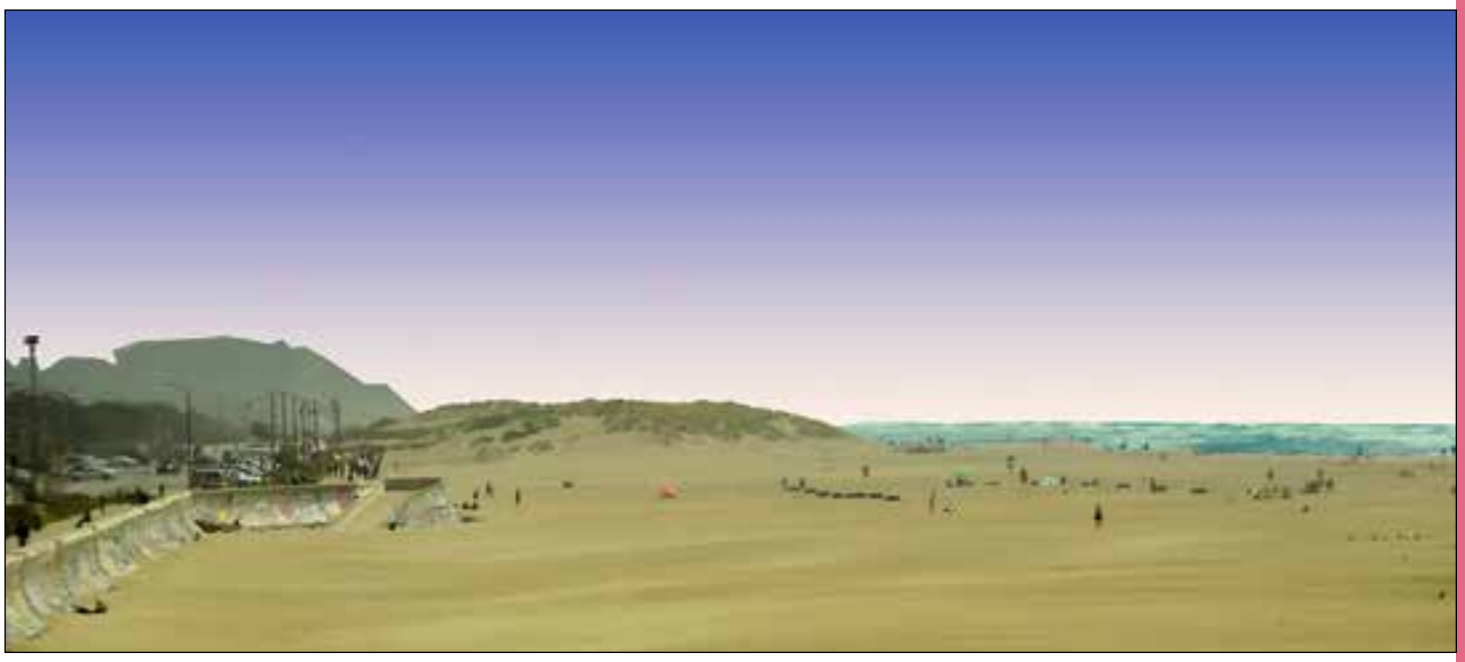
Haight-Ashbury
2017 feiert der „Sommer der Liebe“ sein 50-jähriges Bestehen. Die Geschichte des Haight ist so bunt wie die viktorianische Architektur, die die Straßen dieses eklektischen Viertels säumt. Haight gilt weithin als der Geburtsort der Gegenkultur, die in den 60er Jahren durch die Hippiebewegung berühmt wurde. Hier waren revolutionäre Geister wie Janis Joplin oder Jimmy Hendrix zu Hause.

Heute strahlt der Bezirk noch immer eine Magie aus mit einer einzigartigen und faszinierenden Atmosphäre. Live-Gitarrenmusik erklingt immer noch an den Straßenecken, Händler erstellen angeblich handgefertigte Krawatten und es gibt gefärbte T-Shirts. Der Geruch von Rauch weht ununterbrochen durch die Luft und bunte Friedenszeichen zieren immer noch die Fenster der Häuser und vieler Geschäfte.

North Beach
Bekannt als das kleine Italien des Westens, sind es die Restaurants und Cafés, die die Menschen in diese herzliche und freundliche Nachbarschaft ziehen. Aber nicht nur Pasta und Pizza machen North Beach zu etwas Besonderem. Hier befinden sich Boutiquen, Buchhandlungen und Kaffeehäuser wie das historische „Caffe Trieste“, das erste Espresso-Kaffeehaus, das 1956 an der Westküste gegründet wurde.

Chinatown
Nur ein großer Block außerhalb von North Beach und man befindet sich in einer völlig anderen Welt. Es scheint fast ein anderer Kontinent zu sein. Das als Chinatown bekannte ethnische Viertel ist in San Francisco ebenso bekannt wie die Golden Gate Bridge und die Cable-Cars.

Im Herzen von Chinatown liegt der Portsmouth Square, an dem sich in den 1850er Jahren die ersten chinesischen Einwanderer der Stadt niederließen. Heute beherbergt die Nachbarschaft mehr als 10.000 Chinesen und ist bei Einheimischen und Besuchern als der Ort bekannt, an dem authentische, köstliche chinesische Mahlzeiten und interessante Kräuter zu finden sind. Die meisten Geschäfte, Restaurants und Märkte im Freien weisen Schilder und Preise auf Chinesisch und Englisch auf.



North Beach – traumhaft weiter Sandstrand zum Surfen, Schwimmen, Buddeln usw.

Fishermans Wharf – Pier 39

Die bekannten Bewohner von Pier 39 – warum die dort seit 1989 leben weiß kein Mensch, sie sind einfach da (3D)

 PIER 39 – Festmeile am Hafen mit vielen Kneipen

PIER 39
PIER 39
AQUARIUM of the BAY
The Flyer
DOUGHP
AS SEEN ON
SHARK TANK
"BITE ME"
cans and plastic bottles only

Pier 43 – Ferry Arch

Der Pier 43, als Ferry Arch bekannt, steht mit seinem Haupthaus, einem dekorativem Hubturm mitten im Hafengebiet. Typisch sind die – nicht mehr genutzten – Bahngleise, die früher dazu dienten, das Be- und Entladen von Eisenbahnwaggons auf und von Fähren zu ermöglichen. Das war eine Vorwegnahme des Roll-on/Roll-of-Betriebes wie er heute noch praktiziert wird.

Die Fähranlage wurde 1914 für die „Belt Railroad“ gebaut und irgendwann nicht mehr genutzt. 1996 wurde die Anlage vollständig renoviert. Im Hintergrund ist ein Schiff des „Historic Pier 45“ zu sehen.

Alcatraz Island – Gefängnisinsel und Nationales Denkmal

Alcatraz Island – hier wurden die wirklich guten Gangster der USA aufbewahrt. Platz wäre noch für einen....

Der einstige Hochsicherheitstrakt Alcatraz, auch oftmals „The Rock“ genannt, galt von 1934 bis 1963 als das sicherste Gefängnis der Vereinigten Staaten. Keiner der 36 Gefangenen, die in diesen Jahren die Flucht wagten, war erfolgreich.

Sofern sie nicht gleich zu Beginn ihrer Flucht erschossen wurden, ertranken sie aufgrund der eisigen Wassertemperaturen oder der starken Meeresströmung in der San Francisco Bucht.

Etwa 1.500 Männer fristeten hier völlig abgeschottet von der Außenwelt ihr Dasein, darunter auch Verbrecher wie Mafiaboss Al Capone, Robert Birdman Strout und Machine Gun Kelly. Es gab nur einen Wächter für drei Häftlinge. Um Gewaltübergriffe zu vermeiden, durften die Gefangenen nicht miteinander sprechen. Der Blick auf das nur zwei Kilometer entfernte San Francisco und die vorbeifahrenden Schiffe verstärken dabei noch die Sehnsucht der Insaßen nach Freiheit.

Teures Gefängnis

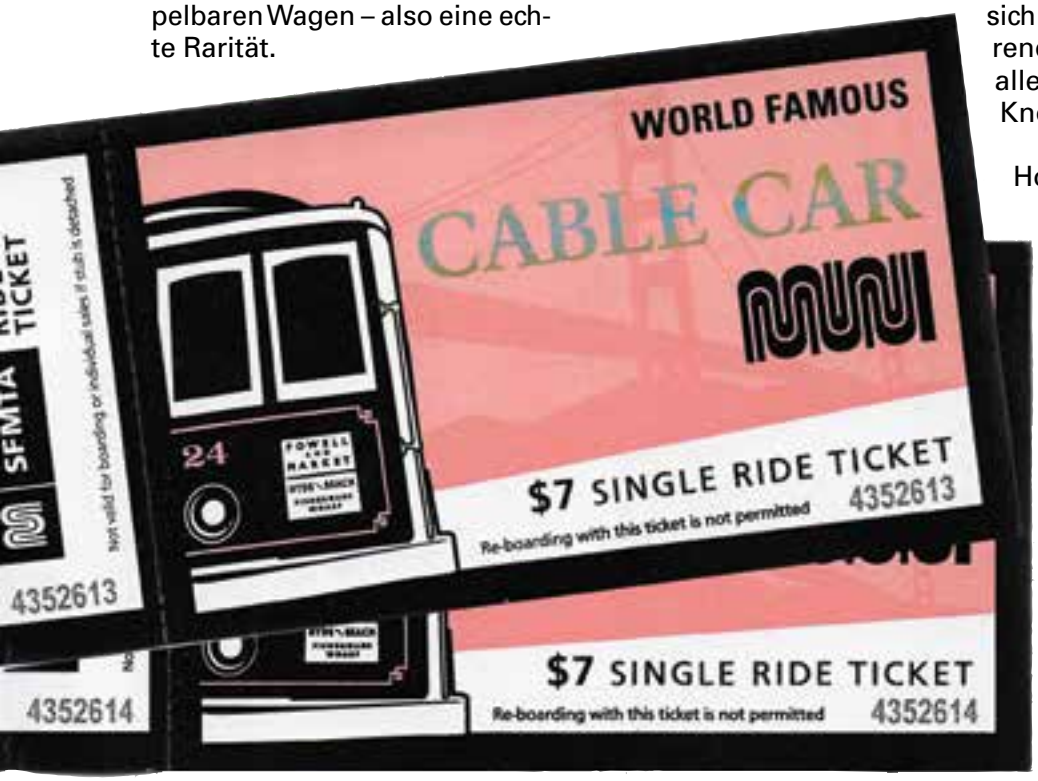
Jegliche Versorgungsmittel für Personal und Insassen mussten vom Festland herangeschafft werden. Zu Beginn der 60er Jahren erstellte der Justizminister Robert Kennedy eine Kalkulation, die ergab, dass es billiger sei, die Sträflinge im New Yorker Spitzenhotel Waldorf Astoria unterzubringen als auf Alcatraz. Aufgrund dieser hohen Betriebskosten wurde die Haftanstalt im Jahre 1964 für immer geschlossen.

Mittlerweile ist Alcatraz eines der beliebtesten und offenbart aufregendsten Ausflugsziele von San Francisco, auf dem man unter anderem auch Pelikanen beim Brüten zusehen kann.

Zu erreichen ist die legendäre Gefängnisinsel Alcatraz im Naturhafen von San Francisco auch heute noch nur mit dem Boot. Das private Fährunternehmen Alcatraz Cruises legt täglich am Pier 33 des Hafenviertels Fisherman‘s Wharf ab.

Cable Car

Die San Francisco Cable Cars bilden die Kabelstraßenbahn in San Francisco. Das bei Einheimischen und Besuchern beliebte Verkehrsmittel ist eines der wenigen beweglichen National Historic Landmarks in den Vereinigten Staaten und ist die einzige verbliebene Kabelstraßenbahn der Welt mit entkoppelbaren Wagen – also eine echte Rarität.



Geschichte der Bahn

Am 2. August 1873 testete Andrew Smith Hallidie das erste Kabelbahn-System nahe Nob Hill, Clay- und Jones-Street. Ab dem 1. September 1873 startete die Clay-Street-Linie den öffentlichen Betrieb.

1877 bis 1892 wurden weitere Linien in Betrieb genommen. Die zweite Kabelbahnstrecke war die Sutter Street Railway, die bis 1877 eine Pferdebahn war. Ihr Seil wurde von einer Dampfmaschine angetrieben.

1874 gründete Leland Stanford die California Street Cable Railroad. Die erste Linie dieses Unternehmens verlief auf der California Street und ging 1878 in Betrieb. Diese ist als älteste der aktiven Linien noch heute in Betrieb. 1880 nahm die Geary Street, Park & Ocean Railway den Betrieb auf, zwei Jahre später die Presidio & Ferries Railway. Erstmals wurden nun (Let-Go-)Kurven in die Strecken eingebaut. 1883 nahm die Market Street Cable Railway den Betrieb auf. Diese Firma wurde von der Southern Pacific Railroad kontrolliert und sollte die größte Kabelbahnbetreiberin San Franciscos werden. Am Höhepunkt der Entwicklung betrieb die Gesellschaft fünf Linien, die sich alle am Ferry Building trafen. Während der Hauptverkehrszeiten verließ alle 15 Sekunden ein Wagen diesen Knotenpunkt am Hafen.

1888 eröffnete die Ferries and Cliff House Railway ein System, das aus zwei Linien bestand. Dazu gehörte die Powell-Mason-Linie, die noch heute dort verläuft. Teile der ehemaligen Washington-Jackson-Linie sind heute Teil der Linie Powell-Hyde.

1890 baute schließlich die California Street Cable Railroad die letzten neuen Kabelstraßenbahnstrecken San Franciscos. Teile dieser Strecken sind heute Bestandteil der Powell-Hyde-Linie.

Aus Konkurrenzüberlegungen heraus waren die Spurweiten aller Betreibergesellschaften verschieden, so dass ein Betrieb der Fahrzeuge auf den Strecken der Konkurrenz nicht möglich war.

Kampf um die Kabel-Bahn

Um 1900 wurden elektrische Straßenbahnen konkurrenzfähig. Mehrere Linien wurden auf das neue System umgestellt, da die neuen Straßenbahnen deutlich schneller waren als die Kabelwagen. Die Opposition gegen die Umrüstung basierte vor allem auf der empfundenen Verunstaltung der Stadt durch die Oberleitungen.

Das große Erdbeben von San Francisco zerstörte am 18. April 1906 praktisch alle Cable-Car-Linien. Beim Wiederaufbau wurden, wo immer möglich, elektrische Straßenbahnen gebaut. Die Cable Cars blieben nur auf den steilsten Strecken des Netzes bestehen.

Ab Mai 1912 waren nur noch acht Cable Car-Linien in Betrieb, ihre Steigungen waren für elektrische Straßenbahnen zu stark. In den 1920er- und 1930er-Jahren kamen jedoch auch diese unter

Druck, da nun leistungsfähigere Dieselbusse beziehungsweise Oberleitungsbusse verwendet wurden, die auch auf den steilen Straßen eingesetzt werden konnten. 1944 waren nur noch zwei Linien der Powell Street Line in Betrieb, dazu die drei Linien der California Cable. Erstere gehörten der Stadt, die anderen wurden durch noch unabhängige Gesellschaften betrieben.

Restaurierung der Bahn

1978 wurde die Kabelstraßenbahn als so unsicher beurteilt, dass sie für sieben Monate eingestellt werden musste, um dringend notwendige Instandsetzungsarbeiten durchführen zu können. Bei der Bewertung des Zustandes wurde festgestellt, dass die Reparatur 60 Millionen US-Dollar kosten würde. Dianne Feinstein, ehemalige Bürgermeisterin von San Francisco, erreichte die Unterstützung des Bundes, der einen wesentlichen Teil des Betrages übernahm.

1982 wurde die Bahn erneut stillgelegt. Es wurden sämtliche Gleisanlagen inklusive der Kabelkanäle erneuert, das Maschinenhaus entkernt und mit neuen Maschinen ausgerüstet. Dazu wurden 37 Wagen restauriert oder neu gebaut. Am 21. Juni 1984 fand die feierliche Wiedereröffnung statt.

Nationaldenkmal der USA

Seit 1964 sind noch drei Linien in Betrieb: The Powell-Hyde (Linie 60), The Powell-Mason (Linie 59) und The California Street (Linie 61). In ihrer heutigen Form sind die Cable Cars seit dem 29. Januar 1964 ein Nationaldenkmal der Vereinigten Staaten.

Das für den Betrieb der Cable Cars zuständige Verkehrsunternehmen, die San Francisco Municipal Railway (Muni), verfolgt seit der letzten Totalsanierung verschiedene kleinere Projekte, um die Bahnen zu erhalten. So wurden veraltete Drehscheiben ausgetauscht und weitere Wagen saniert oder teilweise komplett neue bestellt.

Gripman und Bremser – zwei Mann fahren

Die Besatzung jedes Cable Cars besteht aus zwei Personen. Der Gripman befindet sich im vorderen, offenen Teil des Wagens und bedient die Steuerhebel. Neben dem Hebel, der die Klaue zum Kabel öffnet und schließt, gibt es einen weiteren Hebel für die Schienenbremse. Wird dieser angezogen, senken sich Holzklötze auf die Schienen und bremsen den Wagen ab. Die Fußbremse ist mit Bremsbacken am vorderen Drehgestell verbunden.

Die zweite Person ist der Bremser, der die Radbremse am hinteren Drehgestell mittels einer Kurbel am Wagenende bedient. Er amtiert gleichzeitig als Schaffner solange die zusätzliche Bremsleistung nicht benötigt wird.

Versagen alle normalen Fahrbremsen, steht dem Gripman noch eine Notbremse zur Verfügung. Wird diese betätigt, wird ein Stahlkeil in den Kabelschlitz der Straße gerammt, die Bremse heißt daher Slot brake, also Schlitzbremse, was den Wagen augenblicklich zum Stehen bringt und für die Fahrgäste extrem unangenehm ist.

Gripman und Bremser verständigen sich während der Fahrt über zwei Glocken. Der Gripman betätigt die größere über dem Führerstand mittels eines daran befestigten Seiles. Die Glocke des Bremsers befindet sich vor dem Gripman und wird über einen Seilzug von hinten betätigt. Es gibt eine Liste der Glockensignale, in der die Bedeutung der Signale genau festgelegt ist.

Wartezeiten

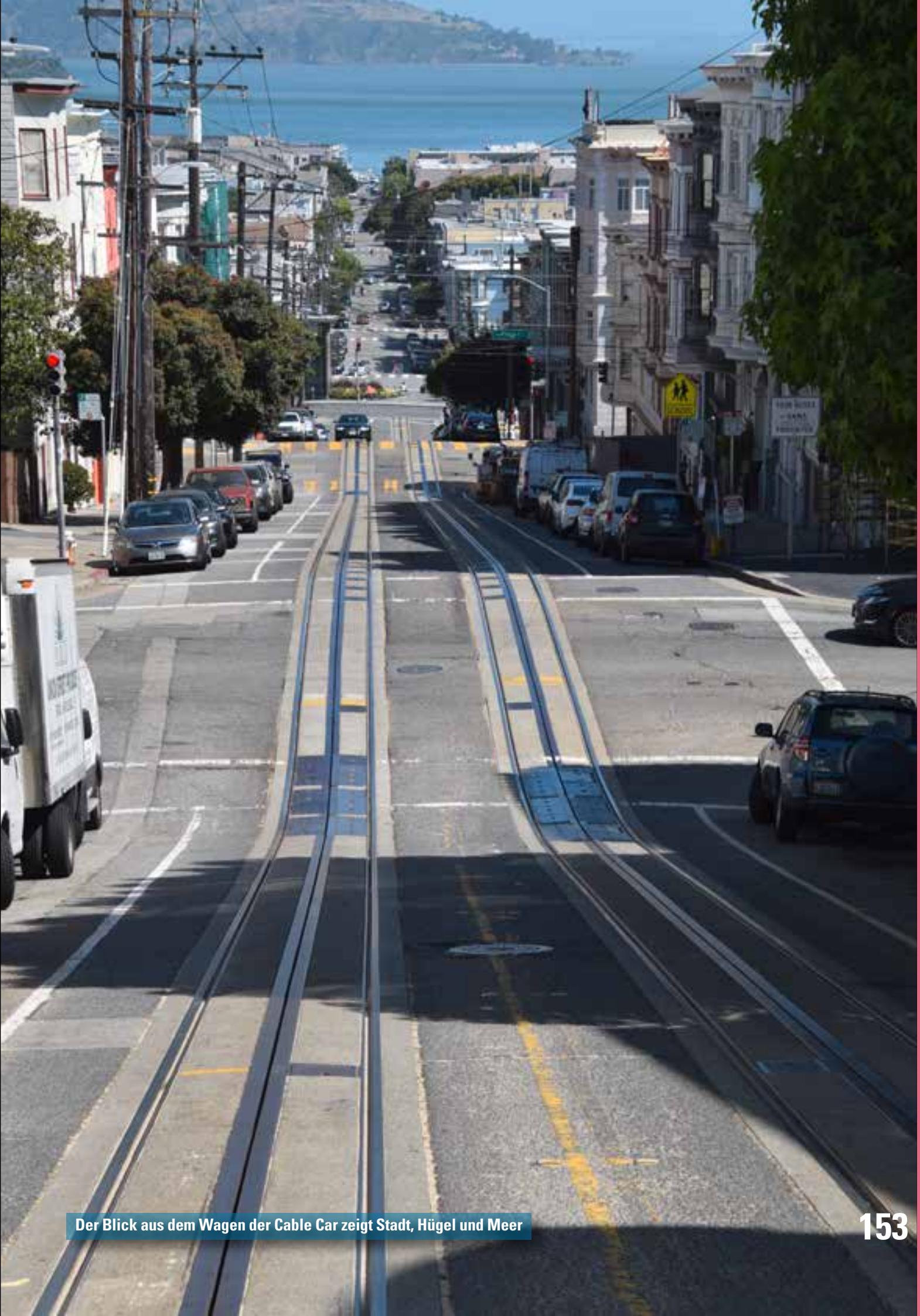
Bei großem Andrang nehmen Touristen lange Wartezeiten in Kauf, um mit dem berühmten Cable Car fahren zu können. Daher lohnt es sich, einige Stationen nach der Endstation einzusteigen, um diese Wartezeit zu umgehen. Oder man steht – wie wir – am frühen Morgen an einer der Stationen und steigt einfach in die Bahn ein, um eine Tour zu fahren. Die Fahrkarte muss man vor Fahrtantritt in einem Laden bei der jeweiligen Haltstation kaufen. Es lohnt sich wirklich, da sich tolle und überraschende Blicke auf die Stadt, die Golden Gate Bridge und den Hafen ergeben.

Die Fahrt ist toll, vor allem wenn man auf der hinteren Plattform beim Bremser stehen kann. Aber man muss hier flugs sein. Auf der Plattform dürfen nur zwei Personen stehen, da der Bremser für seine Arbeit Platz benötigt.

POWELL & HYDE Sts.

Anfangshaltestelle der „The Powell-Hyde Line“ bei Fischermans Wharf am Hafen (3D)

 Blick in das Innere eines Cable Cars



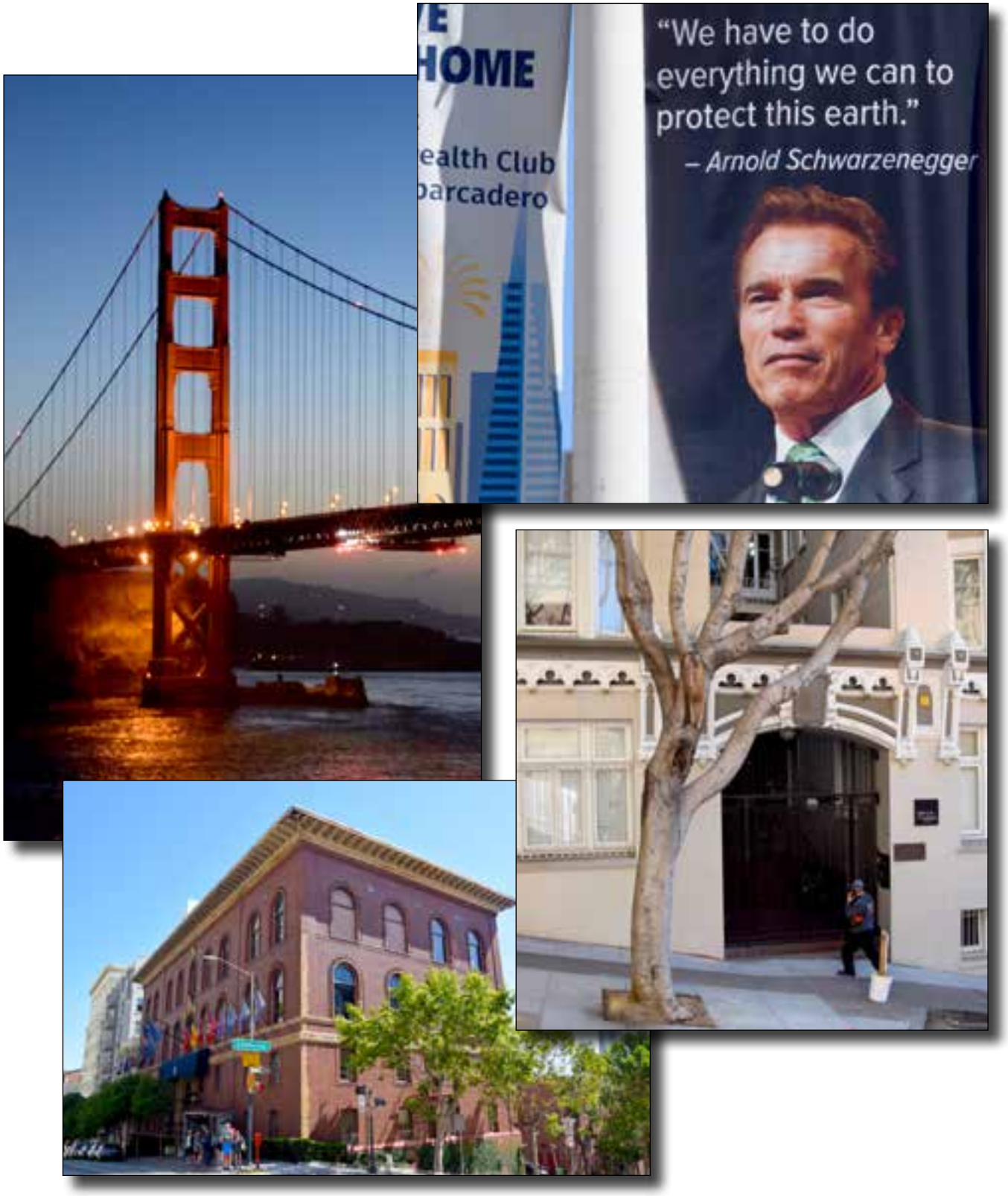
Der Blick aus dem Wagen der Cable Car zeigt Stadt, Hügel und Meer

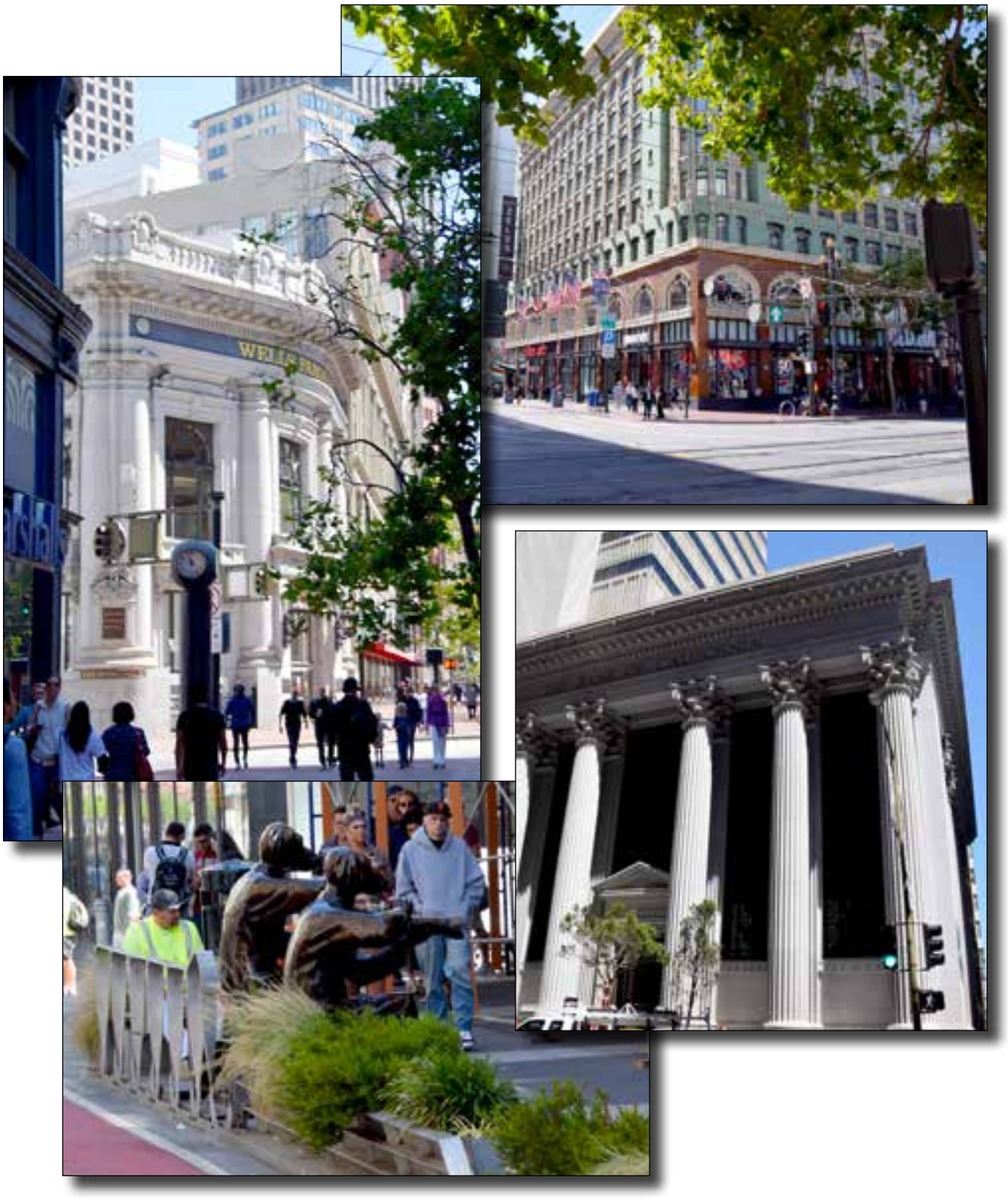
Endhaltestelle der Cable-Cars im Finanzviertel

MAC
STOP
MARKET STREET &
POWELL AND MARKET
HYDE AND BEACH
FISHERMANS WHARF
14
DO NOT PASS
CABLE CAR
FISHERMANS WHARF

Schöne Gebäude in Frisco

Interessante Gebäude, Straßenbahn und der ehemalige Gouverneur


HOME
ealth Club
arcadero
"We have to do everything we can to protect this earth."
– Arnold Schwarzenegger



Interessante Gebäude, zwei Hunde als Straßenkunst und viel Grün

Kirche der großen russischen Gemeinde (gegründet nach der russischen Revolution 1917) in San Francisco

600
COLE
1700
HAIG

Golden Gate Bridge

Am frühen Morgen gegen 5.30 Uhr: Einfahrt nach San Francisco unter der Golden Gate Bridge

Sie ist die bekannteste Hängebrücke der Welt: die „Golden Gate Bridge“. Seit 75 Jahren trotzt sie der salzigen Gischt, Erdbeben oder Verkehrsstaus. Und sie ist die einzige Brücke weltweit, die in „International Orange“ angestrichen ist.

Fragen aus dem Jahr 1933

Eine Brücke über die rund zwei Kilometer breite Meerenge an der Bucht vor San Francisco? Können die Pylonen der tückischen Strömung standhalten? Wie viel wird das Ganze kosten? 20 Millionen US-Dollar? 50 Millionen oder gar 100 Millionen? Welche Farbe soll die Brücke haben? Grau, schwarzgelb gestreift oder orange-rot? Wenn man die Einwohner von San Francisco im Jahr 1933 nach der geplanten Golden Gate Bridge gefragt hätte, hätte sich damals kaum einer vorstellen können, dass dieses gigantische Bauvorhaben tatsächlich umgesetzt wird und dass das Bauwerk funktionieren könnte.

Schon in den 1870er-Jahren gab es die ersten Pläne für eine Brücke über die Meerenge vor San Francisco. Doch die Pläne waren ihrer Zeit voraus. Die 1,6 Kilometer lange Strecke war mit der damaligen Bautechnik nicht zu überwinden. Es blieben daher nur Fähren, um die Bucht zu überqueren.

San Francisco war eine aufblühende, schnell wachsende Stadt, und zur Zeit des Ersten Weltkriegs waren die Kapazitäten der Fähren erschöpft. Also wurden die Baupläne von Joseph Strauss aus den 1870er Jahren wieder aus der Schublade geholt.

Schnell war klar: Nur eine Hängebrücke kann die 1,6 Kilometer lange Strecke überspannen. Geplant wurde die Brücke von Charles Alton Ellis und Joseph Strauss, die sich während des Projekts zerstritten. Ellis wurde entlassen, sein Name wurde von Strauss aus allen Dokumenten gelöscht. Erst zum 70-jährigen Bestehen der Brücke wurde Ellis von der Brückenbehörde posthum als eigentlicher Konstrukteur der Golden Gate Bridge gewürdigt.

Gewagte Konstruktion der Golden Gate Bridge

Die Brückenkonstruktion war damals einmalig. Sie ist sehr lang und mit 27 Metern sehr breit. Die Brücke kann im Wind acht Meter hin und her schwingen und wird bei voller Belastung rund fünf Meter nach unten durchgedrückt. Diese Flexibilität erst macht ihre Stabilität aus. Bis zum heutigen Tag musste die Brücke nur drei Mal wegen schwerer Stürme geschlossen werden.

Die Golden Gate Bridge ist bekannt für ihre außergewöhnliche, grellrot-orange Farbe „International Orange“, die eigentlich nur eine Rostschutzfarbe ist. Die Mischung aus 69 % Magenta, 6 % Schwarz und 25 % Gelb ergibt „International Orange“ (auch die Headline dieses Kapitels und dieser Seite ist in dieser Farbe). Die Rostschutzfarbe wird ausschließlich für den Anstrich der Golden Gate Bridge produziert. Die feuchte, salzige Luft vom Meer setzt der Brücke unaufhörlich zu. Rost gilt als größter Feind für die Brücke, mehr als Erdbeben oder Stürme.

Die Golden Gate Bridge in Zahlen

- Baukosten: 1937 rund 33 Millionen US-Dollar
- Gesamtlänge: 2.727 Meter mit An- und Auffahrt
- Länge der Hängetrasse zwischen den beiden Pylonen: 1.280 Meter
- Höhe der Pylonen: 227 Meter
- Breite: 27 Meter
- Höhe über der mittleren Wasseroberfläche: 67 Meter
- Durchmesser der Hauptkabel: 92 Zentimeter
- Anzahl der Drähte in jedem Hauptkabel: 27.572
- Gewicht des verwendeten Stahls: 75.293 Tonnen

Christel mit ihrer neuen „Genossenschaftsbrille“ aus Victoria – hier vor der Golden Gate Bridge (3D)

San Francisco ist eine Reise wert

Das Wetter in San Francisco muss ein eigenartiges und launisches Konstrukt sein. Dies ist in vielen Reiseberichten zu lesen.

Einheimische und unsere Reiseführerin haben es bestätigt, dass das Wetter unbeständig ist. Vor allem die Golden Gate Bridge ist dafür bekannt, im Winter so gut wie immer und im Sommer sehr häufig fast vollständig im Nebel zu verschwinden. Somit ist es meist nicht möglich, ein wirklich schönes Bild der Brücke aufzunehmen. Angeblich hat man die besten Chancen auf den perfekten Shot am Vormittag. Nun ja - wir hatten bei unserem Besuch Glück. Wir hatten den ganzen Tag wunderschönes Wetter und es gelangen schöne Bilder von der Brücke und Teilen der Stadt.

Die bekannten Sehenswürdigkeiten wie die Golden Gate Bridge, Alcatraz, Fisherman`s Warf, Pier 39 und die Fahrt im Cable Car werden uns in Erinnerung bleiben. Es waren besondere Erlebnisse, mit dem alten Cabla Car durch diese interessante Stadt zu fahren oder an der Golden Gate Bridge zu stehen. Ein Tag in San Francisco ist einfach zu kurz, es gibt in dieser Stadt noch so viel zu sehen, zu erlben und zu bestaunen.

Die Stimmung und das Flair laden dazu ein, diese schöne und interessante Stadt nochmals zu besuchen. Vor allem die schöne Innenstadt kam bei unserem Besuch etwas zu kurz.

Die Menschen, mit denen wir hier zu tun hatten waren alle entspannt, freundlich und zuvorkommend. Und sie haben sich immer dafür interessiert, wo wir denn herkommen. Stopp: Eine Ausnahme gab es natürlich – der etwas brummige und unfreundliche Bremser auf der hinteren Plattform unseres Cable Cars. Nun ja – bei dem Job wäre ich vielleicht auch nicht immer der entspannteste Mensch.

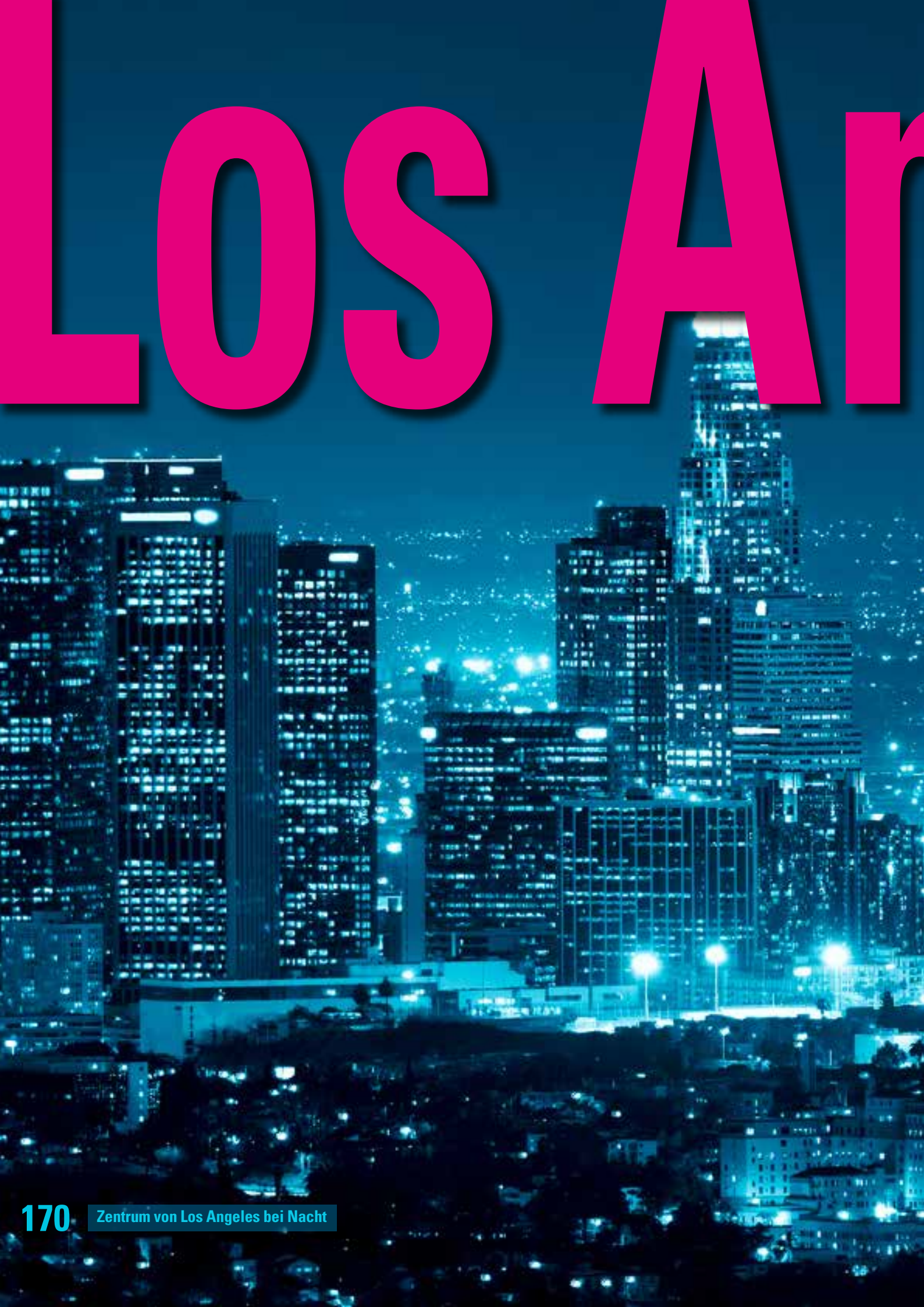
Die Brücke in ihrer ganzen Länge

Blick auf die Stadt beim morgendlichen Einlaufen in den Hafen

Golden Gate Bridge in ihrer vollen Länge und Höhe – letzter Blick auf diese schöne Stadt

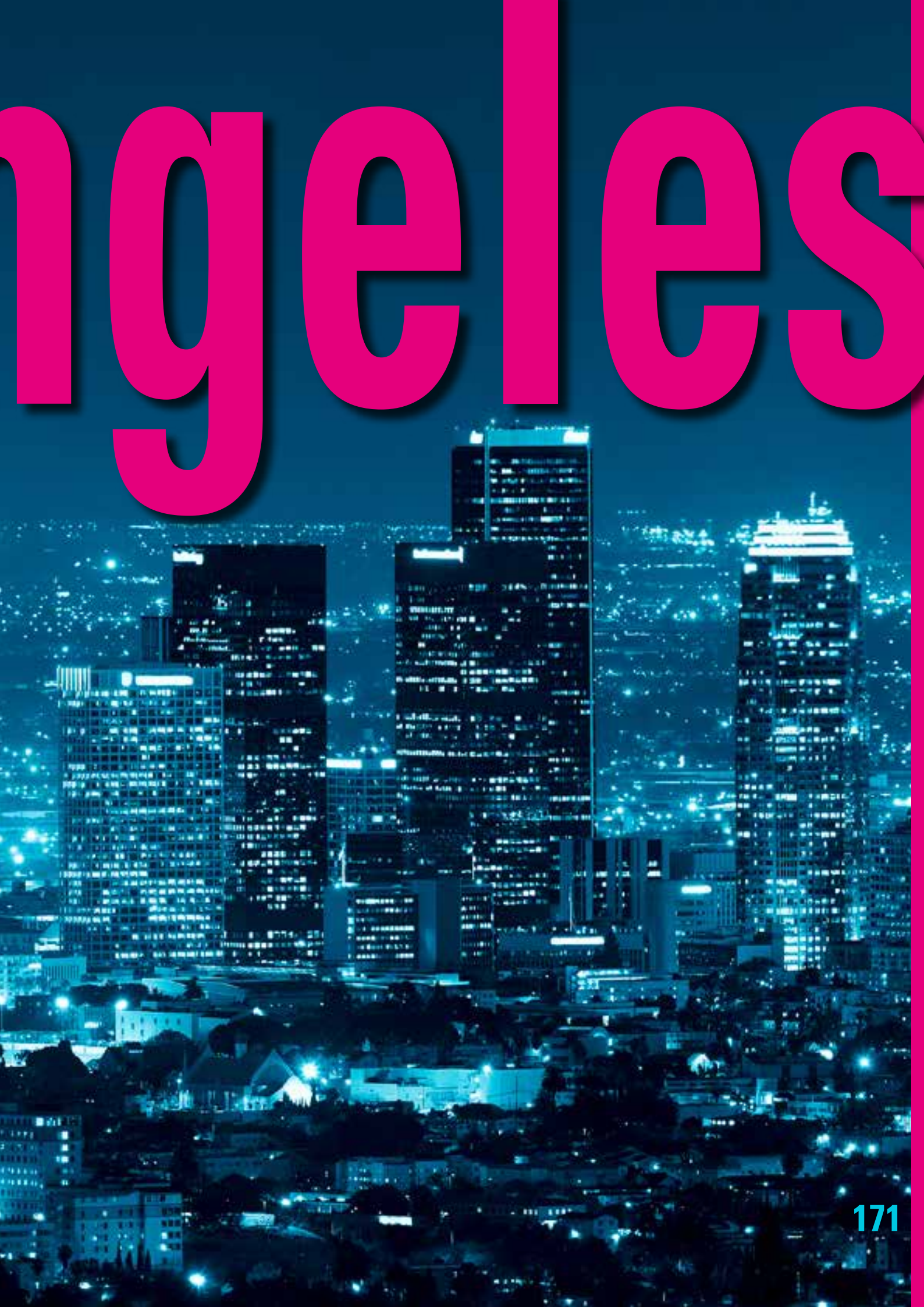
Golden
Gate
Bridge

Los An



170 Zentrum von Los Angeles bei Nacht

ngeles



Unabhängigkeitstag – 04. Juli 2019 –

Feuerwerk über den Schiffen

Wir sind erst gegen Abend und nicht wie ursprünglich vorgesehen am Nachmittag in LA eingelaufen. Der Grund war einfach – Unabhängigkeitstag der USA. Und der wird hier gefeiert. Und das „Schiff" feiert natürlich mit. Folgende Punkte waren geplant:

- Anlegen neben der alten Queen Mary
- Feuerwerk zum Unabhängigkeitstag

Queen Mary

Ein alter Cunard-Liner aus der Zeit vor und nach dem zweiten Weltkrieg. Er liegt hier als Hotel- und Vergnügungsschiff am Steg und wird offenbar immer mal wieder von einem aktiven Cunard-Schiff besucht, um die lange Geschichte und Tradition der Reederei zu verdeutlichen. Alle Gäste eines aktiven Cunard-Schiffes können mit ihrem Bordausweis die alte Lady kostenfrei besichtigen. Eine grundsätzlich nette Idee, die daran scheitert, dass unser Schiff nicht am freien Steg neben dem alten Cunard-Schiff festgemacht hat, sondern auf er anderen Seite des Hafenbeckens. Und somit fiel der Besuch des alten Dampfers im wahrsten Sinnen des Wortes ins Wasser, da man sich als Passagier in einem Industriehafen nicht frei bewegen darf. War schade, da das alte Schiff sicherlich interessant gewesen wäre – so im direkten Vergleich zu heutigen Schiffen. Aber vielleicht wollte man das ja auch verhindern – wer weiß das schon.

Feuerwerk zum Unabhängigkeitstag

Es wird realtiv bald dunkel in LA, gegen 20.30 Uhr geht die Sonne unter. Und damit kann bei der schnell hereinbrechenden Dunkelheit das Feuerwerk beginnen. So gegen 21.00 Uhr ging es dann los. „Eingeläutet" wurde das Feuerwerk durch das große Schiffshorn der Queen Elizabeth. Vermutlich wurde das stärkste Signal verwendet, das die Queen zur Verfügung hat – den Signalton muss man unendlich weit gehört haben. Und dann ging ein Feuerwerk von einer gigantischen Größe und Dauer los. Es gab schöne Feuerwerksbilder mit tollen Farbkombinationen, Leuchtspuren, aber auch viel Rauch und Feuerwerksgeruch. Es roch nach einiger Zeit wie auf einem Schlachtfeld. Nun ja – das Feuerwerk war toll und der krönende Abschluss kam dann mit dem Absingen der amerikanischen Nationalhymne durch die Band des Schiffes, unterstützt durch amerikanische Passagiere.

Unabhängigkeitstag der USA

Was steckt dahinter – ein wenig amerikanische Geschichte: Der Independence Day, englisch für Unabhängigkeitstag, ist der Nationalfeiertag der Vereinigten Staaten von Amerika, der jedes Jahr am 4. Juli begangen wird.

Er erinnert an die Ratifizierung der Unabhängigkeitserklärung der Vereinigten Staaten durch den Kontinentalkongress am 04. Juli 1776. An jenem Tag wurden die ehemals dreizehn britischen Kolonien erstmals in einem offiziellen Dokument als „Vereinigte Staaten von Amerika" bezeichnet. Obwohl die rechtliche Grundlage der Vereinigten Staaten erst mit der Ratifizierung der noch heute gültigen US-Verfassung von 1787 am 21. Juni 1788 entstand, wird bereits der 4. Juli 1776 als Akt der Staatsgründung angesehen.

Symbolisches Datum für Amerika

So wie der Nationalflagge und -hymne kommt dem Datum des Nationalfeiertags eine besondere symbolische Bedeutung zu.

Im politisch-religiösen Denken hat der 4. Juli für viele Amerikaner eine besondere Bedeutung. Geschehnisse an einem 4. Juli werden oft als Fingerzeig der Vorsehung für die Nation angesehen. Besonders wichtige Handlungen werden von den politisch Verantwortlichen gerne auf dieses Datum gelegt, um den symbolischen Gehalt einer Aktion zu unterstreichen. In der bisherigen amerikanischen Geschichte sind tatsächlich viele Dinge immer an einem 4. Juli geschehen.

Heute werden am Nationalfeiertag Picknicks und patriotische Paraden, Konzerte, Feuerwerke und das öffentliche Hissen der Nationalflagge der Vereinigten Staaten durchgeführt. Viele Straßen werden von den Anwohnern in den Farben Rot, Weiß und Blau geschmückt. Die Independence-Day-Feuerwerke werden häufig durch patriotische Lieder wie der Nationalhymne „The Star-Spangled Banner", „God Bless America", „America the Beautiful", „My Country", „This Land Is Your Land" oder „Stars and Stripes Forever" begleitet.

In vielen Städten finden an diesem Tag Einbürgerungsfeiern für Immigranten statt, die zu diesem Termin auf die Verfassung der Vereinigten Staaten öffentlich vereidigt werden. Dieses Zermoniell findet häufig in einem Gericht statt und wird in einem feierlichen Akt von einem Richter geleitet.

Queen Mary – Hotelschiff in Los Angeles. Wir lagen gegenüber konnten aber nicht zum Schiff, der Weg war zu lang

Unabhängigkeitstag

Feuerwerk zum Independence Day, vom Deck der Queen Elizabeth verfolgt

LA – Stadt der Engel

Los Angeles, die „Stadt der Engel“ oder auch kurz L.A., ist die größte Stadt im US-Bundesstaat Kalifornien. Sie liegt am Pazifischen Ozean und am Los Angeles River.

Los Angeles ist mit etwa vier Millionen Einwohnern im Stadtgebiet nach New York City und vor Chicago die zweitgrößte Stadt der Vereinigten Staaten. Mit 11,8 Millionen Einwohnern in der Agglomeration sowie über 12,8 Millionen Einwohnern in der Metropolregion (Metropolitan Statistical Area) und knapp 18 Millionen in der erweiterten Metropolregion steht die Greater Los Angeles Area unter den größten Metropolregionen der Welt an 17. Stelle. Man muss sich das einmal räumlich vorstellen: Wenn man von Frankfurt/M nach Stuttgart fährt, legt man einmal die Strecke durch das Gebiet der Metropolregion Los Angeles zurück. Und es ist dabei mehr oder weniger alles bebaut und mit mehrspurigen Straßen verbunden.

Das hat Folgen: Staus ohne Ende

Wenn wir in Deutschland oder an einem Feiertag bzw. bei Ferienbeginn im Stau stehen und fluchen, dass Millionen andere Deutsche auch an genau den gleichen Tagen ins Grüne oder in den Süden oder nach Hause wollen, dann habe ich einen Tipp: Besucht Los Angeles mit dem Auto. Danach kann jeder das bisschen Verkehr in Deutschland entspannt erleben. Wir hatten übrigens Glück– der Tag nach dem 04. Juli ist Feiertag. Und da sind die Staus nicht präsent, obwohl die Autobahnen richtig voll waren – aber der Verkehr rollte.

Los Angeles hat 2018 gerade den ersten Platz gewonnen: die Stadt hat offiziell die meisten Staus. Stau-Spitzenreiter! Eine neue Studie vom Institut Inrix hat die Stadt zum unangefochtenen Stausieger in den USA erklärt. Jeder Angelino steht pro Jahr 81 Stunden im Stau.

Damit wird Washington (75 Stunden), New York (73 Stunden) und Chicago (mickrige 60 Stunden) auf die hinteren Ränge verdrängt. Ich denke, dass Los Angeles damit auch im internationalen Vergleich erstklassig dasteht. Das meine ich ganz unironisch.

Deutschlands Stauspitzenreiter Stuttgart (73 Stunden) kann immerhin mit New York mithalten, aber eben nicht mit dem Wahnsinn von Los Angeles. Nur die demnächst ausgetretenen Londoner müssen allen immer noch eine Nasenlänge voraus sein: Die Londoner stauen sich jedes Jahr im Durchschnitt 101 Stunden. Und das machen die sogar mit links – oder auch deswegen. Aber das interessiert demnächst vermutlich nicht mehr.

Die Metropolregion Los Angeles hat es geschafft, auf 18 Millionen Menschen anzuwachsen, ohne ein funktionierendes öffentliches Nahverkehrs-Netz anzubieten. Die Frage, ob man für eine Fahrt durch einen Teil der Stadt dreieinhalb Stunden in drei verschiedenen Bussen oder eine Stunde im eigenen Auto sitzen möchte, beantwortet sich von selbst.

Man muss alles rund um den Verkehr planen

Man muss in Los Angeles alles rund um den Verkehr planen. Zwischen 11 Uhr und 2 Uhr nachmittags hat man Chancen, einigermaßen pünktlich ans Ziel zu kommen. Ebenso spät nachts und morgens vor fünf Uhr. Alles dazwischen zählt hier als Rush Hour.

Wer das Nummer-eins-Erlebnis richtig auskosten will, der nimmt den Freeway 101. Der ist offiziell der längste Parkplatz Amerikas. Die Lösung für den Stau ist natürlich in Amerika nicht, dass man das Fahrrad nimmt, sondern dass man den freeway 101 von acht auf zehn Spuren erweitert. Damit verteilt sich der Stau dann breiter. Wer den 101 zur Arbeit nehmen muss, schlägt sogar die Londoner: die sitzen 133 Stunden im Stau, natürlich pro Jahr. Und pro Person! Und denken über Europa nach!

Parken ist anscheinend richtig schwierig

Wer Spitzenreiter im Stau ist, der hat natürlich auch beim Parken irgendwie ein System gefunden.

Wer keine Ahnung hatte, wie in Los Angeles das Parken geht, muss sich folgende Beschreibung eines Open-Air-Konzertbesuchers durchlesen und merken. „In das Open-Air-Theater passen 17.000 Besucher, von denen die meisten mit dem Auto kommen. Um diese Autos alle unterzubringen, werden riesige Betonwüsten geöffnet, in denen man für 20 Dollar parken kann. Je dichter, desto besser. Nein, nicht wie bei uns mit markierten Parkplätzen und Durchfahrten: Jeder parkt Nase an Nase, Seitentür an Seitentür, Kotflügel an Kotflügel, Stoßstange an Stoßstange. Damit mehr reinpassen“.

Die Genialität dieser Methode erschließt sich einem dann am Konzertende, wenn nämlich alle gleichzeitig aus der einzigen Ausfahrt wollen. Und wenn der Vordermann, der einen eingeparkt hat, beschließt, statt zum Auto erst noch auf drei Absacker in eine Bar zu gehen, steht man dumm da!

Christel mit zwei netten LA-Polizisten, die ihren Spass am Foto hatten

Cattle Drive von James Walker, 1877 – Gemälde der Landschaft, in der LA gegründet wurde

Stadtgründung Los Angeles

In dieser Landschaft wurde LA als mexikanische Stadt gegründet. Oben das älteste Haus der Stadt (Eingang)

Das älteste Haus in Los Angeles

Das „Avila Adobe", im Jahr 1818 von Francisco Avila erbaut, ist die älteste noch bestehende landwirtschaftliche Residenz in Los Angeles. Das älteste Gebäude der ehemaligen Grafschaft ist jedoch das 1795 erbaute „Gage Mansion" in Bell Gardens, das derzeit als das älteste Bauwerk im Los Angeles County gilt.

Das Avila Adobe befindet sich am Anfang der historischen Olvera Street , einem Teil des historischen Bezirks Los Angeles Plaza. Das Gebäude selbst ist als „California Historical Landmark" registriert, während das gesamte historische Viertel sowohl im „National Register of Historic Places" als auch als „Los Angeles Historic-Cultural Monument" aufgeführt ist. Das Haus ist also wirklich alt und sehenswert.

Die Plaza ist der dritte Ort der ursprünglichen spanischen Siedlung „El Pueblo de Nuestra Señora de la Reina de Los Ángeles" in El Río Porciúncula. Das Avila Adobe war eines der ersten Häuser der Siedlung, die sich die Straßenfront im Pueblo de Los Angeles im spanischen Kolonialstil „Alta California" teilten.

Francisco Avila Adobe war ein wohlhabender Viehzüchter, der aus Sinaloa stammte. Francisco weidete Vieh, was ihn schließlich dazu brachte, eine Ranch zu eröffnen, die seinen Reichtum erheblich steigerte. Der erste Bewohner Avila Adobe galt seinerzeit als liebenswürdig. Es hatte eine Reihe von geräumigen Zimmern mit einer großen Anzahl von Fenstern. Es diente vielen geselligen Zusammenkünften auf der Farm. Die meisten Veranstaltungen wurden im großen Salon ausgerichtet der als besonderes Highlight ein Klavier hatte.

Francisco und seine Familie lebten im Avila-Adobe-Haus, bis es in der Folge des mexikanisch-amerikanischen Krieges von 1848 im Jahr 1868 von einem US Navy Offizier gekauft (übernommen) wurde. Die Ranch wechselte danach mehrfach die Besitzer, bis von der Historikerin Christine Sterling erkannt wurde, dass das Avila-Haus und die Umgebung an der Olvera-Straße mit dem mexikanischen Marktplatz „Placita Olvera" historisch wertvoll ist.

Heute wird das Haus von Besuchern und Einheimischen besucht. Die Olvera Street bietet ein mexikanisch kulturelles Umfeld, das von der Geschichte des Avila Adobe-Hauses geprägt ist.

Avila Adobe – das älteste Haus in Los Angeles ist ein Farmhaus, hier der Innenhof

Avila Adobe – Stall, Inneneinrichtung des Farmhauses und Arbeitsmittel des Farmers

L A

Breite Straßen ergeben viele Parkplätze

LA hat den angeblich längsten Parkplatz der USA – er bildet sich täglich auf einer der Schnellstraßen

Calif Science
Center
Calif African American
Museum
EXIT
10
NEXT EXIT

HOLLYWOOD

Der weltberühmte Schriftzug, der ursprünglich Hollywoodland lautete und als Hinweis auf eine Farm gedacht war.

Ebenso berühmt der Sunset Boulevard, auf dem die Schönen und Berühmten ihre Shows zelebrieren

Dolby Theatre – das bekannteste Kino der Welt. Hier werden die Oscars vergeben.

Die berühmte Treppe der Oscar-Preisträger – gerade ziemlich bevölkert

Elvis und sein Auto mit Aschenbecher, Telefon und Whiskyflasche

PLEASE
DO NOT
TOUCH
THE

RIGHT
LANE
ENDS

Farmers Market LA

Der Besuch des Farmers Market war von der Tourplanung des Schiffes eine Unverschämtheit. Wir wurden hier für etwa zwei Stunden ausgesetzt mit der Vorgabe, etwas zu essen und einzukaufen. Als ob das der Sinn eines Besuchs in einer fremden Stadt ist. Wir haben uns dann die Zeit vertrieben, da keine Möglichkeit bestand, etwas wirklich Sehenswertes in der näheren Umgebung zu besuchen. Aber irgend wie passte das auch zu der Stadt.

Eine lustlose Reiseführerin erklärt uns eine im Prinzip uninteressante Stadt, die städtebaulich zwar einige Highlights hat, aber an sich langweilig und wenig einladend ist. Der Sunset Boulevard musste natürlich besucht werden. Er ist eine wenig einladende Straße mit teilweise recht heruntergekommenen Gebäuden. Und in der Mitte stehen die Hotel- und Filmpaläste, in denen die geehrten Schauspieler einmal im Jahr ihre Oscars entgegennehmen. Oder ihre Fuß- und Handabdrücke in die Straße drücken.

Das Ganze ist wenig einladend, selbst die edlen Markengeschäfte um die Hotels ändern wenig an dem Eindruck.

Los Angeles ist zumindest aus dieser Sicht keine Reise wert. Ein Großstadtmoloch mit viel Verkehr, einer kaum überschaubaren Größe und Struktur, immer gleichartige Häuser und Einkaufszentren. Wir waren nicht in den Studios von Hollywood und nicht in den teuren Wohnvierteln der Stadt. Aber diese Viertel sind nicht der Maßstab für das Leben und die Qualität in einer Stadt. Und die Menschenmassen, die hier unterwegs sind müssen von uns nicht noch durch einen nochmaligen Besuch der Stadt verstärkt werden.

Los Angeles ist keine weitere Reise wert

Los Angeles ist für uns keine weitere Reise wert. Das wenige, was wir an unserem Besuchstag von LA gesehen haben, ließ keine Begesiterung aufkommen. Bestimmt gibt es interessante Plätze und schöne Viertel in der Stadt, wir hatten bedauerlicherweise keine Gelegenheit diese zu besuchen. Schön und beeindruckend war das Feuerwerk hier im Hafen zur Feier des Unabhängigkeitstages der USA. Die Stadt selbst wird uns wohl nicht mit besonderen Eindrücken im Gedächtnis bleiben – dazu hat einiges gefehlt.

champagne
merlot
malbec
cabernet

Mexiko

Mexiko – Kurzüberblick

Mexiko liegt zwischen den USA und Mittelamerika und ist für seine Strände am Pazifik und dem Golf von Mexiko und für seine kontrastreiche Landschaft mit Bergen, Wüsten und Urwäldern bekannt. Antike Ruinen wie Teotihuacán und die Maya-Stadt Chichén Itzá sind hier ebenso zu finden wie Städte aus der spanischen Kolonialzeit. In der Hauptstadt Mexiko-Stadt gibt es elegante Geschäfte, bekannte Museen und Gourmetrestaurants.

Im Norden grenzt Mexiko an die Vereinigten Staaten von Amerika (USA), im Süden und Westen an den Pazifischen Ozean, im Südosten an Guatemala, Belize und an das Karibische Meer, im Osten an den Golf von Mexiko. Mit einer Gesamtfläche von fast zwei Millionen Quadratkilometern ist Mexiko das fünftgrößte Land auf dem amerikanischen Doppelkontinent, global liegt das Land an vierzehnter Stelle. Weltweit liegt Mexiko mit einer Bevölkerungszahl von etwa 125 Millionen Menschen auf Platz elf und ist weltweit das einwohnerreichste spanischsprachige Land.

Grenze zu den USA – Fun Side of Trump`s Wall

Mexiko hat eine Grenze von etwa 1.500 Meilen mit den Vereinigten Staaten im Norden. Im Osten ist der Golf von Mexiko und die Karibik, im Süden sind Belize und Guatemala. Im Westen ist der Pazifik. Dass Mr. Trump eine Mauer (Wall) bauen will, wird hier offenbar mit „schwarzem Humor" getragen. Immerhin – wir sind hier auf der richtigen Seite und die amerikanischen Besucher negieren das Thema.

Mexiko hat ein Viertel der Größe der USA, ist aber zehnmal größer als das Vereinigte Königreich, also kein unbedeutender Kleinstaat. Das zentrale Gebiet hat ausgedehnte Gebirgszüge, welche von etwa 1.000 Meter Höhe nahe der US-Grenze bis zu 2.600 Meter Höhe um Mexiko-Stadt aufsteigen. Einer der höchsten und bekanntesten Gipfel mit etwa 5.100 Meter ist der Vulkan Popocatapetl. Er ist vier Tage nach unserem Besuch ausgebrochen und hat heftig gespuckt. Wir sind hier in einer geografisch unruhigen Gegend: Erst Erdbeben in San Francisco und Los Angeles, dann der Vulkan.

Mexiko – ein Land der Kontraste

In Mexiko lebt es sich, je nach Region, mit völlig unterschiedlichem Klima. Die Niederschlagsmengen variieren von ein paar Tropfen Regen im Jahr in der nordwestlichen Wüste. Im tropischen Südosten kann es Niederschläge zwischen vier und fünf Litern /Stunde geben. Die zentralen Siedlungen in höheren Lagen sind kühler und man lebt dort das ganze Jahr bei frühlingshaftem Wetter gesünder als in in den südlichen Regionen auf Meeresspiegelhöhe. Dort liegen die Temperaturen im Sommer bei 38^0, im Winter bei erträglichen 27^0 Celsius. Niederschläge hat es in den südlichen Regionen selten.

Texas gehörte mal zu Mexiko

In der Tat, Texas war bis 1845 ein Teil von Mexiko. Auch Arizona, Kalifornien, New Mexiko, Utah, Colorado und Nevada. Dass die USA diese Länder übernommen haben lag vor allem am Ölreichtum. Die dort liegenden guten Einnahmequellen wollten sich die damalige USA nicht entgegehen lassen und eroberten sie militärisch und fügten sie dem amerikanischen Staatenbund ein.

Heute ist Öl für Mexiko immer noch die wichtigste Einnahmequelle. Aber auch Tourismus und die Autoindustrie spielen eine bedeutende Rolle. Neunzig Prozent der Touristen in Mexiko kommen aus den USA oder Kanada. Europäer oder Asiaten kommen selten in diese Gegend der Welt.

Nur ein Zehntel des Landes eignet sich für den Anbau von Getreide und ein Drittel ist von Wald bedeckt. Im Norden gibt es tausende Hektar von Grasland, auf dem Rinder gezüchtet werden und die dort grasen. Zuckerrohr, Mais, Sorghum, Weizen, Bohnen und Sisal werden auf der Halbinsel Yucatan angebaut. Aber es müssen trotzdem noch große Mengen an Rohstoffen und Nahrungsmittel eingeführt werden, um die Bevölkerung zu versorgen.

In den Jahren der spanischen Besatzung war der Silberexport eine der Haupteinnahmequellen des Landes. Seit einigen Jahren wird nun wieder Silber abgebaut. In der Folge wird für Touristen viel schöner Silberschmuck angeboten, den man wirklich günstig erwerben kann.

Religion in Mexiko

Hier wird eine merkwürdige Mischung aus römischem Katholizismus und einem überliefertem, manche sagen auch angeborenem Glaube an die alten Götter praktiziert. Die alten Götter beeinflussen das Leben eines jeden Menschen in nahezu jeder Lebenslage und man richtet sich nach Ihnen. Der römisch-katholische Glaube ist aber die offizielle Religion des Landes.

Manches in der aktuellen Politik kann nur mit Humor ertragen werden

Cabo San Lucas

Auf der südlichsten Spitze der schmalen mexikanischen Halbinsel Baja California gelegen, wird die Halbinsel auf der einen Seite vom Pazifik umspült und auf der anderen Seite vom Golf von Kalifornien.

Cabo San Lucas hat eine beeindruckende, von der Brandung geformte Landschaft aus Toren und Bögen wie auf dem Bild unten zu sehen ist. Das Wahrzeichen von San Lucas ist der 62 Meter hohe Felsen El Arco am südlichen Ende der Halbinsel. Während er bei Ebbe durch einen Strandspaziergang von der nahegelegenen Playa del Amor erreichbar ist, versinkt der ihn umgebende Sandstrand bei Flut im Pazifik.

Erste Aufzeichnungen von der Existenz des Ortes sind aus dem Jahr 1535. Der spanische Konquistador Cortes beschrieb den Ort und seine damaligen Einwohner.

Die Lage von Cabo wurde von Besuchern aus Manila genutzt, die hier auf der Rückreise ihre Schiffe reparierten und Wasser aufgenommen haben. Dadurch blühte der Ort auf und wurde für Piraten interessant, die am entstehenden Reichtum partizipieren wollten. Der wohl bekannteste Pirat war ein staatlicher – Sir Francis Drake. Er hat den Ort als erster ausgeraubt. Viele andere folgten.

Der Ort war zumindets bis 1720/1730 ein rein indigener Ort. Es gab keine weißen Europäer, da sich alle Missionare weiter nördlich angesiedelt hatten. Cabo blieb in den Folgejahren eine kleine, wohl recht beschauliche Fischersiedlung. Erst zu Beginn des 20. Jahrhunderts wurde Cabo zum richtigen Ort. Vor rund 30 Jahren entdeckt die Tourismusindustrie die Landschaft und den Ort. Seitdem hat sich die Bevölkerungszahl verfünffacht, ein Flughafen wurde gebaut, ein Anschluss an die Trans-Peninsular-Autobahn geschaffen und der Hafen modernisiert. Die ruhigen Zeiten waren für den Ort vorbei.

Während die Bewohner anfangs nahezu ausschließlich vom Fischfang lebten, bildet heute der Tourismus die Haupteinnahmequelle. Denn durch seine überaus attraktive Lage, nach mehreren Seiten hin vom Meer umgeben zu sein (westlich und südlich liegt der Pazifik, östlich die Cortes-See), wurde der Ort zunehmend als begehrtes Feriendomizil der Superreichen aus den USA entdeckt.

Das Ende der Welt – zumindest in Mexiko

Das viel fotografierte Wahrzeichen von Cabo ist auch bekannt als „El Arco“ oder „Das Ende der Welt“. Er ist vielleicht das repräsentativste Bild von Los Cabos: eine Felsformationen, die an der Spitze der Halbinsel aus dem Ozean ragt. Das Titelbild dieses Kapitels zeigt die Felsen.

Der Name „Ende der Welt“ geht darauf zurück, dass, wenn man von diesem Punkt aus eine Linie in den Süden zieht, das nächste erreichbare Festland die Antarktis ist – in 12.000 Kilometer Entfernung.

Der Bogen (unten) ist leicht zu erreichen. Man kann ein Sammelboot im Jachthafen von Cabo San Lucas besteigen. Einige der Boote haben einen Glasboden, der es ermöglicht, die Meeresfauna während des Ausflugs zu bewundern. Einmal angekommen, kann der „Arco“ von unterschiedlichen Punkten aus bewundert werden ohne das Boot zu verlassen. Eine bessere Option ist es aber, den Kapitän darum zu bitten, anzulegen, um einige Zeit hier zu verbringen. Unbedingt beachten muss man aber die Zeiten für Ebbe und Flut.

Wale

Seit Jahrtausenden ist dieses Gebiet jedes Jahr Teil des Weges der aus Alaska nach Mittelamerika ziehenden Wale. Wir haben nach der Ausfahrt aus dem Hafen am Abend ganze Walherden gesehen, die in einiger Entfernung zum Schiff in aller Ruhe ihre Bahnen zogen. Es war ein beeindruckendes Bild, wie der Blasstrahl so vieler Tiere in gleichmäßigen Abständen zu sehen war.

Rochen

Gegen Abend glitzerte und bewegte sich das Wasser vor den Felsen plötzlich ungewohnt heftig und es waren schwarze fliegende „Quardrate“ zu erkennen, die auf den ersten Blick nicht zu identifizieren waren. Es waren Rochen, die plötzlich in Massen aufgetreten sind und ihre Wasserspiele veranstaltet haben. Ein einmaliges Erlebnis.

Rochen vor der Küste in ihrem Element

Typischer Baustil in diesem Teil Mexikos

USD
18

LUCRECIA
JKELLY

Noch aktiver Leuchtturm im Hafen von San Lucas

Hauptstraße in San Lucas

RE/MAX
Cabo San Lucas
BILLA BONG
AGENT ON DUTY

Wir hatten 40 Grad im Schatten – hier gab es frische Kokosnüsse zum Trinken und Essen

Antigua in Guatemala – Straße mit barockem Stadttor und buntem Stadtbild

Guatemala

Guatemala: Puerto Quetzal

Quetzal heißt der farbenprächtige Wappenvogel Guatemalas. Und Puerto Quetzal heißt der an der Pazifikküste gelegene Hafen. Der hat sich im Laufe der letzten 20 Jahre zu Guatemalas wichtigstem und größten Pazifikhafen entwickelt. Er dient sowohl dem Frachtverkehr als auch dem Kreuzfahrt-Geschäft.

Die Industriezone von Puerto Quetzal ist der wichtigste Arbeitgeber der Region Escuintla. Die nächstgelegene Stadt ist das drei bis vier Kilometer entfernte, 25.000 Einwohner zählende Puerto San José.

Puerto Quetzal ist eine moderne Hafenstadt und der Ausgangspunkt, um Guatemala zu erkunden. In der kleinen Stadt selbst gibt es nicht viel zu sehen.

Cruise Port Puerto Quetzal

Einen Cruise Port gibt es seit einiger Zeit. Er verfügt über einen Eingangskontrollbereich und ein modernes Kommunikationszentrum für Ferngespräche, Fax- und Internetdienste. Es gibt Geschäfte und eine Bar sowie einen Show-Bereich, in dem Folklore-Vorführungen gezeigt werden. Weiter gibt es einen Handwerker-Markt, Jade-Shops, Restaurants und Toiletten.

Es kann aber auch sein, dass ein Kreuzfahrt-Schiff im Industriehafen anlegt. Uns Laien erscheint die Zufahrt zum Hafen, vorbei an einer langen, schräg ins Meer gebauten Mole, recht kompliziert. Den Schiffsoffizieren und dem Lotsen wird bei der Aufgabe, ein knapp 300 m langes Schiff in den Hafen hinein zu manövrieren, Erhebliches abverlangt.

Je nach Auslastung des Hafens dockt das Kreuzfahrtschiff entweder am Container-Kai oder vor der Marina Pez Vela an einem Landesteg an. Wer an diesem Steg landet, der gelangt in den Empfangsbereich für Kreuzfahrt-Passagiere, einen hübschen Rundbau mit einem kegelförmigen Strohdach. Dort stößt er auf einen kleinen Markt mit kunstgewerblichen Produkten.

Die Küste ist nicht attraktiv

Die flache, tropische Küstenregion ist für Kreuzfahrtpassagiere nicht wirklich attraktiv. Touristische Bedeutung gewinnt der Hafen jedoch durch Touren, die vor allem ins ca. 80 km entfernte Antigua Guatemala und sein nahes Umland oder an den 140 km entfernt gelegenen Atitlansee angeboten werden.

Das im zentralen Hochland gelegene Antigua wird für seine gut erhaltenen, vom spanischen Mudéjarstil beeinflussten Barockgebäude und einige beeindruckende Kirchenruinen aus kolonialer Zeit gerühmt. Die Stadt ist zum UNESCO Weltkulturerbe erklärt worden.

Allgemein ist anzumerken, dass Guatemala gemäß den aktuellen Einschätzungen des Deutschen Auswärtigen Amtes ein sogenanntes „middle income country“ ist. Das Pro-Kopf-Einkommen Guatemalas lag im Jahr 2011 bei 3.100 USD. Die Republik leidet unter enormen sozialen Gegensätzen. Etwa 50 % der Einwohner gelten als arm. Jeder siebte Einwohner wird als extrem arm eingeschätzt. Als Tourist sollte man nicht zuletzt deswegen auf seine Sicherheit bedacht sein.

Wenn man mit dem Schiff in Puerto Quetzal ankommt, hat der Gast die Qual der Wahl, welchem Ausflug der Vorzug gegeben werden soll. Hier folgt eine Auswahl:

- Touren nach Antigua Guatemala. Antigua wird wegen ihrer herausragenden kulturellen Stätten als UNESCO Weltkulturerbe geführt. Die Stadt dürfte der wichtigste auf der Schiffsagenda stehende Programmpunkt sein. Die Antiguatouren werden zum Teil in Kombination mit anderen Themen absolviert. So könnte der Besuch einer Kaffeeplantage eine zusätzliche Ergänzung des Programms darstellen.
- Besuch der im Norden des Landes im tropischen Regenwald gelegenen antiken Mayaorte Tikal oder Yaxha. Diese Exkursionen finden mit dem Flugzeug statt und sind dementsprechend teuer, etwa 500 Dollar pro Person.
- Der im Hochland von Guatemala auf 1.500 m Höhe gelegene Atitlansee (Lago de Atitlán) steht ebenfalls auf der Liste der Ausflüge. Bereits Alexander von Humboldt lobte ihn wegen seiner Lage vor drei Vulkanen. Die Busfahrt geht über 140 km und wird für eine Strecke mit gut 2½ Stunden Fahrzeit kalkuliert.
- Eine Exkursion ins private und auf Nachhaltigkeit setzende Los Tarrales Naturschutzgebiet. Es liegt in der Nähe des Atitlán Vulkans. Los Tarrales wurde genau genommen zum Schutz verschiedener gefährdeter Vogelarten, die in dem Areal gut beobachtet werden können, eingerichtet. Da in dieser Region seit drei Generationen die

Jagd untersagt ist, haben Wildtiere ihre Scheu vor dem Menschen weitgehend verloren. Einen Puma sehen allerdings nur die wenigsten Besucher. Die notwendigen Finanzmittel zum Betrieb der Einrichtung erzielt die Institution aus Eintrittsgeldern, der Kaffeeproduktion, der Blumenerzeugung und dem Ökotourismus. Ein Besuch dieses Naturschutzgebietes wird von den Schiffen allerdings nicht angeboten.

Überraschender Besuch in Antigua

In Guatemala haben wir Antigua besucht. Wir hatten keine Ausflugsbuchung über das Schiff vorgenommen, sondern uns spontan im Cruise Port eine Tour nach Antigua ausgesucht und gebucht. Und es war ein Volltreffer. Die Reiseleiterin Rita sprach ein gutes Englisch, war humorvoll und spontan, die anderen Mitreisenden waren es ebenso. Es war von Anfang an eine gute Stimmung im Kleinbus, die sich während der ganzen Fahrt nicht verändern sollte.

Der Fahrer des Busses war gut und er fuhr sicher, so dass unterwegs alle ein gutes Gefühl hatten. Die Fahrt in Richtung Berge war erst einmal etwas eintönig, da wir etwa 40 Kilometer durch die Küstenebene fuhren, die uns links und rechts der Autobahn(!) nur Zuckerrohranbau und ab und zu etwas Urwald zeigte. Durch den Zuckerrohranbau wird hier viel Rum produziert, der exportiert und wohl auch selbst im Land verbraucht wird. Nach dem Verlassen der Küstenebene wechselte die landwirtschaftliche Nutzung vom Zuckerrohr- zum Kaffeeanbau.

Highlights der Tour waren die folgenden Stationen, die einzeln benannt werden können:

- Fahrt durch ein Erdbebengebiet auf dem Weg nach Antigua. Die völlig zerstörte Region war bedrückend beeindruckend.
- Besuch einer Weberei-Cooperative. Hier gab es in tollen Farben gewebte Dinge, die kein Mensch benötigt. Es wurde trotzdem gekauft. Danach gab es Tortillas zum Essen und gerösteten Kaffee, der richtig gut geschmeckt hat.
- Antigua Hotels: Ein Traumhotel*****. Hier haben wir die Präsidenten von Honduras, Panama und Costa Rica bei einem privaten Mittagessen getroffen. Ansonsten bewunderten wir die schöne Stadt und genossen in einem wunderbaren kleinen Hotel einen sehr guten Imbiss.

Rita bei einem Stopp am Markstand an der Autobahn

Ein Besuch in Antigua

Antigua ist eine von Vulkanen umgebene Kleinstadt mit etwa 35.000 Einwohnern im Süden Guatemalas, die für ihre gut erhaltenen Gebäude aus der spanischen Kolonialzeit bekannt ist.

Viele dieser Häuser wurden nach einem Erdbeben im Jahr 1773 wieder aufgebaut, mit dem Antiguas 200-jährige Rolle als Guatemalas Kolonialhauptstadt beendet wurde. Ein bedeutendes Architekturbeispiel ist die barocke, gelbweiße Kirche La Merced. Das gedrungen wirkende Gotteshaus spielt vor allem während der berühmten Prozessionen und Rituale in der Karwoche (Semana Santa) eine zentrale Rolle.

Antigua – eine alte Stadt

Im Zug der Eroberung Guatemalas durch Pedro de Alvarado richteten die Spanier am 25. Juli 1524 eine erste Hauptstadt in Tecpán Guatemala bei Iximché ein. Am 22. November 1527 verlegte man sie ins sechs Kilometer südwestlich von Antigua Guatemala gelegene Santiago de Goathemala, das heutige Ciudad Vieja. Im Herbst 1541 begrub eine Schlammlawine den Ort unter sich, mehrere hundert Menschen starben. Am 10. März 1543 gründete Bischof Francisco Marroquín im nahen Panchoy-Tal die dritte Hauptstadt, die 1566 von König Philipp II. den etwas langatmigen Namen „La Muy Noble y Leal Ciudad de Santiago de los Caballeros de Goathemala“ erhielt. Heute gilt die Kurzform „Antigua Guatemala“. Nach dem Verwirrspiel um die Hauptstadt war Antigua dann ab 1549 Sitz der Regierung von Guatemala.

Antigua entwickelt sich

In den folgenden 200 Jahren entwickelte sich die Stadt zum politischen, wirtschaftlichen und kulturellen Zentrum Mittelamerikas, das Mexiko-Stadt oder Lima in nichts nachstand. Erdbeben richteten im Lauf der Zeit mehrmals schwere Schäden an, doch blieben die negativen Auswirkungen auf die städtebauliche Entwicklung jeweils nur von kurzer Dauer.

Mitte des 18. Jahrhunderts hatte Antigua mehr als 50.000 Einwohner, über 50 Kirchen und Kapellen, Krankenhäuser, Schulen, eine Druckerei und auch eine Hochschule, aus der die heutige „Universidad de San Carlos de Guatemala“ hervorging. Die Stadt wurde am 29. Juni 1773 durch ein schweres Erdbeben völlig zerstört. Zunächst plante man einen Umzug der Hauptstadt ins etwa 150 km östlich gelegene Jalapa, dann entschied man sich für die nur 45 km entfernte Ermita-Hochfläche, wo sich heute Guatemala-Stadt befindet.

Antigua nach dem großen Erdbeben

Antigua Guatemala wurde als Stadt nie aufgegeben, erholte sich jedoch nur sehr langsam von dem Erdbeben von 1773. Seit 1871 ermöglichten die Säkularisation des Kirchenbesitzes und die liberalen Reformen der Regierung Barrios in- und ausländische Investitionen und den Aufbau einer auf Kaffee basierenden Exportwirtschaft.

Im Jahr 1976 richtete ein weiteres Erdbeben in Antigua, wie auch in anderen Städten Guatemalas, erneut schwere Schäden an. Zahlreiche Ruinen erinnern immer noch an die verschiedenen Naturkatastrophen, die die Stadt im Lauf der Zeit heimgesucht haben. So wurde ein Teil des Landes auch 2018 von einem schweren Erdbeben getroffen, dessen Schäden wir noch sehen konnten. Wir bekamen dadurch eine kleine Vorstellung von der Zerstörungskraft der Natur in diesem Teil der Welt.

Weltkulturerbe

Im Jahr 1944 wurde die Kolonialstadt zum Nationaldenkmal von Guatemala erklärt, 1965 erfolgte die Anerkennung zum Kulturerbe Nordamerikas und seit 1979 gehört Antigua laut UNESCO–Beschluss zum Weltkulturerbe der Menschheit.

Die Stadt lebt heute vom Tourismus

Antigua ist heute eine der touristischen Hauptattraktionen Guatemalas. Die Stadt weist ein sehr schönes und regelmäßiges koloniales Stadtbild mit zahlreichen halbzerstörten Barockkirchen auf. Zahlreiche Hotels, Restaurants, Geschäfte und auch Sprachschulen sind im Ort zu finden.

Ein kultureller und touristischer Höhepunkt in Antigua Guatemala sind die prachtvollen Prozessionen in der Karwoche, die zumeist an der Barockkirche La Merced enden.

Eine weitere Attraktion sind die in Sichtweite gelegenen Vulkane Agua, Acatenango und der noch aktive Fuego. Auf diese Vulkane führen Einheimischen auch Touristen hinauf.

Autobahnraststätte

Obstangebot an der Straße auf dem Weg nach Antigua

Besuch einer Weberei

220 Weberin mit ihrem Kind

Handpuppen

Tortillas und Kaffee

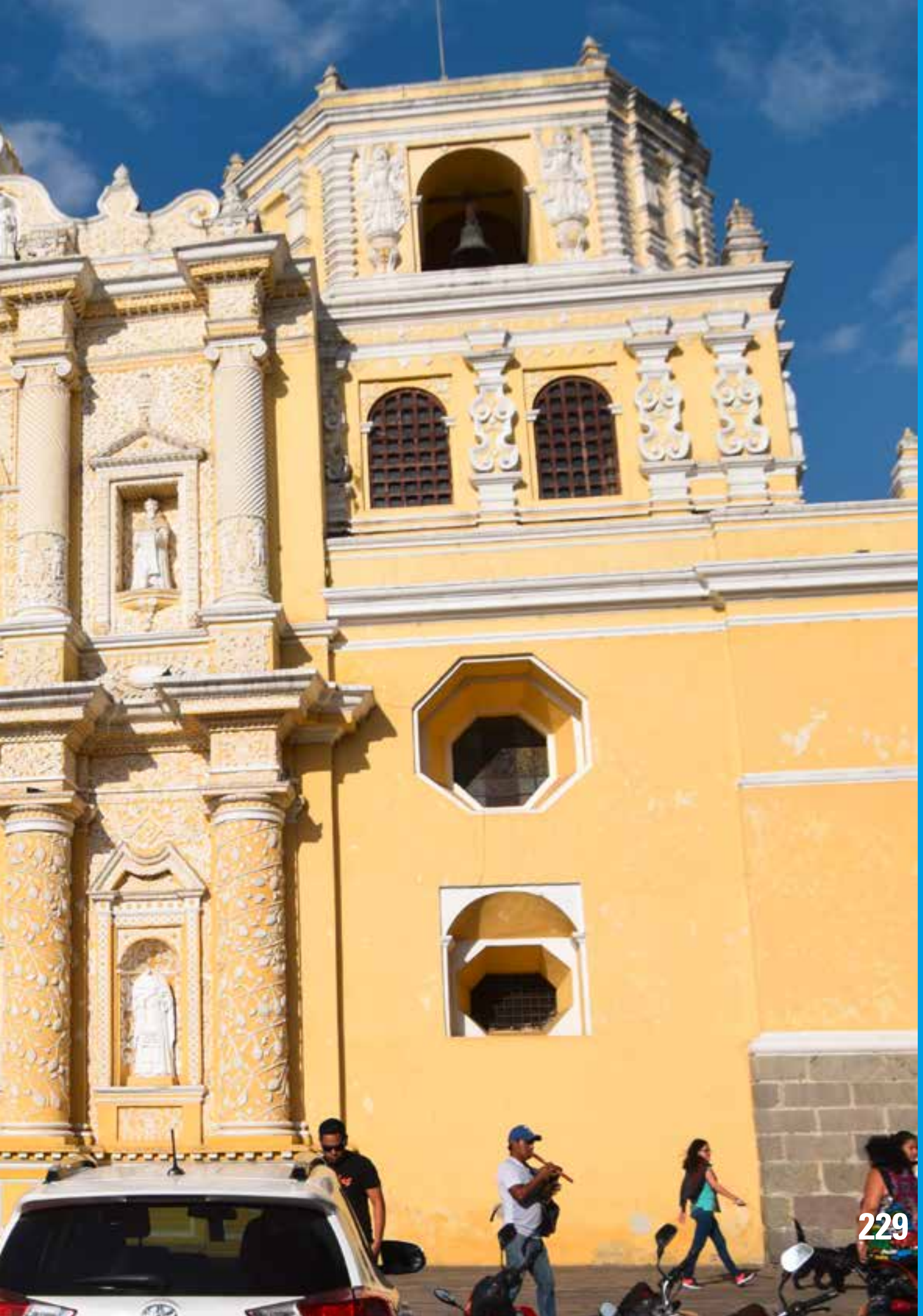
Tortillas und Kaffee werden von Mutter und Tochter am offenen Feuer zubereitet

Antigua – die barocke Stadt

Eine der Hauptstraßen in Antigua (3D)

Barockkirche La Merced

Die Kirche „La Merced“ aus dem Jahr 1773



Von den Spaniern erbaute Barockkirche – Innenraum mit Altar

Antigua – Straßenbild

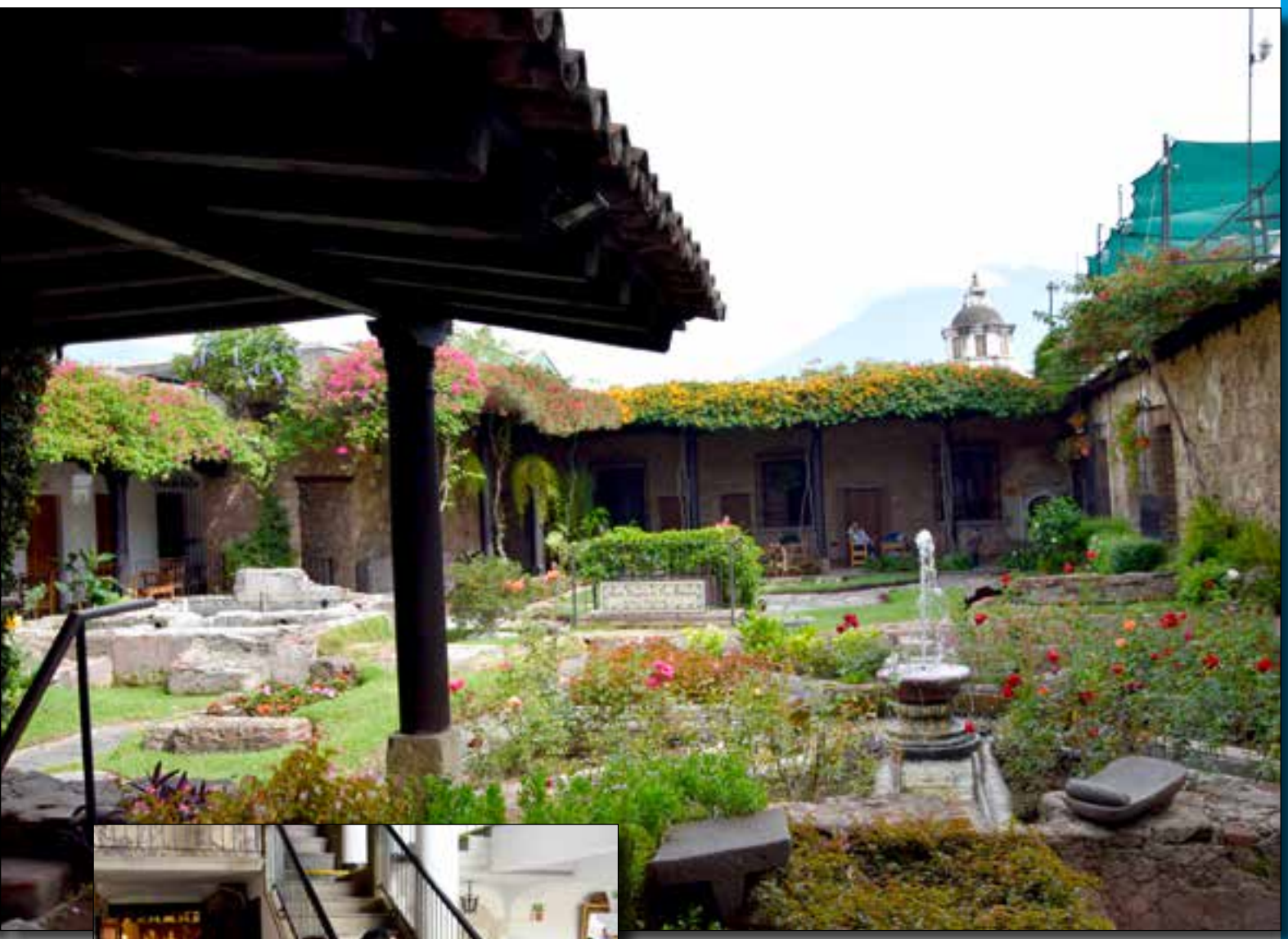
 Typischer bunter Straßenzug in Antigua

Casa Santo Domingo – Hotel • Museo

Gästegruppe mit drei Staatspräsidenten – Hotelanlage***** zu finden unter www.casasantodomingo.com.gt

Hotel Posada de Don Rodrigo

Wunderbares Restaurant und Hotel mitten in der Stadt – siehe: https://antigua.posadadedonrodrigo.com



Markthalle

Markthalle Antigua – hier gibt es nahezu alles was der Mensch so benötigt

Restaurante
We open everyday
from
Breakfast - Buffet
Saturday and Sunday
Bus Transport: Q10
per person
abrimos todos los
dias de:
Desayuno tipo Buffet
Sábado y Domingo
Servicio de Transporte

Straßenhändler

TRUPER

Jadeindustrie

Irgendwie sind sich die drei ähnlich – Jadeindustrie Guatemala – https://jademaya.com

MAYA
LOWLANDS
BELIZE
NEPHRITE
COLORS OF JA

Jadeverkauf und Jadekunst

Verkaufsraum, Jadefiguren, echte Blumen und ein Maya-Kalendarium

FIND YOUR BIRTHDATE
IN THE
MAYA CALENDAR

Costa Rica

Puntarenas (Costa Rica)

Kolumbus erkundete bei seiner im Jahr 1502 begonnenen vierten Reise die zentralamerikanische Region. Die ihm folgenden spanischen Eroberer träumten von der „Costa Rica", der reichen Küste, als sie sich auf den Weg machten das Land zu erforschen und vor allem ... zu plündern!

Europäern besiedelten Costa Rica ab 1560

Konsequent besiedelt wurde Costa Rica von den spanischen Kolonialherren ab dem Jahr 1560. In die Unabhängigkeit wurde Costa Rica schon im Jahr 1821 entlassen.

Grenzen des Landes

Das Land hat im Norden Landgrenzen mit Nicaragua und im Süden mit Panama. Eine natürliche Grenze bilden die Karibische See im Osten und der Pazifik im Westen. Im Westen Costa Ricas, am Pazifischen Ozean, liegen die große Provinz und der gleichnamige Ort Puntarenas mit seinem Hafen.

Während Costa Ricas Karibikhafen Puerto Limón unter Kreuzfahrern durchaus bekannt ist, verbinden sich weniger Informationen mit Puntarenas. Was erwartet den Kreuzfahrer an diesem Ort?

Puntarenas

Die Stadt galt viele Jahre als wichtigster Handelshafen an der Pazifikküste und auch als eines der wichtigen Touristikzentren Costa Ricas. Heute liegt der Schwerpunkt im Hafen bei der Bedienung von Kreuzfahrtschiffen und dem Betrieb der bedeutendsten Fischereiflotte des Landes.

Wie viele Menschen in Puntarenas leben ist unklar. Die Angaben schwanken zwischen 40.000 und 100.000 Einwohnern. Eine Straßenverbindung führt in die etwa 115 km entfernte Hauptstadt San José. An den Wochenenden und an Feiertagen verkehrt regelmäßig ein gut frequentierter Personenzug von San José nach Puntarenas, um Tagesurlauber ans Meer zu bringen.

Landgang direkt in Puntarenas

Wenn das Kreuzfahrtschiff die schützende Halbinsel Nicoya mit dem Cabo Blanco umrundet hat und in den Golf von Nicoya eingebogen ist, dauert es nicht mehr allzu lange, bis eine weit in den Golf hinein reichende sehr schmale und flache Landzunge in Sicht kommt. Auf ihr liegt der vergnügliche touristische Teil der Stadt Puntarenas.

Dem Landgänger bietet sich folgender erster Eindruck: Eine schöne, kleine und ob ihrer Rasterbauweise sehr überschaubare Hafenzone. Die Mole für die Kreuzfahrtschiffe mag länger sein, als die Landzunge breit. Aber dies macht diesen Teil von Puntarenas zu einem Ort, den Individualreisende gern und problemlos ohne Hilfe erkunden können. Mehrere Hotels, Bars und Restaurants warten auf Gäste. Ein ordentlicher, schwarzer Lavestrand und viele, bunte Souvenirstände entlang des Strandes am Paseo de los Turistas erfreuen Einheimische und Urlauber und warten natürlich darauf, dass auch eingekauft wird.

Die angrenzende pazifische Küstenlinie Costa Ricas wirkt endlos lang. Strände, Buchten und vorgelagerte Inseln machen die Region zu einem angenehmen Reiseziel. Die sehenswerte Natur, die gegenüberliegende Halbinsel Nicoya mit ihren vorgelagerten Inseln und die Küstenstraße lohnen den Besuch.

Puntarenas bietet als Stadt nicht viel Sehenswertes. Was es bietet, sind lange und ordentliche Strände. Die Strände liegen rechts und links des Kreuzfahrt-Piers und säumen die gesamte Küstenlinie von Puntarenas. Angefangen an der Mündung des Flusses Barranca bis hin zu „La Punta", der „Spitze".

Parallel zum Strand verläuft eine Promenade mit Hotels, Bars und Restaurants. Von den nahe gelegenen Fähranlegern der Stadt können einige Inseln besucht werden. Solche Ziele sind u. a.:

Isla Cedros

Die Insel liegt in der Bucht von Paquera südwestlich von Puntarenas im Golfo de Nicoya.
Zu dieser 200 ha großen Insel mit Stränden und dem Naturschutzgebiet Guayabo werden Touren von Puntarenas aus angeboten.

Chira

Nördlich von Puntarenas bietet sich die Isla Chira als Ziel an. Sie ist 43 km² groß und verfügt über eine gute Infrastruktur. Selbst Schulen und eine Universität muss man auf der Insel nicht missen. Das besondere Wahrzeichen der Insel ist der im Nordosten Chiras gelegene Mangrovensumpf.

Isla Venado

Westlich von Puntarenas liegt versteckt hinter den

Inseln Bejuco und Caballo die Isla Venado. Auf 440 ha werden Landwirtschaft und Fischerei betrieben.

Nationalpark Manuel Antonio

Zu den Top 10 touristischen Zielen Costa Ricas zählt der Nationalpark Manuel Antonio. Er ist zwar klein an Fläche, aber reich an Pflanzen- und Tierarten. Palmenwälder schirmen ihn zum Pazifik hin ab. Vor der Küste liegen 12 kleine Inseln, die zum Park gehören. Mehr als 350 Pflanzen und 109 Säugetierarten wurden gezählt. Zu den Säugetieren gehören, Faultiere, Nasenbären, Gürteltiere, Affen und Leguane. Das schöne am Park ist, dass er wirklich leicht zugänglich ist.

Wer es sich einfach machen möchte, bucht im Internet eine kombinierte Tour. Neben diversen Abenteuern im Regenwald sowie einer Krokodilsafari schließt sie noch eine Stadtrundfahrt ein. Für diesen sechs bis sieben Stunden dauernden Trip muss man bei www.Shore-Excursion.com beispielsweise 99 US$ bezahlen.

Sport

Surfer zieht es an den Strand nahe der Mündung des Barranca-Flusses. Der Mündungsbereich des Flusses bietet sich auch gut für Wanderungen an.

Andere Touren beinhalten die in Zentralamerika wohl unvermeidliche Zip Line Canopy Tour, Ausritte zu Pferde oder den Besuch einer Schmetterlingsfarm und der Doka Estate Kaffeeplantage.

Krokodile

Bei Tárcoles mündet der Tárcoles River. In den Mangrovensümpfen des einmaligen Ökosystems existiert eine der größten Krokodil-Populationen weltweit. Pro Meile wurden von Wissenschaftlern 80 bis 240 dieser Reptilien gezählt. Das garantiert aber nicht, dass man welche zu sehen bekommt. Auch Vogelliebhaber kommen hier auf ihre Kosten.

Die Fahrten werden durch Boote mit hohen Bordwänden durchgeführt. Die Krokodile bleiben dabei außen vor, also im Wasser!

Provinz Puntarenas

Puntarenas ist eine der Provinzen von Costa Rica. Sie grenzt im Nordwesten an die Guanacaste, im Norden an Alajuela und San José, im Nordosten an Limón und im Osten an das Nachbarland Panama.

Ein grosser Teil Pazifikküste von Costa Rica gehört zur Provinz Puntarenas. Neben der Halbinsel Osa gehört auch ein Teil der Halbinsel Nicoya zu dieser Provinz. Entsprechend finden Besucher hier eine große Anzahl an Stränden und die dazugehörenden Aktivitäten vor.

Heftiger Regen im Regenwald – der Name stimmt!

Tropischer Regenwald

Wurzelgeflecht im tropischen Regenwald. Die Regenwaldarten sind im Buch „Vancouver Island“ exakt beschrieben.

Weißkopfaffe schaut nicht sehr freundlich einen seiner Artgenossen an

Wo sind die Krokodile?

Wir haben einen Abenteuerurlaub mit Krokodilen gebucht. Und unsere Erwartungen wurden gesteigert, als der Reiseführer zur Begrüßung erzählt, derzeit seien etwa sechs Meter lange Krokodile im Nationalpark unterwegs. Wir waren gespannt was wir zu sehen bekommen sollten, aber wir kannten die Ankündigungen der Guides bei Wildtiertouren ja bereits aus Kanada. Da wurde auch viel erzählt und dann waren die Tiere nicht zu sehen. Bei frei lebenden Tieren ist das nicht zu ändern.

Die Fahrt zur Krokodil-Tour ging einmal quer durch Costa Rica. Wir haben viele unterschiedliche erste Eindrücke vom Land bekommen. Viele Bilder sind auf dieser Fahrt nicht entstanden, da der Bus getönte Scheiben hatte und gute Bilder dadurch kaum möglich waren.

Bei der Abfahrt war es heiß und die Sonne hat extrem vom Himmel gebrannt. Die Arbeiter am Pier haben sich durch Schirme vor der Sonne geschützt, die Arbeitsleistung blieb dann naturgemäß sicherlich etwas zurück. Im Laufe des Tages veränderte sich das Wetter allerdings kräftig. Es wurde gegen Mittag kühler und es regnete heftig. Dieser Regen ging mit einem wirklich heftigen Donnerschlag während der Bootstour los, nachdem wir ganz ruhig dem Urwald und seinen Geräuschen zugehört hatten. Und ab dann regnete es nur noch warmes Wasser senkrecht von oben.

Unterwegs haben wir die netten und vor allem neugierigen Weißkopfaffen gesehen, die auf den vorherigen Seite abgebildet sind.

EcoJungle Cruises Guacalillo

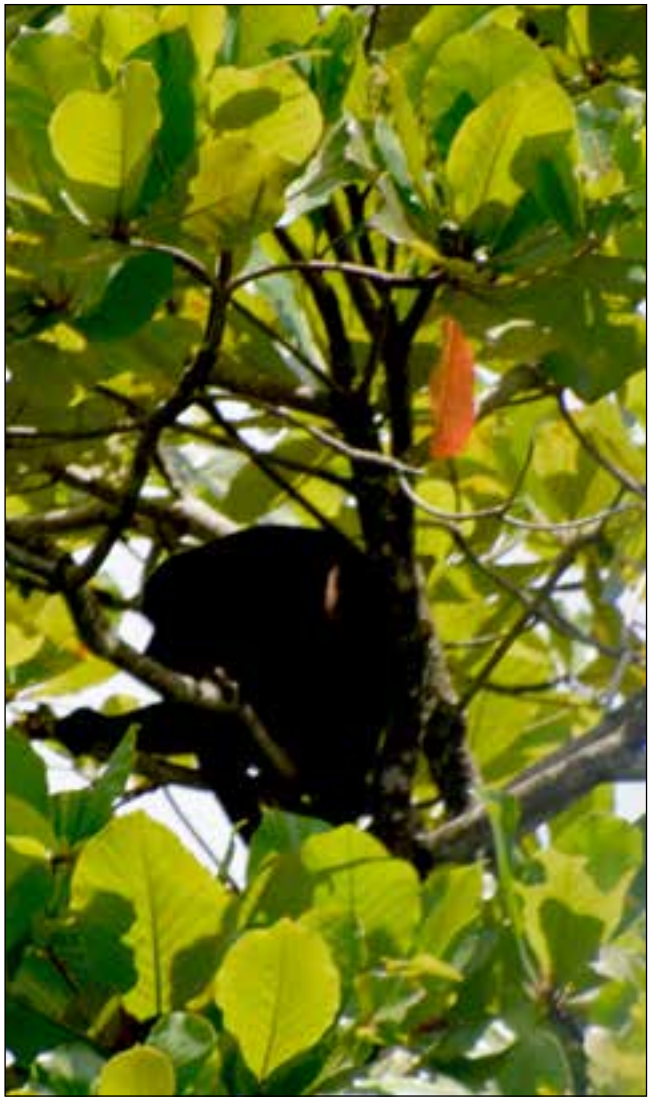
Mit einem wie rechts abgebildeten Boot sind wir in den tropischen Regenwald gestartet. Der Vergleich mit dem kanadischen Regenwald fällt leicht – da es hier nahezu immer regnet (etwa 300 Tage/Jahr), steht hier alles im Wasser, es ist feuchtwarm, stickig und klamm.

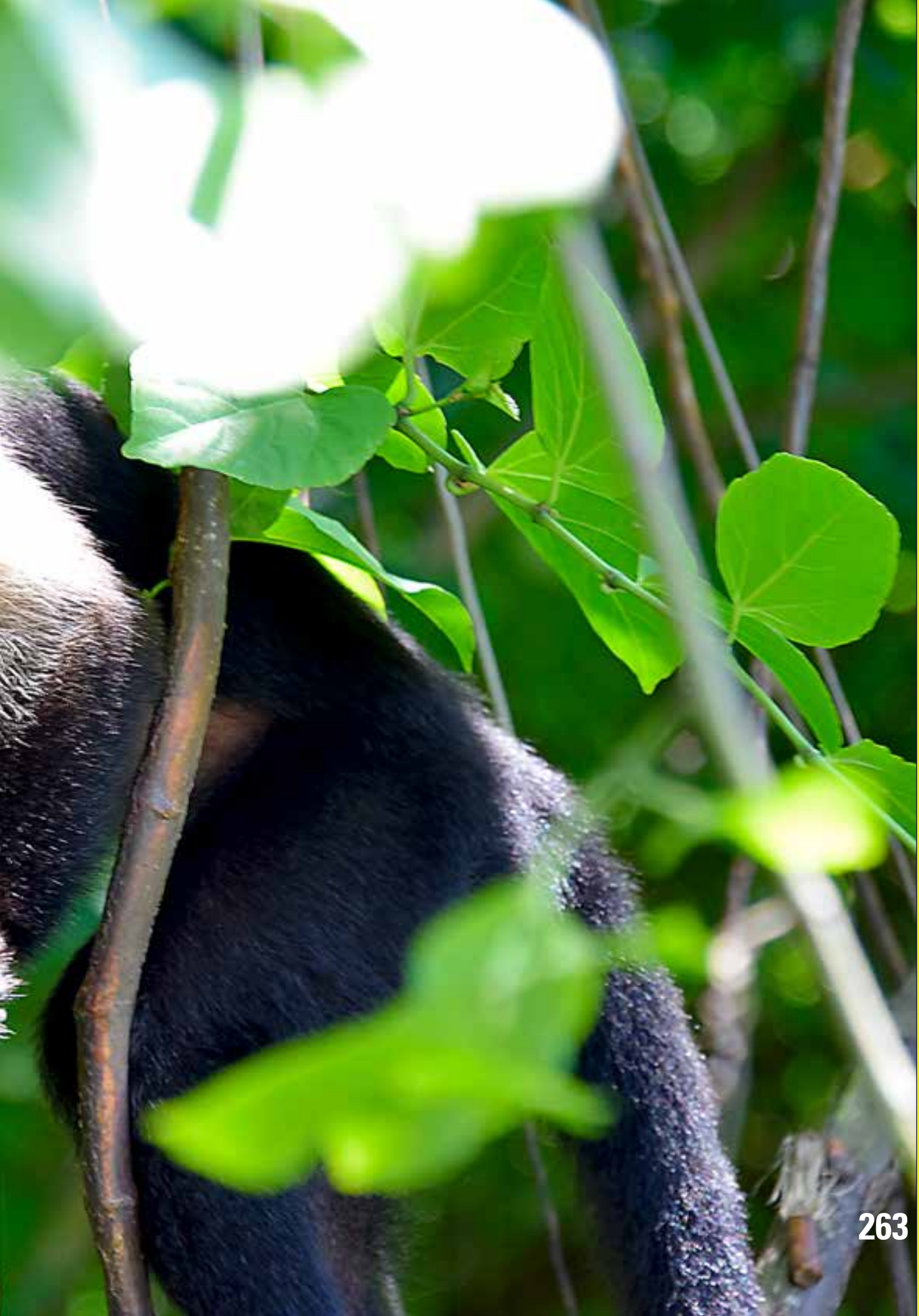
Nach der Abfahrt des Bootes sehen wir ein Faultier, Fledermäuse (!) und Termiten, die an Bäumen ihre Nester bauen. Der Boden steht ja permanent unter Wasser und die Tiere passen sich an. Dieser Regenwald ist ein einzigartiges Reiseziel in Costa Rica, nur zwei Stunden von San José oder eine Stunde von Jaco entfernt.

An der zentralen Pazifikküste von Costa Rica gelegen, bieten die Guacalillo-Mündung und der Tarcoles-Fluss die Möglichkeit, eine der größten Krokodilkolonien der Welt, den artenreichsten Mangrovenwald der Küste und auch das Schutzgebiet für viele Tiere und Pflanzen zu besuchen. Obwohl hier die größte Krokodilkolonie dieser Erde ist – wir haben keines gesehen. Aber es gibt sie tatsächlich. Ein Boot, das vor uns gestartet ist hat die riesigen Krokodile beobachten können.

Das einzige Krokodil das wir zu sehen bekamen war aus Holz – am Ende der Eisenbahnfahrt

Boot der „Crocodile Cruises Reederei“





Eisenbahnfahrt durch den Dschungel

Es hat heftig geregnet. Von den Urwaldbäumen tropft das Wasser, Pfützen stehen überall und es fließt unendlich viel Wasser. An einem kleinen Haltepunkt in der Nähe von Puntarenas steigen wir in den alten Zug, der aus einer Mercedes-Lokomotive, einem Packwagen und zwei schönen Personenwagen besteht.

Los geht es erst einmal rückwärts, da der Zug auf das Hauptgleis umgesetzt werden muss. Das geht hier ohne Funk, nur durch Handzeichen zwischen Lokführer und Bremser auf dem letzten Wagen.

Und dann geht die Reise los. Langsam fährt der Zug auf dem alten Gleis, das nach einem Erdbeben in der 70er Jahren übriggeblieben ist. Die Schienenstöße sind spürbar, das Gleisbett und Gleise sind wellig (Bild rechts), bei Brücken senken sich die Schienen bedenklich nach unten. Aber der Zug fährt langsam aber sicher. Rechts ist ein beispielhafter Schienenstrang abgebildet.

Wir fahren durch den Dschungel, links und rechts steht durch den Regen viel Wasser, wir kommen durch kleine Ortschaften.

Immer wieder tauchen zu beiden Seiten der Bahnstrecke versteckte Häuser auf, viele Kinder winken und rennen dem Zug hinterher. Die größeren Kinder mit ihren Hunden sind schneller als der Zug, ein Junge mit seinem Fahrrad überholt uns spielend, solange eine Straße neben den Bahngleisen verläuft. Es sind ärmliche Behausungen, die hier im Urwald auftauchen. Ein kleines Dorf mit Bahnübergang wird durchfahren. Hier ist richtig viel Betrieb um die kleine Station, bei welcher der Zug aber nicht anhält.

Mit der Machete durch den Urwald

Wir bekommen Getränke und Bananenchips, die Wagen sind gut gefedert, die Sitze sind angenehm und so fahren wir langsam durch den Dschungel.

Unterwegs hält der Zug unvermutet. Ich bin gerade vorne an der Lokomotive und der „Heizer“ steigt aus – mit einer Machete in der Hand. Vor der Lokomotive liegen umgefallene Büsche, die mit der Machete klein gemacht werden, bevor die Fahrt weitergeht. Rechts im Bild ist der Eisenbahner mit seiner Machete zu sehen, nachdem er die Büsche zerkleinert hat und wieder aufgestiegen ist. Stolz zeigt er mir sein Werkzeug und freut sich, dass sich jemand für seinen Job interessiert.

Am Ende der Fahrt waren es noch ca. 20 km bis zur Hauptstadt San Jose und etwa 200 Meter bis zur Pazifikküste. Dadurch hatten wir eine grobe Orientierung über den Ort, an dem wir nach der Fahrt angekommen sind.

Das Aussteigen war schwierig, da der Zug von tiefen Pfützen umgeben war und wir alle nur über den vordersten Wagen aussteigen konnten.

 Der Zug – sicher der langsamste Schnellzug der Welt

214
15
15

Eisenbahn in Costa Rica

Ursprünglich hatte Costa Rica ein ordentliches Eisenbahnnetz, das den Transport der Fruchternte zu den Häfen an der Pazifikküste bewältigte. Ein Teil der Strecken war sogar elektrifiziert. Das gut funktionierende und moderne Eisenbahnsystem wurde durch zwei Erdbeben in den 1980er Jahre fast vollständig zerstört, ein großer Teil der Strecken war nicht mehr nutzbar. Und so kam was kommen musste: LKWs übernahmen die Aufgaben der Bahn, da für deren Wiederaufbau das notwendig Kapital fehlte. Und heute werden nur noch einige Reststrecken für Touristen und wenige Transporte genutzt.

Überraschung am Bahnhof

Unser Reiseleiter hatte noch eine Überraschung geplant, mit der keiner von uns gerechnet hatte. Wir versammelten uns in der Bahnhofshalle und nach einigen Minuten erklang südamerikanische Musik und die örtliche Tanzgruppe führte uns einige typische Tänze mit den landestypischen schönen Kostümen vor. Die Mädels und jungen Frauen hatten Spaß, wir Zuschauer ebenfalls und die Tanztruppe konnte sich ein wenig Geld verdienen.

Natürlich gab es den obligatorischen Verkaufsstand für irgendwelche Andenken. Diese Stände dürfen nicht fehlen, eine Reiseaktion wäre irgendwie unvollständig ohne die freundlichen Verkäufer.

Bahnübergang in einem uns unbekannten Dorf

PARQUEO
J R

SALVADOR
COSTA RICA

Panamakanal

Der Kanal

Der Kanal ist einschließlich der Zufahrtskanäle ungefähr 82 Kilometer lang.Er verläuft zwischen den Städten Colón an der Atlantik- und Balboa, einem Vorort von Panama-Stadt an der Pazifikküste. Der Kanal ist durchgehend zweispurig für Gegenverkehr ausgelegt. Die dieser Beschreibung zugrundegelegte Richtung vom Atlantik zum Pazifik gilt in der umgekehrten Richtung sinngemäß ebenso. Die Schiffe werden bei Colón durch die Gatún-Schleusen zu dem auf 26 Metern über dem Meeresspiegel aufgestauten Gatúnsee gehoben, fahren in ausgebaggerten Rinnen durch den Gatunsee und den Río Chagres, durchqueren im Gaillard-Kanal (auch Culebra Cut genannt) einen Bergrücken und werden mit den dicht aufeinanderfolgenden Pedro-Miguel- und Miraflores-Schleusen wieder zum Pazifik hinabgelassen.

Der Kanal ist seit seiner Übergabe durch die Vereinigten Staaten an Panama am 31. Dezember 1999 unveräußerliches Eigentum des panamaischen Volkes und wird von der ACP (spanisch „Autoridad del Canal de Panamá", deutsch „Panamakanal-Behörde") verwaltet und betrieben. Die ACP ist eine panamaische Behörde mit rund 9.000 Mitarbeitern. Sie ist an das Abkommen über die Neutralität des Kanals gebunden. Deshalb ist die ACP verpflichtet, die Benutzung allen Schiffen, auch Kriegsschiffen, aller Nationen ohne Diskriminierung und zu gleichen Bedingungen gegen Bezahlung der Transitgebühren zu gewähren.

Schiffsgrößen für den Kanal

Durch die Schleusen und die Puente de las Américas war die Größe der Schiffe bis Juni 2016 auf die Panamax-Maße beschränkt. Schiffe, die dementsprechend maximal 294,3 Meter lang und exakt 32,3 Meter breit sind, hatten in den Schleusen auf beiden Seiten noch 61 Zentimeter Abstand zu den Wänden der Schleusenkammer. Seit der Eröffnung der 2007 begonnenen Erweiterung am 26. Juni 2016 kann ein Teil der Postpanamax-Schiffe den Panamakanal passieren. Die größten erlaubten Schiffsabmessungen sind seither 366 Meter Länge, 49 Meter Breite und 15,2 Meter Tiefgang (New Panamax oder Neopanamax).

Die für die Durchfahrt benötigte Zeit wird vom Andrang und von dem nicht so seltenen Nebel beeinflusst. Für gebuchte Passagen betrug sie 2011 im Durchschnitt 15,2 Stunden für die gesamte Strecke und knapp 11 Stunden von der Einfahrt in die erste Schleuse bis zur Ausfahrt aus der letzten Schleuse.

Im Jahr 2011 fuhren 14.684 Schiffe durch den Kanal, davon 6.918 Schiffe der Panamax-Klasse. Das Transportvolumen betrug 322,1 Mio. PCUMS (Einheiten des „Panama Canal Universal Measurement System"); die Gebührenerlöse beliefen sich auf 1,73 Milliarden Balboa (= US-Dollar). Am 4. September 2010 fuhr der chinesische Schüttgut-Frachter mit dem Namen „Fortune Plum" (Glückspflaume) als einmillionstes Schiff seit der Eröffnung durch den Panamakanal.

Bedeutend ist der Kanal insbesondere für Transporte zwischen der Ost- und der Westküste der Vereinigten Staaten sowie für die Importe aus Asien, soweit sie zur Ostküste der Vereinigten Staaten transportiert werden. Die wichtigsten Nutzer des Kanals sind daher die Vereinigten Staaten und China. Die durch den Kanal transportierte Warenmenge entspricht 68 % aller Waren, die in US-Häfen be- oder entladen werden; für China 23 % und für Japan 16 %.

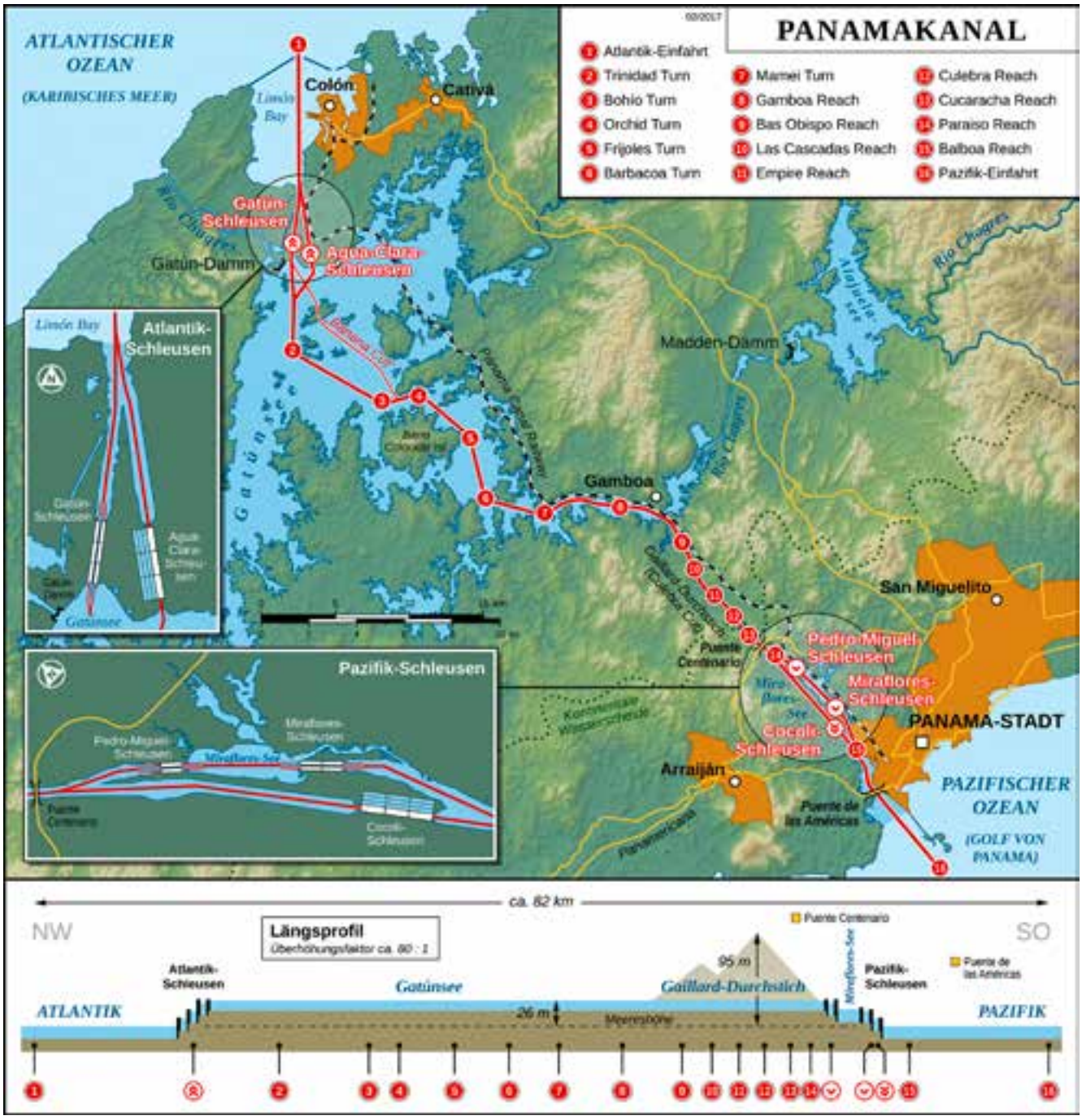
Der Preis der Passage wird nach Art und Größe des Schiffes berechnet. Seit 2011 gilt eine revidierte, komplexe Gebührentabelle, die eine Vielzahl von Grund- und Nebengebühren enthält, wie beispielsweise Lotsen-, Schlepper- und Lokomotivgebühren. Als Anhaltspunkt für die anfallenden Gebühren können die Basisgebühren von 72 US-Dollar pro Standardcontainer und von 134 US-Dollar pro Passagier-Bett dienen.

Gesparte Seemeilen und Zeit durch den Kanal

Vor dem Bau des Kanals führte die kürzeste nutzbare Seeverbindung von der Ostküste zur Westküste Nordamerikas durch die Magellanstraße. Durch den Kanal wurde die Seestrecke New York – San Francisco von etwa 25.000 auf zirka 10.000 Kilometer verkürzt.

Die Einsparung von 15.000 Kilometern (8.100 Seemeilen) entspricht bei einer angenommenen Schiffsgeschwindigkeit von 15 Knoten einer Verkürzung der Reisezeit um rund drei Wochen. Für anders liegende Relationen, etwa von/nach Europa oder von/nach China ist die Abkürzung naturgemäß geringer.

Der Kanal wurde 1984 von der American Society of Civil Engineers in die „List of Historic Civil Engineering Landmarks" aufgenommen.



Der Panamakanal wurde seit 2007 erweitert. Dazu wurde auf der atlantischen und der pazifischen Seite je eine neue, dreistufige Schleusenanlage gebaut, deren Kammern 55 m breit und 427 m lang sind. Die neue pazifische Schleusenanlage umgeht dabei mit verlängerten Zufahrtskanälen sowohl die Miraflores- als auch die Pedro-Miguel-Schleusen. Außerdem wurden die Fahrrinnen erweitert und vertieft. Die alten Schleusen und Strecken sind seit der Eröffnung am 26. Juni 2016 weiterhin in Betrieb.

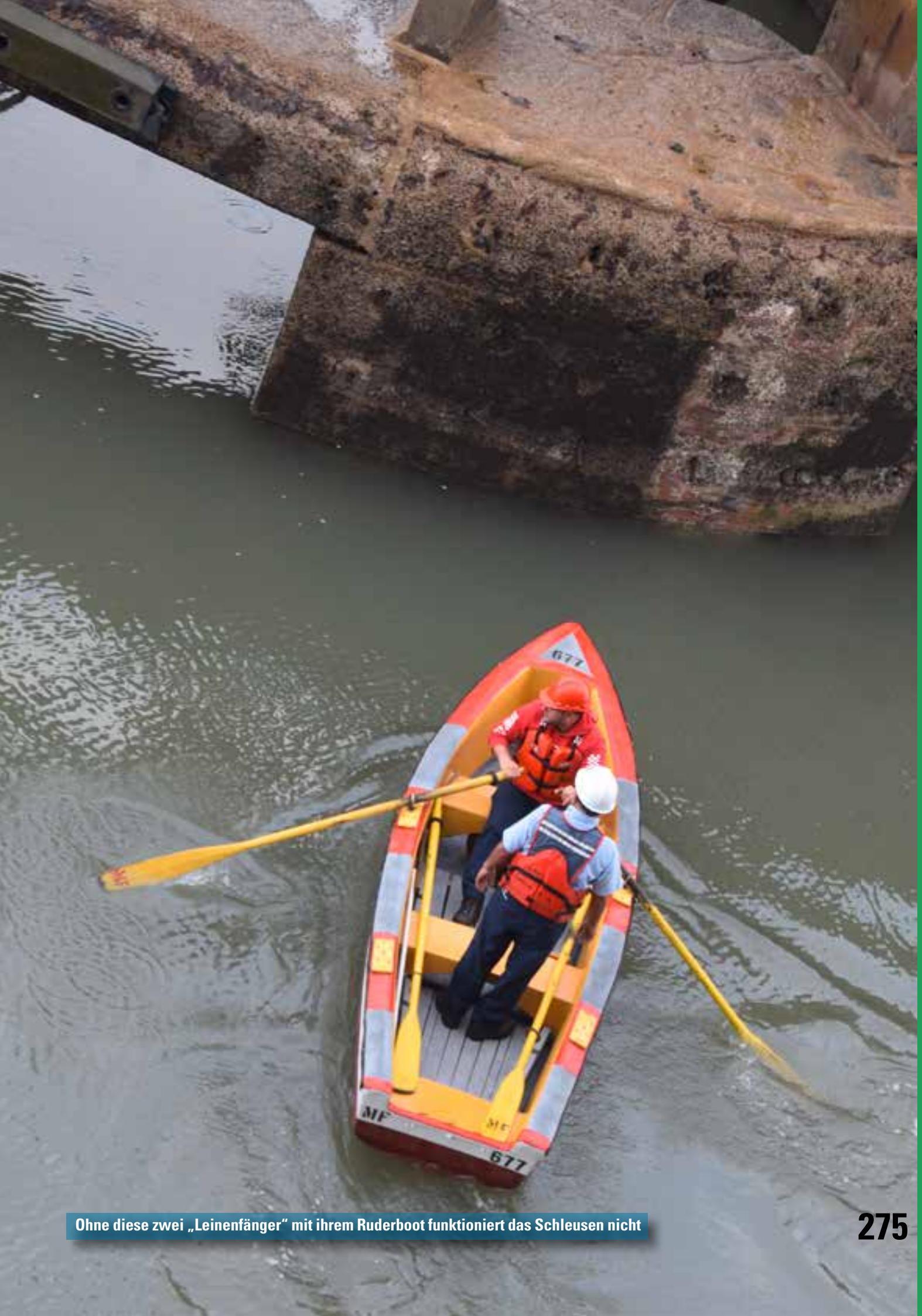
Panamakanal (Karte Wikipedia)

Einfahrt in den Panamakanal „Bridge of the Americans“

272 Einfahrt in den Kanal unter der „Bridge of the Americans“ hindurch. Hierüber verläuft der Trans America Highway 1

Schleuseneinfahrt

Einfahrt Schleusenkammer: das Ruderboot „fängt“ die Leinen der Schiffe ein, um diese an die Loks zu übergeben



Ohne diese zwei „Leinenfänger“ mit ihrem Ruderboot funktioniert das Schleusen nicht

Schleusenkammer

TITANIA
520
540
580

Das Schleusen im Kanal

Die vorherigen Bilder zeigen die Einfahrt in eine der Schleusen. Vor unserem Schiff wurde der Tanker „Warisa Naree“ aus Bangkok in der Schleusenkammer in die nächste Stufe gehoben. Mit in der Schleusenkammer fährt ein Schlepper, der das Schiff durch den Kanal begleitet. Links und rechts ist je eine der Zugseil-Lokomotiven erkennbar. Der eigentliche Hebe- oder Schleusenvorgang bis zur nächsten Pegelstufe nach oben oder unten dauert etwa 15 Minuten für ein Schiff.

Dabei werden pro Schleusenvorgang mehrere Millionen Liter Wasser in die Kammer hinein bzw. aus der Kammer heraus bewegt. Dieses Wasser wird in riesigen Wasserbecken gesammelt. Damit kann mehrmals das gleiche Wasser für Schleusenvorgänge verwendet werden. Wasser ist knapp, obwohl es hier fast täglich regnet und der tropische Regenwald eine hohe Menge an Wasser an den Kanal abgibt. Aber der Kanal verbraucht aktuell zu viel Süßwasser aus dem „Catun Lake“ und dem „Chagres River“.

Neue Schleusen verursachen Wassermangel

Verursacht ist dieser Wassermangel durch den Bau der neuen Schleusen, die im Jahr 2016 in Betrieb genommen wurden. Dadurch können Schiffe bis zu einer Länge von 366 Metern und einer Breite von 49 Metern durch den Kanal fahren.

Die Schleusen aus dem Jahr 1914 ha-

Eine Schleusenlokomotive wird zum Einsatz gefahren. Deutlich sind die beiden Zugseilhaken zu erkennen

ben nur Schiffe mit 294,1 m Länge und 32,3 m Breite zugelassen. Mit den neuen Schleusen ist der Wasserverbrauch entsprechend gestiegen, vor allem auch deswegen, da alte und neue Schleusen parallel genutzt werden. Dadurch können sich die Schiffstonnagen und die Schiffsbewegungen, die zwischen den beiden Ozeanen bewegt werden, deutlich erhöhen.

Neubau bewegt Erdmassen von 63 Pyramiden

Der Panamakanal ist ein technisches Meisterwerk und zählt zu den sieben Weltwundern der modernen Welt, die von der amerikanischen Society of Civil Engineers (ASCE) geführt wird. Es müssen 27 Meter Höhenunterschied bewältigt werden, um vom Pazifik in den Atlantik zu gelangen – umgekehrt natürlich ebenso! Um diesen Höhenunterschied zu bewältigen, wurden Schleusen und Kanal verbreitert und vertieft. Dabei wurde Erd- und Gesteinsmengen bewegt, die in etwa der Menge von 63 Pyramiden in Ägypten entsprechen. Ein Teil der Erdmassen wurde an den Kanalseiten aufgeschüttet, ein anderer Teil wurde in die beiden Ozeane verbracht. Die sind vor den Mündungsgebieten des Kanals entsprechend tief und konnten diese Materialmengen aufnehmen.

Das Schleusen

Das Schleusen ist im Prinzip relativ einfach zu beschreiben. Ein Schiff kommt zur Schleuse, die Festmacherleinen an Bug und Heck werden vom Ruderboot erfasst, an den Lokomotiven befestigt und gegen Stahlseile ausgetauscht. Die Lokomotiven ziehen die Schiffe in die Schleuse bis zum Stillstand. Nach dem Schließen der Schleusentore wird Wasser hinein- bzw. hinausgepumpt. Nach dem Öffnen der Tore ziehen die Loks das Schiff in die nächste Schleusenkammer oder in den offenen Kanal. Pro Kammer dauert dies ca. 20 bis 30 Minuten.

Für die 82 km lange Kanalstrecke benötigt ein Schiff etwa acht bis neun Stunden, wobei in dieser Reisezeit die Fahrt durch den wunderschönen „Culebra Cut“ und den großen „Catun Lake“ eingeschlossen ist.

Ein Schiff, vier Lokomotiven

Die Zahnradlokomotiven müssen gewaltige Steigungen mit der Schiffslast bewältigen

Die Lokomotiven

Etwa drei Millionen Dollar kostet eine Kanallokomotive, welche die Schiffe durch den Panamakanal ziehen. Diese Lokomotiven arbeiten nur an den alten Schleusen, an den neuen Schleusenkammern wird dieses Prinzip nicht mehr eingesetzt.

Gefahren werden die Lokomotiven von je einem Lokführer. Vier Lokomotiven sind pro Schiff für einen Schleusenvorgang notwendig. Die Lokomotiven haben je zwei Festmacherleinen, die zu Zugleinen werden, an der linken oder rechten Zugseite befestigt. Die Maschinen ziehen die Schiffe in die Schleusenkammer und bringen sie bis zum Stillstand. Nach dem Schleusen werden die Schiffe aus der jeweiligen Schleusenkammer herausgezogen. Beim Schleusen müssen die Lokomotiven den Höhenunterschied von insgesamt 27 Metern bewältigen. Dies geschieht in den Schleusenkammern in drei Etappen, es werden also pro Schleusung etwa neun Meter Höhe bewältigt. Dazu müssen die Lokomotiven recht steile Rampen bewältigen, was nur mit Hilfe des Zahnradantriebs gelingt. Die Abbildungen zeigen diese Situation für die Loks.

Die gleichmäßige Steuerung und die dazu notwendigen Absprachen zwischen den Lokomotivführern erfolgen während der Fahrt per Sprechfunk. Die aktuellen Fahrbefehle werden dem Lotsen auf dem Schiff durch die Gelb-, Rot- oder Grün-Signallampen auf den Lokomotivdach angezeigt.

Das Lokomotivgehäuse ist aus Aluminium gebaut. Damit ist sichergestellt, dass die Maschinen in dem extremen Wetter, zumindest vom Lokgehäuse her, keine Rostschäden erhalten. Die Lokomotiven selbst werden wohl auf der jeweiligen Schleusenplattform gewartet, da sie nicht ohne Schiff an Land gebracht werden können. Auf jeder Plattform ist demzufolge ein Werkstattgleis und ein Wartungsgebäude vorhanden. Die Erbauer der Schleusenanlage haben also im Jahr 1913/1914 an viele wichtige Details gedacht.

So sieht die Fahrstrecke einer Lokomotive aus, rechts das Aufsichts- und Steuerungsgebäude einer Schleuse

PEDRO MIGUEL
1915

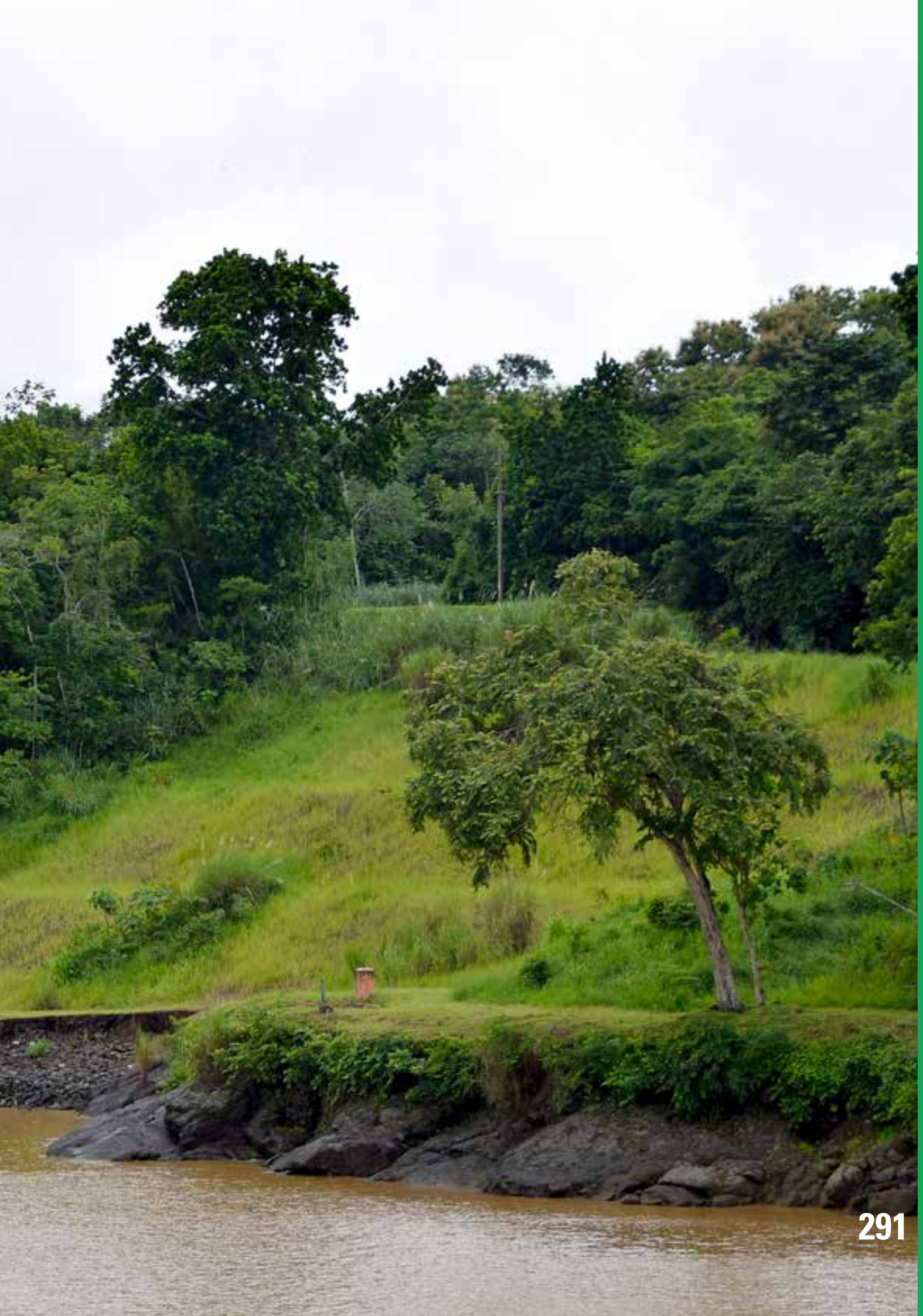
Fahrt durch „Culebra Cut“ und „Catun Lake“

Aufgeschütteter, befestigter und bewachsener Erdberg aus der letzten Bauzeit des Kanals (2007)

Menschen am Kanal

Seeleute vom Nachbarschiff und Krokodile

Der Regenwald wird gepflegt, nur nicht vom US-Army-Camp (drittes Bild von links)



Ein deutscher Kran von 1942 am Kanal

Hafen am Catun Lake: Ein deutscher Kran, Baujahr 1942, verrichtet immer noch seine Arbeit im Hafen

Gegenverkehr Richtung Pazifik

NO SMOKING
ODFJELL TANKERS

44

Abschluss der Durchfahrt

An der letzten Schleuse sammeln sich alle Lokomotiven

179

Auslaufen in das Karibische Meer

300 Ausfahrt aus dem Kanal Richtung Atlantik. Wir durchfahren die 2019 eröffnete vierspurige Puente Atlántico.

Pelikane

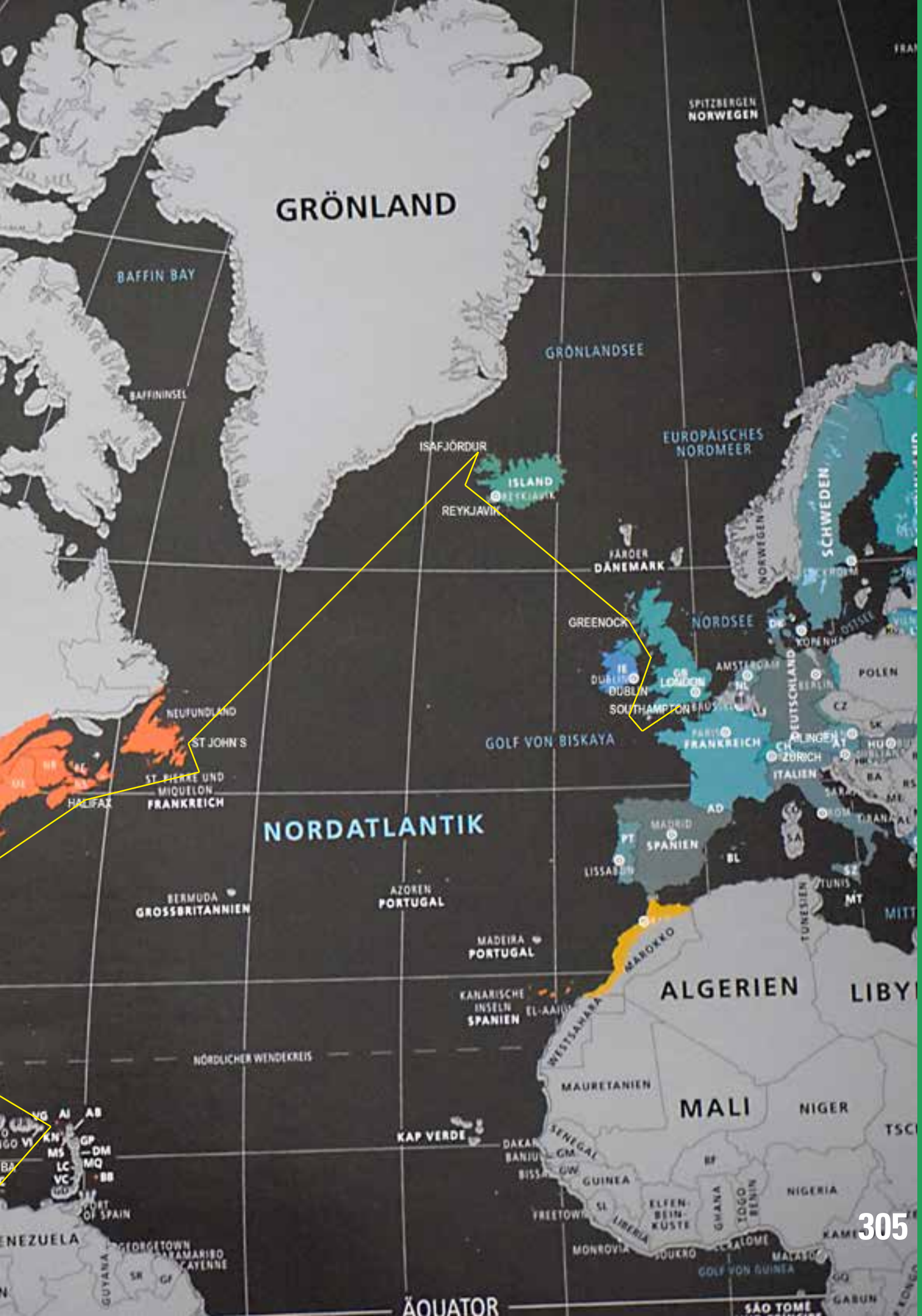
Pelikane sind große bis sehr große Wasservögel. Der Krauskopfpelikan kann als größte Art der Gattung eine Körperlänge von 1,80 m, eine Flügelspannweite von 3,45 m und ein Gewicht von 13 kg erreichen. Damit zählt er zu den größten und schwersten flugfähigen Vögeln. Als kleinste Art hat der Braune Pelikan eine Spannweite von zwei Metern und ein Gewicht von vier Kilogramm. Das Skelett macht bei den schwersten Pelikanen nur etwa 7 % des Körpergewichts aus.

Das auffälligste Merkmal der Pelikane ist der bis 47 cm lange Schnabel. Der bei fast allen Ruderfüßern vorhandene Kehlsack ist bei ihnen extrem vergrößert und mit dem Unterschnabel verbunden, von dem er als außerordentlich dehnbarer Hautsack herabhängt. Dieser Kehlsack, dessen Fassungsvermögen bei den größten Arten bis zu 13 l betragen kann, wird beim Fischfang als Kescher eingesetzt.

Die Flügel sind lang und breit. Flügelform und Federn weisen den Pelikan als guten Thermiksegler aus. Es dauert allerdings bis er fliegt. Sein Gewicht macht das Abheben zu einer strapaziösen Angelegenheit. Ein Pelikan muss eine lange Strecke flügelschlagend auf der Wasseroberfläche laufen, ehe er sich in die Luft erheben kann. Ist er erfolgreich gestartet, ist er ein ausdauernder Flieger. Pelikane können 24 Stunden ohne Pause fliegen und dabei bis zu 500 km zurücklegen; die Fluggeschwindigkeit kann 56 km/h betragen, die Flughöhe über 3000 m. Im Flug biegen Pelikane den Hals zurück, so dass der Kopf zwischen den Schultern liegt und der schwere Schnabel vom Hals abgestützt werden kann. Da die Muskulatur ein ständiges Flügelschlagen nicht erlaubt, wechseln lange Gleitphasen mit Flügelschlägen ab. Hierzu wird die Thermik ausgenutzt, die den Vogel in die Luft trägt und ihm dort ermöglicht, energiesparend zu fliegen.

Das Gefieder der Pelikane ist fast immer weiß gefärbt, mit schwarzen Bereichen an den Flügeln. Eine Ausnahme ist der von uns beobachtete Braune Pelikan, dessen Grundfarbe seinen Namen ergibt. Wir haben in Panama hunderte dieser Vögel an uns vorbeifliegen sehen, die wohl vom Pazifik in den Atlantik gewechselt sind.

Reiseroute vom nördlichsten Punkt in Alaska bis nach Ailingen/Bodensee


GRÖNLAND
SPITZBERGEN
NORWEGEN
BAFFIN BAY
GRÖNLANDSEE
BAFFININSEL
ISAFJÖRDUR
ISLAND
REYKJAVIK
EUROPÄISCHES NORDMEER
SCHWEDEN
FÄRÖER
DÄNEMARK
NORWEGEN
GREENOCK
NORDSEE
DUBLIN
SOUTHAMPTON
AMSTERDAM
POLEN
DEUTSCHLAND
FRANKREICH
ZÜRICH
ITALIEN
NEUFUNDLAND
ST JOHN'S
GOLF VON BISKAYA
ST. PIERRE UND MIQUELON
FRANKREICH
HALIFAX
NORDATLANTIK
MADRID
SPANIEN
LISSABON
BERMUDA
GROSSBRITANNIEN
AZOREN
PORTUGAL
TUNESIEN
TUNIS
MADEIRA
PORTUGAL
MAROKKO
ALGERIEN
KANARISCHE INSELN
SPANIEN
WESTSAHARA
NÖRDLICHER WENDEKREIS
MAURETANIEN
MALI
NIGER
KAP VERDE
SENEGAL
GUINEA
NIGERIA
PORT OF SPAIN
VENEZUELA
GEORGETOWN
PARAMARIBO
CAYENNE
GUYANA
MONROVIA
GOLF VON GUINEA
GABUN
ÄQUATOR

Joachim Böhringer

Vancouver 2019

Vancouver und Vancouver Island

Vancouver 2019

www.boehringer.website