Die fehlenden Teile

Südliches British Columbia, Kanada, 02.08.2016 – 11.08.2016
Text: Klaus, Photos: Sonja & Klaus

Es fällt schwer weiterhin die Enttäuschung über die fehlenden Ersatzteile für Balu zu spüren als wir am Morgen mit dem ersten Sonnenlicht im Fluss schwimmen gehen anstatt wie geplant schon in der Werkstatt zu stehen. Dazu passt, dass wir mittags erst etwas enttäuscht aus einem Provincial Park rausfahren weil der angekündigte Picknickbereich nicht vorhanden ist und im nächsten zwar einen finden, aber den Campground daneben noch netter finden und dort direkt „einparken“ und über Nacht bleiben. Selbst ein heftiges Gewitter kann die Stimmung nicht wirklich trüben.

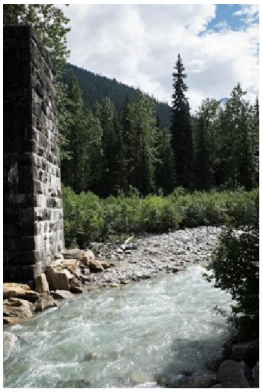
Eine gute Woche bleibt bis zum neuen Werkstatttermin und diesmal wollen wir uns nicht wieder durch die Rockies „drängeln“ lassen. Nirgendwo sonst in Kanada gibt es eine solche Vielzahl an National Parks so dicht nebeneinander und doch so unterschiedlich. Auf der Fahrt nach Vancouver Island haben wir eine Nacht im Glacier NP (nicht zu verwechseln mit dem National Park gleichen Namens in Montana) verbracht und uns von der Beschreibung der Trails den Mund wässrig machen lassen. Diesmal wollen wir mehr.

Regnet es morgens noch aus Kübeln, ist die Fährüberfahrt über den Columbia River schon trocken und ab Revelstoke kommt die Sonne raus. Den Campground mit dem Zungenbrecher-namen Illecillewaet kennen wir schon vom letzten Mal und finden so direkt eine sonnige Site.

Glacier NP wurde 1886 fast zeitgleich mit der Fertigstellung der ersten transkontinentalen Eisenbahnverbindung Kanadas gegründet und direkt neben dem heutigen Campground lag eine der Bahnstationen. Ein abgestellter Eisenbahnwagon diente der Versorgung der Reisen-den, da die Mitführung eines Speisewagens aus Gewichts-gründen nicht möglich bzw. sinnvoll war. Es folgte eine kleine feste Unterkunft mit Restaurant, die stetig erweitert wurde bis hier eines der prachtvollsten Luxushotels Westkanadas stand. Der Blick auf die Berg- und Gletscherlandschaft war einfach zu schön um direkt weiter zu fahren. Heute zeugen nur noch Ruinen vom einstigen Glanz.

1888 kamen zwei irische Pfarrer im Urlaub hierher und taten etwas, das im westlichen Kanada noch nie zuvor getan wurde: Sie kletterten auf die Berge „just for fun“ – nur zum Spaß. (Wie man so etwas machen kann, ist auch heute noch einigen unverständlich) *Ein Bericht über ihre Erlebnisse war der Startschuss für eine neue Art von Tourismus, der von der Eisenbahn noch unterstützt wurde indem Schweizer Bergführer „importiert“ wurden, die die Gäste in die Berg- und Gletscherwelt führten.*

In den kommenden Wintern verursachten Lawinen eine Vielzahl von Unterbrechungen des Zugverkehrs und bei den Räumarbeiten starben viele Arbeiter. Nach dem Bau eines Tunnels konnte 1916 die Passstrecke stillgelegt werden und die Zahl der Touristen, die jetzt das Hotel nur noch mit großen Mühen erreichen konnten, ging kräftig zurück. 1925 wurde das Hotel geschlossen und abgerissen. Erst 1963 mit der Fertigstellung des Trans Canada Highways kam der Tourismus langsam wieder in Schwung, diesmal aber mit deutlich bescheideneren Übernachtungsangeboten.



Am Nachmittag folgen wir den Spuren der Eisenbahn auf dem alten Gleisbett und bekommen einen Eindruck davon wie viel kleine und große Brücken, Schneisen, Begradigungen und große „Schleifen“ nötig waren um die Steigung auf ein Maximum von ca. 2,2% zu begrenzen. Mehr können die Bahnen auch mit Zusatzloks, selbst heute, kaum bewältigen. Wenig spannend zu laufen und nur die Schneisen, die die Lawinen immer noch regelmäßig schlagen, bringen etwas Abwechslung und ermöglichen Blicke auf die umliegenden Berge.

Am nächsten Morgen leuchten die Wolken- und Nebelfetzen, die zwischen den Bäumen aufsteigen, im ersten Sonnenlicht. Alles glänzt frisch (*und genauso fühlt sich auch das wenige Grad kalte Wasser in den Sandalen an, die wir gestern vergessen haben reinzustellen – sind entsprechend hellwach*). Die meisten Wanderwege wurden von den Schweizer Bergführern angelegt und viele führten an den Rand der Gletscher, die sich in den letzten 100 Jahren aber weit die Berge hoch zurückgezogen haben. Wir wählen deshalb lieber den Abbott Ridge Trail, der nicht direkt zu Gletschern aber zu vielen Aussichtspunkten führt. Zuerst aber dürfen wir den Unterschied zwischen Bahn und Mensch spüren. 425 Höhenmeter auf 2 km, also mehr als 20% Steigung, mutet man uns bedenkenlos zu und lassen uns den Trail etwas langsamer beginnen als gestern. Nach dem kleinen, unspektakulären Marion Lake, lichtet sich der Wald etwas und mit den Lawinenschneisen kommen auch die ersten Panoramablicke. Die Sonne kämpft sich immer wieder durch die Wolken und taucht alles entweder in ein milchig-weiches Licht oder generiert kräftige Kontraste. Beide lässt mich phototechnisch verzweifeln, aber für ein paar bizarre Erinnerungsbilder reicht es.

Oberhalb der Baumgrenze erinnert eine kleine Berghütte am Rand der saftigen Wiesen tatsächlich an die Alpen, nur dass wir hier leider weder Kaiserschmarrn noch Gulaschsuppe bekommen. Stattdessen warten am Ende des Trails zwei Überraschungen auf uns: Die Sonne kommt raus und in jeder Himmelsrichtung beginnen die Gletscher zu leuchten. Ein Schauspiel, das nie lange dauert aber unvergesslich ist. Und zum anderen stehen drei Jungs um einen merkwürdigen Rucksack herum und scheinen kaum einen Blick für die Bergwelt zu haben. Stattdessen arbeiten sie an einem kleinen Computer während einer über ein Funkgerät die Ergebnisse kommuniziert. Wir fragen ob sie damit Bären mit Funkhalsbändern aufspüren, aber sie lachen nur und zeigen auf einen kleinen Aufkleber mit einem großen „G“. Sie werden für Google Trailview den Weg ins Tal laufen so dass man wie bei Streetview gemütlich von zu Hause die gleichen „Bilder“ sehen kann wie wir. Vielleicht ist das ja die Zukunft und mit Sicherheit bequem aber noch schwitz ich lieber 7 Stunden lang, schau mit Bangen auf die aufziehenden dunklen Wolken und freu mich wenn bei einer Rast Sonne und Wolken ständig wechselnde Bilder erzeugen. Da ist dann auch ein Waschen am Spülbecken des Campgrounds der schönere Luxus als jede heiße Dusche daheim.

Zeitgleich mit der Gründung und touristischen Erschließung des Glacier NP in den Columbian Mountains entstand weiter östlich Yoho NP in den Rocky Mountains. Die Canadian Pacific Railroad veranlasste auch hier den Bau von Gästehäusern und Wanderwegen aber anders als im Glacier nicht an einer zentralen Stelle sondern verteilt, insbesondere an den beiden schönsten Seen im Park „Lake O’Hara“ und „Emerald Lake“.

Als wir zum Campground abbiegen, wartet ein langer Stau auf uns. Nichts ungewöhnliches, geht es doch nach dem Campingplatz über eine Bergstraße zum drittgrößten Wasserfall Kanadas und bei Bauarbeiten wird oft eine Straßenseite für längere Zeit gesperrt. Sonja geht trotzdem mal nach vorne um zu schauen und kommt kurz darauf wild gestikulierend zurückgelaufen. Ich soll wenden. Vor uns blockieren 20 große Wohnmobile die Straße, die alle in den Campground wollen, wegen Überfüllung aber abgewiesen werden. Ein kurzes Stück die Straße zurück liegt der kleine „unserviced“ Monarch Campground und, dank Sonja, sind wir die „ersten“ die dort ankommen und können eine der letzten freien Sites belegen.

Am Emerald Lake das vertraute Bild. Bereits lange vor dem eigentlichen Parkplatz sind die Straßenränder kreuz und quer zugeparkt aber diesmal haben wir Glück und können uns noch zwischen zwei Wohnmobile „zwängen“. Bei

bewölktem Wetter ist der See „hübsch“, aber wenn die Sonne durchkommt, gibt es kaum jemanden der angesichts der Farben ein kleines „Wow“ (*was mehr oder weniger auch die passende Übersetzung für das Wort Yoho in der Sprache der Cree ist*) unterdrücken kann und viele drehen wie wir eine Runde um den See, die abwechslungsreicher ist als man auf den ersten Blick meint.

Auf dem Rückweg halten wir noch an der Natural Bridge, an der mich die Menschen beim Knipsen oder beim verbotenen Klettern auf den rutschigen Steinen mit Flipflops mehr faszinieren als die kleine „Steinbrücke“.

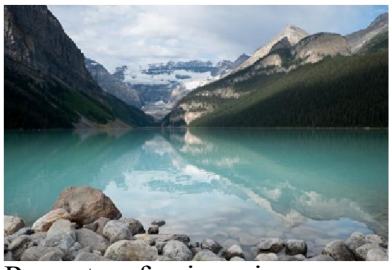
Krönender Abschluss des Tages sind die Takakkaw Falls die ihren Namen, der in der Cree-Sprache „großartig“ bedeutet, zu Recht tragen. Nur 350 Meter vom Gletscherrand entfernt, überschlagen sich die Schmelzwasser auf ihrem Weg 450 Meter in die Tiefe bevor sie ruhig, als wäre nichts gewesen in einem kleinen Bach dahinplätschern. Schade, dass es heute schon zu spät ist um von hier aus auf eine weitere Wanderung zu starten.

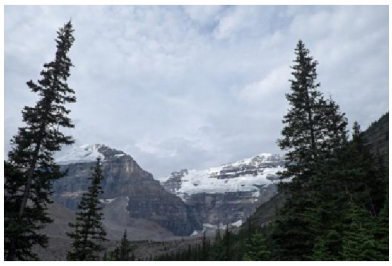
Obwohl wir weiterhin in Yoho übernachten und gar nicht erst versuchen im benachbarten Banff NP einen freien Platz zu finden, fahren wir zum Wandern rüber. Bei Lake O’Hara gibt

es zwar einen der schönsten Bergwanderwege, den wir jemals gelaufen sind, aber man erreicht den See nur über einen auf Monate ausgebuchten Shuttlebus oder mit einem mehrstündigen Fußmarsch. Der See für sich ist zwar auch traumhaft aber ohne die Zeit für eine Wanderung wie ein Besuch in Andys Küche zu Hause ohne zum Essen bleiben zu können.

*Banff NP wurde 1885 als erster National Parks Kanadas gegründet. Und natürlich war die Bahn auch hier in die Gründung „verwickelt". 1883, beim Bau der Bahnlinie, zeigten „Indianer" drei Bauarbeitern die heißen Quellen in den Bergen. Als der Streit der drei um die „Verwertung" zu heftig wurde (*die „Rechte" der Cree wurden natürlich ignoriert*), erklärte die kanadische Regierung das Gelände zum Schutzgebiet und zwei Jahre später zum National Park.*

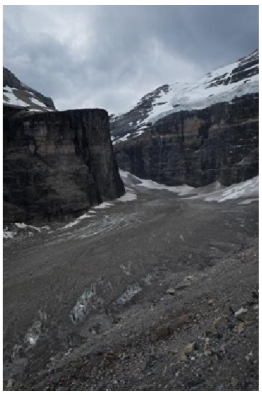
Um sieben morgens geht es los Richtung Banff und eine knappe Stunde später erreichen wir Lake Louise. Noch sind die Leuchtschilder schwarz, die beim ersten Passieren vor drei Wochen grell blinkend auf überfüllte Parkplätze hingewiesen haben, aber am See tummeln sich schon die ersten Busladungen Touristen. Die schüchternen Sonnenstrahlen und der für später avisierte Regen lassen uns kurzfristig die Route umstellen und anstatt durch den Wald zu den Aussichtspunkten, laufen wir direkt am Ufer entlang. Als der „Spazierweg" endet, erwarten wir dass die ungewohnt hohe Zahl an Menschen wie üblich zurückbleibt. Aber diesmal wird es nicht leerer. Die immer wieder in der Sonne blitzenden Gletscher ziehen wie magisch an und lassen nicht nur uns die ersten Regentropfen ignorieren.





Langsam werden die Bäume niedriger und verschwinden dann ganz. Lawinenpfade strömen von beiden Seiten zur Mitte und vereinigen sich dort mit der Hauptmoräne und den Gletscherabflüssen. Der in der Sonne glänzende See mit dem protzig wirkenden Chateau Lake Louise wirkt wie eine Spielzeuglandschaft obwohl wir gerade mal 350 Höhenmeter aufgestiegen sind. Ein Teehaus (*man merkt die englische Vergangenheit)* und die letzten blühenden Wiesen markieren das Ende des „gepflegten" Wegs. Trotzdem, auch hier bleibt kaum jemand zurück (*wäre beim Biergarten vielleicht anders*), und auch wenn der Weg jetzt etwas schmaler und steiniger ist, schwierig zu laufen ist er nicht. Kleine Steinmännchen säumen den Weg, der aber auch sonst zur Zeit kaum zu verfehlen wäre.

So abweisend die geröllbedeckten Gletscherzungen mit ihren kaum sichtbaren tiefen Spalten wirken, so faszinierend sind die weißen Schneefelder und die bläulich schimmernden Bruchkanten oben. Eiskalter Wind und das Donner-



grollen von abgehenden Lawinen treibt von den Gletschern zu uns rüber. Ein kurzes Souvenirbild und die Mittagspause verschieben wir bis zum Teehaus (*das leider immer noch kein Bier hat*).

Auf dem Rückweg ins Tal kommen uns mehr und mehr Menschen entgegen und zusammen mit der wachsenden Zahl an dunklen Wolken entscheiden wir uns auf den Umweg über Agnes Lake und Aussichtspunkte heute zu verzichten. Keine schlechte Entscheidung, beginnt es doch eine halbe Stunde vor dem Ende der Tour zu regnen (und das verändert die Wirkung der Bergkulisse schon recht deutlich)

So langsam wird eine Dusche fällig und als wir dem Tipp der Tourist Information folgen und als „Gastduscher“ zum großen Campground in Lake Louise fahren, bekommen wir sogar eine frisch stornierte freie Site angeboten. Wir nehmen zwar nur die Dusche, da wir im Monarch schon bezahlt haben und jetzt auch wieder „ohne Service“ alles haben was wir brauchen, aber es verleitet uns auch dazu es am nächsten Tag auf dem Icefields Parkway zu versuchen.

Gestartet bei strahlendem Sonnenschein, ist das Gebiet um Lake Louise komplett in Nebel versunken und schon an der Tankstelle gibt es lange Staus. Damit scheiden weitere Touren hier erst mal aus. Nach dem Stau an der Zufahrt zum Icefields Parkway heben sich langsam die Wolken und die Stimmung.

Die vielen Urlauber aber lassen es uns doch gleich auf dem ersten kleinen Campground versuchen. „Mosquito Creek“ klingt wenig einladend, ist aber ein Tipp von Douglas und Kay. Die Lage am Fluß ist schön, nur liegen die Campsites fast alle im Wald und die einzig „offene“ ist von zwei dicken Amis besetzt, die aussehen als wollten sie nur Picknicken. Das ist zwar nicht erlaubt, aber da man eine halbe Stunde Zeit hat sich für Camping zu registrieren

(und zu bezahlen), machen es einige. Sonja fragt deshalb ob die Campsite vielleicht „frei wird“ und wird frech angelogen. Wir wollen schon etwas frustriert wieder fahren, als der

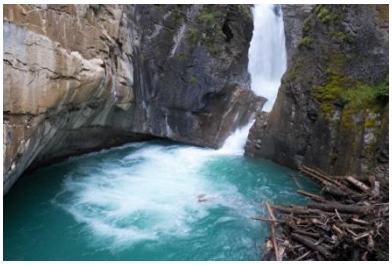
Camphost auf uns zuläuft und fragt ob wir nichts gefunden hätten. Als wir meinen, die Sites wären uns zu dunkel, kommt nur, *dann stellt Euch doch hier an den Fluß. Ist zwar nur „Overflow“ aber schöner als im Wald und bis zum Abend werden die „normalen“ Sites eh alle belegt sein*. Perfekt. Zum ersten Mal seit Mexiko bauen wir wieder unseren eigenen Tisch auf, schwätzen kurz mit Fiona und Manuel, unseren Nachbarn aus der Schweiz, die mit Büssli fast am Ende ihrer Auszeit angekommen sind, und dann wollen wir das perfekte Wetter noch für einen Blick auf den Peyto Lake nutzen.

Bei strahlendem Sonnenschein ist das eines der Teile, das in keiner Icefields Tour fehlen darf. Natürlich herrscht auch hier wieder Parkplatzchaos und am Viewpoint muss man anstehen, aber dieser Blick auf den Gletscher, der in einem Bogen um seine Bergnachbarn eine lange Spur gezogen hat, die in einem leuchtenden See endet, ist einfach einmalig. Es gibt wohl keinen Bildband über die Rockies in dem nicht mindestens ein Bild davon zu sehen ist. Die Anzahl an „Fotofreunden“ hat seit unserem letzten Besuch 2009 erheblich zugenommen und durch die Selfies wird noch mehr geschoben und gedrängelt, aber mit der Weiterentwicklung der Technik kann ich jetzt Gletscher und See in ein Pano vereinen und für den „Sehgenuss“ kennen wir noch einen zweiten Aussichtspunkt zu dem man „wandern“ (5 Minuten) muss und der deshalb etwas ruhiger ist.

Ruhe ist dann auch das Stichwort für die nächsten Tage. Ein paar Seen und ein kleiner

Bergspaziergang reichen uns und zum Bärengucken müssen wir noch nicht mal fahren. Ein Grizzly besucht uns im Campground. Das einzige noch „fehlende Teil“ bevor es nach Calgary zurück geht, ist der Johnston Canyon, den Sonja gerne noch mal sehen wollte. (Natürlich gibt es noch zahlreiche schöne Wandermöglichkeiten aber wir wollen schließlich endlich auch „Balus Spa-Days“ beenden und mit der Tour in den Norden beginnen).

Im ersten Versuch prallen wir an den Besuchermassen ab, aber nach einer Nacht im „Ausweich-Campground“ ist es um viertel vor acht morgens angenehm ruhig und wir können ein bisschen von dem Zauber spüren, der 1929 bei der „Entdeckung“ des Canyons und der Wasserfälle geherrscht haben muss. Schon auf dem Rückweg heißt es für die „Langschläfer“ (es ist gerade kurz nach neun) Schlangestehen beim Blick auf die Wasserfälle.



Am 11. August, einen Monat und 4 Tage nach unserem ersten Termin stehen wir morgens um kurz nach acht wieder bei Mercedes um die Vorbereitungen für das zweite Reisejahr abzuschließen. Diesmal warten wir lange bis Balu „angenommen“ wird und sind sprachlos als es heißt, *Sorry, aber die Bestellung ist noch nicht vollständig angekommen*. Man hat gesehen dass Teile eingegangen sind, aber nicht geprüft ob die Lieferung vollständig ist. Zumindest sind aber die wichtigsten Teile gekommen, die die wir unbedingt vor einem Trip in den Yukon ersetzt haben wollten. Der Rest, versichert uns Rohit, kann auch noch später nachgeholt werden weil die aktuellen Teile noch keine echten Schäden aufweisen, aber sicherheitshalber in den nächsten Monaten gemacht werden sollten. Er kann uns die Teile dann auch gerne zu einer anderen Werkstatt in Kanada oder USA liefern lassen, so dass wir auch nicht unbedingt zurück müssen. Wir geben also das Startsignal für den Beginn der Arbeiten und trösten uns mit einem frühen Weiterkommen.

Update der Website, Email-Schreiben, Lesen, Olympia schauen, warten. Um drei fragen wir mal nach und es heißt, „bald“. Um fünf, Fidshi hat gerade seine erste Goldmedaille gewonnen, warten wir immer noch. Jetzt heißt es, die Montage wäre schwieriger als gedacht, aber sie versuchen es heute noch fertig zu bekommen (*wieso merken die das erst jetzt, haben die gerade erst angefangen?*). Um sechs kommt Rohit und „übergibt“ uns an eine Kollegin weil er noch einen Kundentermin hat. Um halb acht abends können wir endlich fahren. Zum Glück hat Walmart noch offen und wir dürfen dort auch übernachten, so dass wir die Vorräte noch auffüllen können und dann müde (*wovon eigentlich?*) ins Bett fallen.

Es hat sich gelohnt. Zwar sind nicht alle Teile gekommen und es ist teurer geworden als ursprünglich gedacht (*trotzdem billiger als Swarowski-Headlamps als Zubehör – alles eine Frage der Relation)*, aber wir fahren die nächsten Tage wie auf Wolken. So ruhig lief Balu schon lange nicht mehr und wir freuen uns auf den Yukon und den Weg dorthin.

Die Rockies vom Feinsten

Rocky Mountains, Kanada, 12.08.2016 – 15.08.2016
Text: Sonja, Photos: Klaus

Strahlender Sonnenschein – so kann es bleiben. Wir wollen zwar ziemlich schnell gen Norden, aber das Wetter und die Rockies sind in der Kombination viel zu schön um einfach nur durch zu fahren. So finden wir uns nach kurzem Versorgungsstopp im Waterfowl Lakes Campground auf dem Icefields Parkway wieder, noch ein Tipp von Douglas und Kay, die die Gegend hier gut kennen. Der Campground selber ist zwar recht waldig aber wunderschön zwischen zwei Seen gelegen und außerdem kann man von hier aus auf einige kürzere

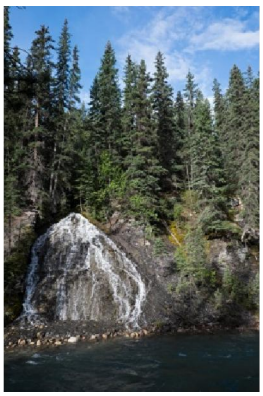
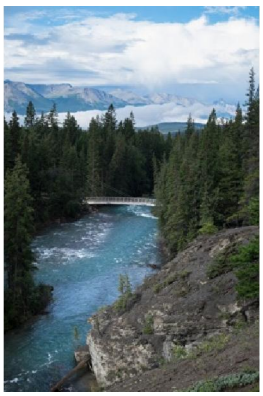
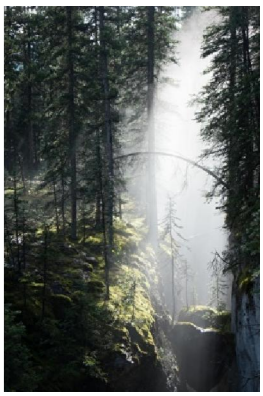
Wanderungen starten. Dies war auch unser eigentlicher Plan, aber dann holen wir unsere Stühle raus, schleppen sie ans Seeufer, bringen Kaffee und unsere Kindle mit – und das Leben ist einfach perfekt. Was für eine Kulisse! Nach dem Abendessen schlendern wir zum Sonnenuntergang an das Ufer des anderen Sees und werden mit perfekten Spiegelungen auf dem Wasser belohnt. Wir setzen uns auf die anliegende Bank und genießen.

Eine klare Nacht bringt zwar (fast) eisige Temperaturen, aber dafür bleibt uns das Wetterglück hold. Der erste Stopp ist der Mistaya Canyon, der sich wild schäumend und blau schimmernd tief in den Fels gefressen hat. Schon beeindruckend. Als wir die dort startenden Wanderwege und deren Beschreibungen lesen, sind wir fast ein wenig traurig, daß wir heute nicht auf Tour gehen, aber der Icefields Parkway gilt als eine der schönsten Straßen Kanadas und insofern sind wir recht schnell „getröstet“. Die Ausblicke sind einfach immer wieder wunderschön. Viele Stopps werden an entsprechenden Aussichtspunkten eingelegt.

Hinzu kommt, daß heute anscheinend unser „europäischer“ Tag ist – bestimmt viermal kommen wir mit anderen Reisenden, die ihr Fahrzeug nach Kanada verschifft haben, ins Gespräch. Insbesondere mit Klemens und Margit, die wir mittags im Icefield Center treffen, halten wir ein längeres Schwätzchen und haben Spaß. Das Center selber ist der touristische Mittelpunkt des Icefields Parkway. Zugegeben, die Kulisse ist imponierend und das Wissen, das die aus dem zu sehenden Gletscher gespeisten Flüsse in drei verschiedene Ozeane abfließen, spannend, aber es ist schon ziemlich viel Rummel.

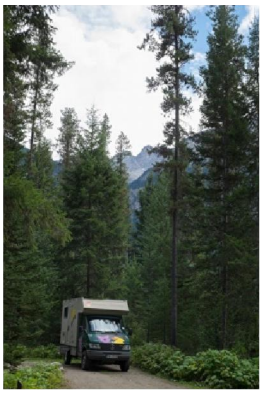
Abends landen wir dann zufrieden, müde und geschafft im Overflow Campground von Jasper. Auf einem normalen Campground war nirgends ein Platz zu bekommen. Da macht es dann auch nichts, wenn spät noch ein Gewitter durchzieht.

Wir möchten den Maligne Canyon erkunden. Die schmalen Wegen am Canyon Rand sind zusammen mit den zur Zeit ansässigen Touristenmassen jedoch keine so schöne Kombination, weshalb wir die gleiche Strategie wie im Johnston Canyon einschlagen. Sehr früh schon biegen auf den Parkplatz des Canyons ein und können folglich in Ruhe mit wenigen anderen Frühaufstehern die Schlucht bewundern. Ab und zu kommt zwar mal etwas Nieselregen, aber wir genießen den morgendlichen Spaziergang.

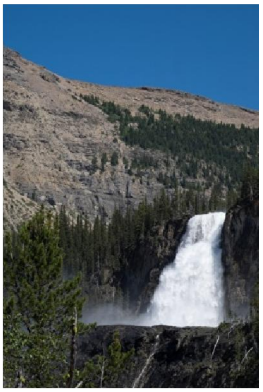
Im Anschluss folgt die „obligatorische“ Fahrt entlang des Medicine Lake zum Maligne Lake. Hier gefällt uns am besten die Aussicht auf den Medicine Lake sowie auf der Rückfahrt die kurze Begegnung mit einer Scharzbärenmutter mit Nachwuchs am Wegesrand.

Mount Robson soll unsere nächste Station sein. Mount Robson ist mit knapp 4000 Metern der höchste Berg in den kanadischen Rockies und ein ausgesprochenes Regenloch. Insofern sehen ihn die meisten Reisenden nur in Wolken oder auch gar nicht (so auch wir in 2009). Aber die Wettervorhersage für die Gegend ist gut, es soll eine schöne Wanderung dort geben und – für uns mal wieder ein schlagkräftiges Argument – es gibt einen Campground mit Duschen. Am frühen Nachmittag laufen wir am Visitor Center ein, holen uns die nötigen Informationen für unsere Wanderung morgen – und genießen unsere Dusche. Die Wanderung hat als einfache Wegstrecke 21 km, d.h., sie ist an einem Tag nicht zu schaffen. Der Ranger versichert jedoch, auch schon der Weg zur ersten Etappe, dem Kinney Lake, würde sich lohnen und danach markieren diverse Campingplätze strategische Ziele.



Wir packen unsere Rucksäcke und laufen los. Zunächst beginnt es recht unspektakulär – ein breiter Waldweg, der sich gemütlich den Berg hinaufzieht. Die eigentliche Steigung soll erst nach KM 12 kommen – also eher außerhalb unserer Planung und Zielsetzung für den Tag. Die erste Station „Kinney Lake“ ist dann schon atemberaubend. Der See liegt türkisglitzernd von Bergen eingerahmt und in ihm spiegelt sich am Rand Mount Robson. So schön hatten wir uns die Kulisse wirklich nicht vorgestellt. Dem Seeufer folgend erreichen wir schnell den ersten Campground bei KM-Stand 7.

Wir folgend dem sich weitenden Flußdelta (es speist den See) und erreichen nach ein paar Höhenmetern das „Valley of a Thousand Falls“. In einem hängenden Tal stürzen zwar nicht tausend aber doch etliche Wasserfälle tosend in die Tiefe. Verschiedenfarbig läuft das Wasser im Tal in den Fluss



zusammen. Es ist atemberaubend. Die Kilometer fliegen nur so an uns vorbei und stillschweigend geht es doch noch in die Steigung. Oben angekommen gibt es eine Picknickbank beim „Fall of the Pool“. Hier endlich siegt die Vernunft und wir beschließen nach 14 km umzudrehen. Es reizt uns zwar sehr, noch zu gucken was um die nächste Ecke liegt, aber die Strecke will ja auch noch zurückgegangen werden. Obwohl: während ich die Brötchen schmiere, läuft Klaus los, doch noch mal eben zu gucken, ob man nicht in 5 Min die „Emperor Falls“ sieht. Nach 20 Minuten ist er zurück – er hat die Falls zwar nicht erreicht, aber doch gesehen.

Was für eine Tour! Sie gehört mit zum Besten, was wir bisher gelaufen sind. Und ich muß wohl nicht erwähnen, daß sich die letzten 5 Kilometer ziemlich gezogen haben. Im Nachhinein war ich nur froh, daß ich aufgrund der ungewissen Länge mehr Vorräte als üblich eingepackt hatte. 4 Muffins, 4 Brötchen und 7 Liter Wasser – alles bis auf den letzten Krümel, bzw. Tropfen verzehrt. Beim Abstieg verwundert uns ein ungewöhnlicher Anblick: was bitte macht man mit einem Bügelbrett auf einer solchen Tour?.

Die müden Beine am nächsten Morgen lassen uns über den einsetzenden Regen gar nicht böse sein. Ist er der Schubs, uns endlich ein paar Kilometer weiter nördlich zu bewegen. Aber was wir die letzten Tage in den Nationalparks Banff / Jasper und Umgebung gesehen haben, waren wirklich die Rockies vom Feinsten – da kann man nicht einfach durchfahren, Norden hin oder her!

Am Ende ist alles gut …

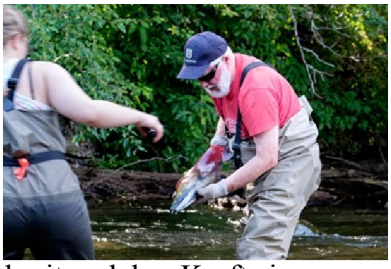
British Columbia, Kanada, 16.08.2016 – 08.09.2016
Text: Klaus, Photos: Klaus

… und wenn es nicht gut ist, ist es noch nicht das Ende.
An diesen Spruch muss ich öfter denken, aber der Reihe nach:

Endlich – im dritten Anlauf geht es jetzt auf die Nordrunde. Mit einem Pancake Frühstück, fast schon eine kleine Tradition für einen besonderen Morgen, verlassen wir die Rockies. In Prince George füllen wir die Vorräte auf, und ich kann nach über vier Monaten endlich mal wieder meine Locken zurücklassen, bereit für die kommenden Übernachtungen ohne den Luxus von Duschen. So langsam habe ich mich schon gefragt, ob es im Yukon wirklich so viel tolles zu sehen gibt, dass es sich noch lohnt hochzufahren. Die Photos in den Prospekten, die jetzt überall ausliegen, die Reiseberichte von „nanuq“ (unseren Freunden, die vor zwei Jahren hier waren) und die Erzählungen von den Reisenden, die bereits auf dem „Rückweg“ sind, beseitigen aber die letzten Zweifel. Bären und „Salmonruns“, Lachse beim Springen über Stromschnellen und Wasserfälle, sind zwar dieses Jahr eher selten gesehen worden und die Aussagen über die Befahrbarkeit des Dempster Highway, die berühmte Schotterstraße nach Inuvik, reichen von „gesperrt wegen Unwettern“ bis „geht schon“, aber egal wie weit wir kommen können bzw. wollen, jetzt sind wir endlich wieder in der Spur.

Die Bäume zeigen erste gelbe Herbsttöne als wir im Freiluftmuseum ‘Ksan der Gitxsan First Nations die Langhäuser und Totems besichtigen, die an verschiedenen Plätzen gesammelt und hier wiederaufgebaut wurden. Die Farben sind mehr so leuchtend wie auf den Bildern im Reiseführer aber das lässt sie fast noch „würdevoller“ wirken und in den Ausstellungsräumen gibt es wieder eine Vielfalt an Kunst- und Gebrauchsgegenständen, die mit komplexen Techniken hergestellt wurden und werden. Eine perfekt rechtwinklige Holzkiste, die aus einem einzigen Stück gebogen wurde, fasziniert mich besonders.

Im Lakelse Lake Provincial Park stehen wir, obwohl der Campground mal wieder ziemlich voll ist, fast „allein“ im Regenwald während es am Seeufer noch wenig „nördlich einsam“ zugeht. Am nächsten Morgen will Sonja an einer Aussichtsplattform für Lachse „schon mal schauen“, auch wenn die Population innerhalb der letzten Jahre um 90% zurückgegangen und mit einem „Run“ nicht zu rechnen ist. Eine Gruppe mit „Anglerhosen“ bevölkert den Parkplatz und einer weist uns auf einen Bären im Wald hin der auf uns lauern könnte, falls wir nicht nur zur Plattform wollen. Wir übersehen kurz darauf den Abzweig zu dieser und wenig später, keine 10 Meter von uns entfernt, wartet einer der größten Schwarzbären unserer Reise im Gebüsch. Wahrscheinlich hat er uns schon ewig lange gehört und war neugierig, findet uns aber weniger spannend als wir ihn und dreht wieder um. Egal wie viele Bären wir sehen, das Herz schlägt jedes Mal einen Takt schneller.



An der Plattform ist nur wenig zu sehen, dafür ein Stück flußaufwärts umso mehr. Die „Angler“ sind im Auftrag des Fischereidepartments dabei, die wenigen Lachse in Netze zu treiben, zu zählen und dann wieder freizulassen. So sehen wir ein paar aus nächster Nähe und mit welcher Kraft sie kämpfen.

Besser kann der Tag nicht beginnen. Und es geht weiter so. Entlang des Skeena Rivers geht es

in einer fjordähnlichen Landschaft zum Meer. Gute 20 Kilometer vor Prince Rupert stockt uns dann der Atem – mit einem Woop-Woop-Woop löst sich der rechte vordere Reifen von der Felge bzw. diese vom Wagen …

… zumindest klingt es so. Ich zieh sofort rechts raus und brauche einen Moment bevor ich mich raustraue um nachzuschauen. Alles ist noch dran und ich kann auch nichts lockeres finden, aber wir sind geschockt. Über die Ironie, dass „vorne rechts“ die Seite ist bei der alles „Notwendige“ vor einer Woche ausgetauscht bzw. repariert wurde, können wir beide nicht lachen.

Bevor wir versuchen einen Abschleppwagen aufzutreiben, probieren wir erst mal selbst weiter zu kommen. Und es geht. Mit einem Herzschlag durch die Decke gehend und der Stimmung im Keller fahren wir langsam weiter und hören … nichts. Kurz vor der Stadt, in einem kleinen Industriegebiet, sehen wir eine Dodge-Werkstatt und bitten um Hilfe. (*Sprinter wurden in der DaimlerChrysler Zeit unter dem Label Dodge in Nordamerika verkauft*). Man beruhigt uns und verspricht mal zu schauen. Vom Hof aus kann ich zuschauen und nach einiger Zeit kommt der Mechaniker und hält mir die Vorderradnabe(?) hin und meint die Lager hätten zu viel Spiel. Er muss sich das genauer ansehen. Etwas später zeigt er mir das äußere Achslager mit einer gebrochenen Rolle. So können wir nicht weiterfahren.

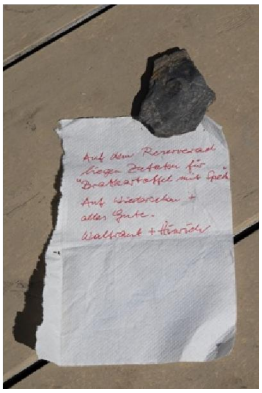
Die Geschichte wird jetzt länger, aber ich kürze mal ab, da ich sie technisch wahrscheinlich nicht gut genug verstanden habe um sie für Interessierte richtig wiederzugeben und für andere ist es wenig spannend. Letztlich geht es darum ob sie die Teilenummern identifizieren und damit Ersatz bestellen können und ob es den in Kanada gibt (dann kann es Dienstag da sein – heute ist Freitag) oder nur in Deutschland (dann dauert es bis Mitte September). In der Zwischenzeit bauen sie alles wieder zusammen, schmieren an Fett rein was geht und versichern uns dass wir damit „ein bisschen fahren können“, auf jeden Fall bis zum Campground und zurück.

Durch die Hilfe unserer Familie zu Hause haben wir Samstagmorgen die Ersatzteilnummern und mit einigem Hin und Her können wir die Werkstatt überzeugen, dass „unsere“ Nummern richtiger sind als die, die Mercedeshändler in Vancouver und Toronto nennen. Mit Expresszuschlag können die Teile am Freitag da sein (*Dienstag ist plötzlich kein Thema mehr, aber wenigstens auch nicht mehr Mitte September*).

Eine Woche Warten auf einem „Durchgangs-Campground“ (von hier geht es nur noch per

Fähre nach Alaska oder Vancouver Island, straßenmäßig ist hier Sackgasse), in der Regenhauptstadt Kanadas und nur 20 Meter von einem Sumpf entfernt, morgens und abends deshalb mit No-see-

ums, den kleinen ekligen Beißfliegen die wir aus Florida kennen, lassen uns viel Zeit für trübe Gedanken. Aber wir kommen auch viele Aufmunterungen per Mail, die Sonne scheint ab Sonntag jeden Tag, holländische Nachbarn setzen sich abends zu uns, er erklärt mir die technischen Zusammenhänge unserer Panne (und warum das nichts „Schlimmes“ ist) und dann laden sie uns auch noch zum Abendessen ein. Er hat zwei Tage vorher einen 12 pfündigen Lachs geangelt und der ist richtig lecker. Die Gespräche mit den beiden und vielen anderen auf dem Campground tun gut und wir bekommen wieder Zuversicht. Wir lernen viele Ecken der Stadt kennen, erheitern den Campgroundbesitzer, der jedes Mal grinsend den Kopf schüttelt weil er nicht verstehen kann warum wir den weiten Weg (2 km einfach) immer zu Fuß machen, und dienstags finden wir bei der Rückkehr einen Zettel am Wagen. Waltraud und Hinrich haben uns, nachdem wir morgens schon allerlei Lebensmittel bekommen haben, die sie nicht nach Alaska einführen dürfen, noch Kartoffeln und Speck dagelassen. Echt toll.

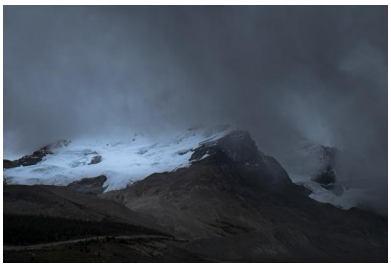


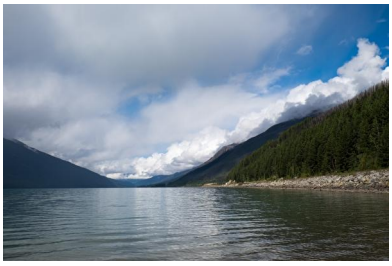
Wir fangen an wieder Pläne zu machen, überlegen wie weit wir nordwärts fahren wollen, was unbedingt sehen, prüfen die Wettervorhersagen. Natürlich fragen wir uns auch immer wieder warum die Mechaniker hier das große Spiel im Lager „sofort“ gesehen haben, in Calgary aber nicht, führt aber zu nichts.

Freitagmorgens stehen wir wieder in der Werkstatt und bekommen noch einen Tiefschlag. Die Lieferung ist nicht da. „Two dropped the ball“ heißt es. Erst bleiben die Teile einen Tag in Calgary bei Mercedes liegen, dann vergisst der dhl-Expressbote sie in Edmonton. Neuer Termin Montag. Man sieht die Frustration wohl in unseren Gesichtern und der Chef bietet uns spontan einen Vorführwagen für Freitag und Samstag an, so dass wir zur stillgelegten Konservenfabrik nach Port Edward fahren und eine kleine Wanderung in einem schönen, alten Regenwald machen können.

Natürlich sind wir nicht „glücklich“ über die Situation und kanadische Urlauber zeigen uns unfreiwillig wie es bei einem kaputten Achslager auch ausgehen kann, aber als wir am Montag wieder bei Dodge stehen und lächelnd mit „Parts are here“ begrüßt werden, fällt uns ein Stein vom Herzen. Vier Stunden später jubelt Kris, der sich um die Ersatzteilbestellung gekümmert hat, „He is alive again“ und der Chef geht persönlich auf Probefahrt. Wir bekommen Kaffeetassen geschenkt, die Rechnung wird kräftig nach unten „gerundet“ und alle freuen sich mit uns und wünschen uns eine gute, pannenfreie Zeit in ihrem schönen Land.

Drei Versuche in den Norden zu kommen und jetzt könnten wir den vierten versuchen. Aber … der Wetterbericht verspricht zwei Wochen mehr oder weniger Dauerregen und Schnee kann schnell dazukommen, der Schock und das „gerade nochmal gutgegangen“ zusammen mit den langen Stücken ohne Werkstatt im Norden, sowie unser Bauchgefühl sprechen dagegen. Wir werden es wohl mit „Vernunft“ versuchen und, mit einem Umweg über Calgary, Richtung Süden zu einer Herbsttour aufbrechen. Wir finden wieder wunderschöne Plätze, kämpfen uns durchs erste kleine Schneegwitter und trotzdem – jeder Wegweiser mit „nördlichen Namen“ auf dem Rückweg gibt einen kleinen Stich.





Geschichte(n)

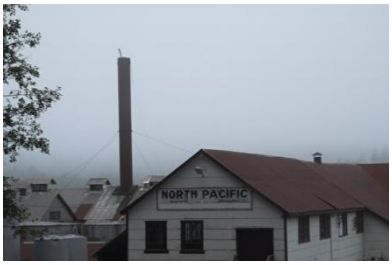
British Columbia, Kanada, 26.08.2016 – 02.09.2016
Text: Klaus, Photos: Klaus

Anders als sonst: Die folgenden drei kleinen Geschichten beziehen sich zwar auf Orte, die wir während unser Reise besucht haben, sind aber kein klassischer Reisebericht, erzählen also „fremde Geschichten“.

North Pacific Canning Company Ltd.

Auf der Fahrt von der Dodge Werkstatt nach Port Edward zieht Nebel auf und wir haben das Gefühl weit weg von jeder Zivilisation zu sein. Wie ein Nebelhorn durchdringt der tiefe Bass eines Zugsignals das Grau-Weiß zwischen den Bäumen, gefolgt vom gedämpften Licht und dem gleichmäßigen Rattern der Räder.

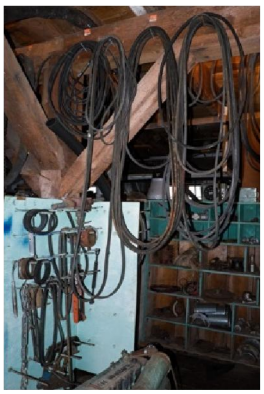
Nicht viel anders muss es vor über 100 Jahren gewirkt haben als die Lachskonservenfabrik hier am Skeena River ihren Betrieb aufnahm. *1889 als North Pacific Canning Company Ltd. gegründet (ab 1891 „Anglo-British Columbia Packing Company“), war sie anfangs nur über den Fluss oder über kleine Pfade per Pferd erreichbar (1914 kam die Bahn, 1957 die erste Straße). Grundlage für die Standortwahl war die Nähe zu einer „First Nations“ Siedlung, da man auf die Erfahrungen der Ureinwohner beim Fischfang nicht verzichten wollte oder konnte. Gearbeitet wurde hier bis in die 1970er und die Maschinen sind zum großen Teil heute noch betriebsbereit, dürfen aber bei Führungen nicht mehr vorgeführt werden, weil ein Besucher darauf hingewiesen hat, dass die geltenden Arbeitsschutz-vorschriften hierbei nicht ausreichend beachtet werden und die Behörden entsprechend reagiert haben.*



Der letzte Inhaber wollte in den späten 1980ern die komplette Anlage abreißen und nur ein paar „nostalgischen“ Nachbarn, angeführt von der Frau eines ehemaligen Leiters der Fabrik, ist es zu verdanken, dass sie als einzige von mehreren hundert Konservenfabriken in British Columbia erhalten wurde.

Wir haben Glück und können direkt an einer Führung teilnehmen und unsere Führerin hat hier in ihrer Jugend auch einen Sommer lang gearbeitet, so dass sie aus „erster Hand“ berichten kann. Viele ihrer Verwandten haben hier über Jahrzehnte gelebt und gearbeitet so dass sie auch deren Geschichten mit in die Führung einbaut.

Unter den Arbeitern waren verschiedene „Nationalitäten“ vertreten, die getrennt voneinander und mit unterschiedlichen Standards während der Saison (Frühjahr bis Herbst) hier untergebracht waren. Die First Nations lebten in „Reihenhäusern“, kleinen weißen Pfahlhütten von denen noch ein paar wenige (von über 100) erhalten sind. Auf den ersten Blick wirken sie recht „geräumig“ und unsere Gruppe von 8 Leuten findet ohne Gedränge darin Platz. Unsere Führerin beginnt zu erzählen: Denkt Euch die Holzverkleidung an den Wänden weg und den glatten Holzboden, hier war alles „unverkleidet“, hinten im Eck war ein Loch, die Toilette (zweimal täglich bei Flut mit „Wasserspülung“), der kleine Herd stand nur in jedem dritten Haus, diente also der Versorgung von bis zu 36 Menschen. Wir schauen fragend. Ja, bis zu 12 Menschen lebten in so einer Hütte. Mehr fragende Blicke, 8 Menschen stehen hier recht bequem, aber wie sollen 12 Menschen hier nachts schlafen, Stockbetten gab es ja wohl nicht? Aber wie kommt Ihr auf 12 gleichzeitig? Hier arbeitete man in Schichten und deshalb waren normal nur 6 Menschen hier. Wieder Fragezeichen in den Gesichtern. Gearbeitet wurde in 12-Stunden Schichten, 7 Tage die Woche. Keine Fragen mehr.



Weiter geht es in die Werkstätten, in denen jede Maschine bei Bedarf repariert oder gar neu gebaut werden konnte. Voll Neid schau ich auf all die noch guten Keilriemen und denke daran, dass es für Balu in ganz Nordamerika keinen passenden gibt. Viele Fragen können wir hier nicht stellen. Das sind die „Männergebäude“ – nur uninteressante Maschinen, wir können es also kurz machen, meint unsere Führerin mit einem Lächeln. Dafür geht es direkt danach in eine kleine Halle, die eigentlich nicht zum Museum gehört, aber viele Augen (und Blitzlichter) strahlen lässt: Einer der Förderer des „Museums“ hat diesem seine Modelbahnanlage vermacht und für einen Loonie (einen kanadischen Dollar) kann man sie für ein paar Minuten zum Leben erwecken.

Über den Fischfang, das Knüpfen von Netzen und die Verarbeitung der Fische bekommen wir dann wieder Geschichten und Anekdoten zu hören. Die Fischer waren die einzigen, die nicht in den 12 Stunden / 7 Tage Schichten gearbeitet haben. Sie wurden in kleinen Booten, die durch Taue zu einer langen Kette miteinander verbunden waren, in die Flussmitte geschleppt und alle 6(!) Tage wieder zurück. Essen wurde regelmäßig gebracht und der Fang abgeholt und zur Verarbeitung gebracht. Klingt wie Sklaverei, aber unsere Führerin beruhigt uns, das entsprach den Wünschen der Fischer, die nach der Anzahl der Fische bezahlt wurden und

deswegen keine Minute „verpassen“ wollten. Der Fischfang war übrigens das einzige, bei dem die unterschiedlichen Volksgruppen gemeinsam gearbeitet haben. First Nations, viele Iren und Skandinavier, sowie – die einzigen die ihre Boote mit Segeln unabhängig machten – Japaner. Das Knüpfen der Netze übernahmen die Europäer, wobei die Japaner auch hier ihre eigenen fertigten, die Verwaltung war fest in männlicher „europäischer“ Hand, und die einzelnen Verarbeitungsschritte in der Regel durch First Nations Frauen bzw Asiatinnen.

Alte SW-Photos zeigen fröhliche Menschen in ordentlicher Kleidung bei der Arbeit. Unsere Führerin erzählt: Mit Schaufeln wurden hier 24 Stunden am Tag die Fische ausgeladen und auf die Tische verteilt, Köpfe, Schwänze, Eingeweide landeten wieder am Boden und wurden direkt zurück in den Fluß geschaufelt. Bis in die 50er, dann wurde das – warum auch immer – von den Behörden untersagt und große Haufen gebildet, die später in große Tanks zwischengelagert und mit der Bahn abgeholt wurden. Den Geruch vergisst man nie. Wir sind froh, dass wir das nicht live zu sehen und zu riechen bekommen.

Bezahlt wurden alle Arbeiter einmalig am Ende der Saison – nach Abzug der „Mieten“, Kantinenessen, den Kosten für Arbeitskleidung und –materialien, z.B. Netze und Boot, blieb da in manchen Jahren nicht viel übrig. Wer zusätzlich noch im einzigen Laden einkaufen wollte oder musste (z.B. Schokolade?), nutzte „Coupons“, die ebenfalls noch bezahlt werden mussten. Der ein oder andere musste im nächsten Jahr wiederkommen um seine Schulden vom Vorjahr bezahlen zu können. Klingt nicht nach einem Traumjob war es aber anscheinend doch.

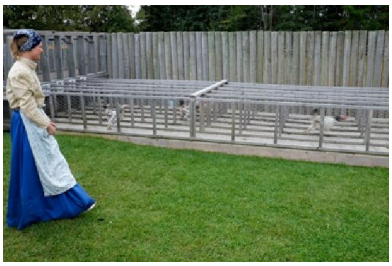
Mit einer kleinen Anekdote endet die Führung, die auch heute nicht „fremd“ klingt. Anfangs wohnten alle „Europäer“ in Gemeinschaftsunterkünften und nur der Direktor hatte ein eigenes Haus, in dem auch seine Familie den Sommer verbrachte. Später wurden dann auch für die Verwaltungsangestellten Familienhäuser gebaut und, praktischerweise, nach dem gleichen Grundschnitt wie das des Direktors. Der ließ daraufhin an seinem Haus einen Anbau errichten.

Fort St. James

Im 18. Jahrhundert errichteten die Briten, vertreten durch die North West Company und die Hudson Bay Company, überall im Nordwesten Amerikas militärisch gesicherte, permanente Handelsposten zur Sicherstellung der lukrativsten Geldquelle in ganz Nordamerika, dem Fang und Handel von Biber(-fellen). 1806 entstand so Fort St. James am Stuart River, das bis 1952 als Handelsposten betrieben wurde.

Heute ist es ein kleines „Living Museum“, d.h. Besucher können sich in der Zeit zurückversetzen lassen und am Leben vor über 100 Jahren „teilnehmen“ und wer will kann sogar in einem der alten Häuser, dem Offiziershaus, in der „Originaleinrichtung“ übernachten.

Wir kommen gerade rechtzeitig zum täglichen Highlight, dem „Chicken Race“. Mangels der Möglichkeit bei Pferderennen wetten zu können, entwickelte man diese Variante und wenn wir in die begeisterten Gesichter der Gewinner heute schauen, können wir uns vorstellen was für ein Spaß das „damals“ gewesen sein muss.

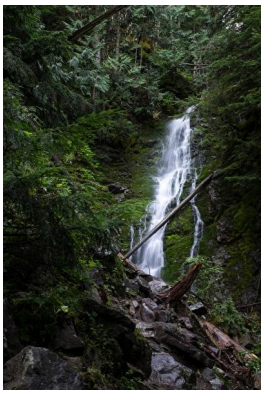
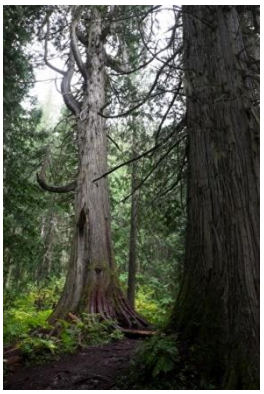


Im Lagerhaus sind u.a. tausende von Pelzen zu sehen und zu fühlen, vom Hermelin, über Vielfraß zu Wölfen, Bären und natürlich Unmengen an Bibern. Zu jedem gibt es eine kleine Geschichte und den Preis, umgerechnet in heutige Währung während damals alles in „Biber“ abgerechnet wurde. Vom „Chinese Hair Restorator and Invigorator“ (*Don’t look old before your time*) bekam man für einen Biber 100 Flaschen – wenn das nicht jung hält…

Gemütlicher ist es da schon im „Men’s House“ in dem sogar die Originaltapeten größtenteils erhalten sind, so dass man sich recht gut vorstellen kann, wie die Menschen hier lebten. Wie man(n) es sich gemütlich macht, kann ich sogar ausprobieren und ich würde gerne bleiben und Pfeife und Schnaps in Ruhe genießen. Die Beschreibungen des Winters mit früher bis zu „gefühlten“ -75° und heute „angenehmeren“ -30° Celsius machen den Abschied leichter.

Chun T'oh Whudujut

Auf den Karten etwas weniger zungenbrechend als „Ancient Forest“ ausgewiesen, ist er ein Tipp einer netten Campnachbarin. Die Geschichte dieses Waldes reichte weiter zurück als alle mündlichen oder gar schriftlichen Überlieferungen. Die ältesten Bäume werden auf über 2000 Jahre geschätzt und da ein Ancient Forest definiert ist, als „ein Wald der älter ist als der älteste Baum darin“, ist er wirklich ein kleines Juwel.

„Entdeckt“ hat es 2005 Dave Radies, ein Student, der bei der Suche nach alten Bäumen, hier fündig wurde und zu seinem Erschrecken an den besonders schönen und alten Zedern Markierungen von Holzfällern entdeckte. Diese Riesen werden als „dekadent“ bezeichnet, weil sie in der Mitte oft abgestorben und verfault sind, als Nutzholz damit eher wertlos und „gesunden frischen“ Bäumen den Platz wegnehmen. Durch die Mobilisierung der Bürger in Prince George konnte eine kleine „Schutzzone“ eingerichtet werden und in jahrelanger Freiwilligenarbeit entstanden Rundwege auf Holzstegen, so dass man heute ohne größeren Schaden an den Wurzeln anzurichten durch diese Oase im „Holzfällerparadies Kanada“ laufen kann.

Auf einer Hinweistafel heißt es, wer genau hinhört, kann den Geschichten lauschen, die die alten Bäume erzählen. Sie haben für jeden von uns eine spezielle und ohne ins Detail gehen zu wollen, sie ist spannend und schön.