

PKW-Reise durch die USA

2000

Route 66

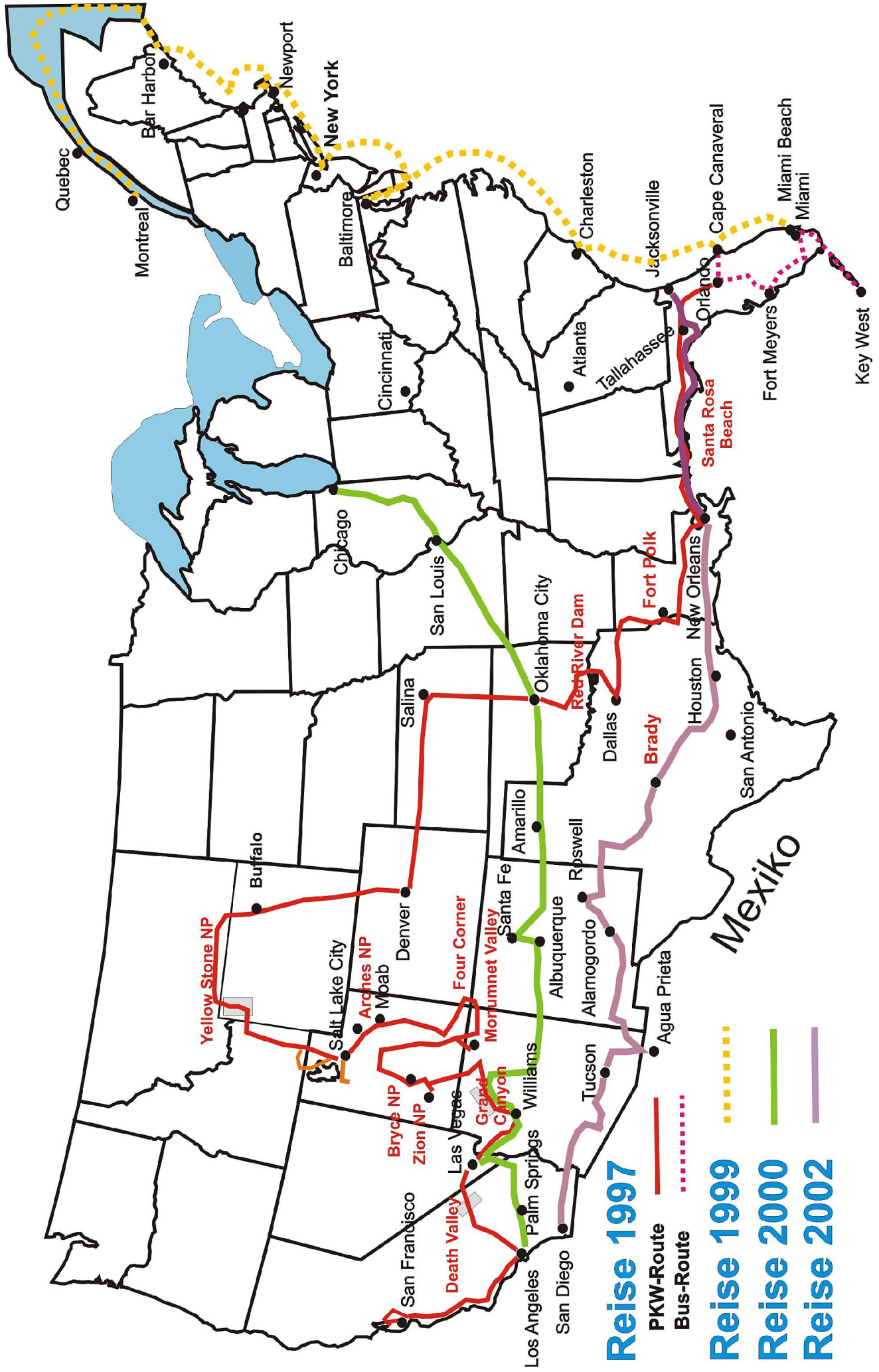
von

Chicago

nach

Los Angeles





PKW-Reise auf der Route 66 im Jahr 2000

Tag	Datum	Route und Besichtigungen	Übernachtung	Tages-mi	-km
1	04.09.	Autobahn	Langen , MAXX-Hotel		320,0
2	05.09.	Abflug FRA 10:05; Ankunft Chicago 12:00 Autoübernahme bei HERTZ	Chicago , Holiday Inn	18,0	28,9
3	06.09.	Sears Tower, Stadtbummel	Chicago , Holiday Inn	-, -	-, -
4	07.09.	• I-90 • I-55 • Gardener (Route 66) • Dwight • Lexington • Lawndale •	Lincoln , Comfort Inn	183,0	294,5
5	08.09.	I-55 • Chatham • Litchfield • Hamel • (meistens auf Route 66) – Brauerei Besichtigung	St. Louis , Radison Hotel	161,0	259,0
6	09.09.	Gate Way Arch – I-44 W • Villa Ridge • Meramec Höhle • Route 66 • Jerome • Cornway	Springfield , Clarion Hotel	230,0	370,0
7	10.09.	• I-44 • Avilla – Kansas-Grenze • Baseter Springs • Oklahoma-Grenze • Catoosa (alles auf Route 66)	Tulsa , Howard Johnson Inn	215,0	346,0
8	11.09.	• I-44 • Route 66 • Sapulpa • Arcadia • Oklahoma City – I-35 S/I-40W • El Reno •	Clinton , Best Western H.	218,0	350,7
9	12.09.	• I-40 W • Elk City (Old Town Museum) • auf Route 66 • texanische Grenze • Mac Lean (Stachel- draht Museum) • Groom (Schiefer Turm) – Prärie Kreuz • Amarillo • I-27 S • Palo Duro N.P. •	Amarillo , Day's Inn	234,0	376,4
10	13.09.	fast alles auf Route 66 • Cadillac Ranch • Adrian – Midpoint Cafe • Glenrio • Grenze zu New Mexiko •	Tucumcari , B. Western	124,0	199,5
11	14.09.	• I-40 W • Palome • Route 66 – Santa Rosa - Blue Hole • I-40 W • Road 84 N • Pecos N.P. •	Santa Fe , Courtyard Mariott	195,0	313,8
12	15.09.	• Los Alamos – Atom Museum • Santa Fe – Innenstadt	Santa Fe , Courtyard Mariott	84,0	135,1
13	16.09.	• I-25 S • Route 66 bei Algodones • Albuquerque Airforce Base – Atommuseum • I-40 (wenig R-66 – Indianer Gebiet) – Continental Divide	Gallup , Best Western Hotel	231,0	371,8
14	17.09.	• Arizona Grenze • Petrified Forest N.P. • Painted Dessert N.P. • Holbrook • Winslow • Meteor- Crater • Winona • Walnut Canyon N.P. • Flagstaff • R-89 N • Sunset Crater N.M. • R-64 W •	Tusayan , Grand Canyon	351,0	564,8
15	18.09.	Grand Canyon • West Rim Drive • Hotel • zum Sunset beim Hopi Point • Hotel	Tusayan , Grand Canyon	51,0	82,0
16	19.09.	• Williams • Route 66 • Seligman • Canyon Cavern • Kingstone • I-93 • Hoover Dam • Boulder City • Henderson (Gibson Rd.) •	Las Vegas , Luxor Hotel	295,0	474,7
17	20.09.	• R-169 • Logandale • Overton • Valley of Fire Rundfahrt, -gang durch Las Vegas	Las Vegas , Luxor Hotel	140,0	225,3
18	21.09.	• I-95 S • Searchlight • Goff (R-66) • 29 Palms Joshua-Tree-N.P. • Kaktusgarten • Morogo Valley	Palm Springs , Wyndham H.	328,0	527,8
19	22.09.	• I-10 W • Los Angeles • Santa Monika	Santa Monika , Sheraton H.	138,0	222,0
20	23.09.	• Hollywood • Hollywood Berge – View Point – Hollywood Sign • Beverly Hills •	Santa Monika , Sheraton H.	142,0	67,6
21	24.09.	• Hertz Auto Return • Shuttle zum Flugplatz	Flugzeug	9,0	14,5
22	25.09.	•• Frankfurt • Autobahn • zu Hause	Eigenrieden		320,0

In den USA **3247 Meilen** oder **5224,4 km** gefahren

Vorbetrachtungen

Das Jahr 2000 hatte ganz normal begonnen. Die inkompetenten Massenmedien hatten Chaos und Katastrophen prophezeit, und erwartungsgemäß war nichts Grässliches passiert. Aber so ganz ohne familiäre Probleme begann es nicht.

Als exsozialistische Reiseplaner waren wir nämlich mit dem Jahreswechsel noch ungewöhnlich weit entfernt von einer Entscheidung für den diesjährigen Urlaub. Es passte uns alles nicht so richtig in die Finanzplanung. Die Reihe der Wunschziele war eigentlich schon lange klar: Großbritannien – USA– Australien!

Aber ...

- der Wechselkurs des Pfundes war 1 zu 3,20 DM. Das waren über 150% im Vergleich zur letzten Reise.
- die Kosten für Flug und Automiete bei einer Australientour waren wegen der Olympischen Spiele nahezu doppelt so hoch wie bei der letzten Reise.
- der Dollar stand jetzt bei etwa 2,10 DM. Damit würde uns die USA-Reise etwa 40% mehr kosten, und dabei stieg der Dollar immer stetig.

Schlimmer konnten unsere Urlaubsprognosen kaum noch werden.

Im ersten Heft der ADAC-Zeitung lag ein Informationsheftchen über Reisen des Autoklubs. Da war eigentlich nur eine ansprechende Tour drin, und das war die Route 66. Bis auf die Zahlen beim Preis war das eine Zusammenstellung, wie wir sie kaum günstiger gestaltet hätten. Ich schob das Heftchen Edith rüber und passte auf. Sie blätterte lustlos, denn ADAC-Reisen waren uns bisher viel zu teuer und deshalb für uns uninteressant. Dann hielt sie inne und meinte nach einiger Zeit, dass die Route 66 eine Strecke wäre, die in unsere Vorstellungen passt. Das war es zweifellos. Es waren Termine zwischen Mai und September angegeben. Da aber in den nächsten Wochen einige Reparaturen an uns fällig waren und deren Ausgang unklar blieb, waren Gedanken an Reiserouten zunächst zweitrangig. Edith erhielt ihr neues Titan-Kniegelenk und das funktionierte. Sie war danach in der Reha-Klinik, da wurde das Knie trotz oder wegen der Behandlung nicht dünner, aber sie humpelte gekonnt schon den Flur lang. Das reichte ihr zur Prognose aus, dass sie bis zum Herbst reisefähig sei und ich mich mal um die Route 66 kümmern sollte.

Ich hörte es mit leichter Verwunderung und wurde aktiv. Über Internet-Informationen versuchte ich eine Gegenkalkulation und kam zum Schluss, dass bei eigener Planung der Gesamtpreis deutlich höher sein würde. Jetzt nachträglich kann man davon ausgehen, dass die Reise bei einem Dollarkurs von etwa 1 zu 1,70 DM kalkuliert worden ist und die weiteren Kurssteigerungen nicht, noch nicht weiter gegeben wurden.

Alles in allem sah das nach einem Schnäppchen aus und ich rief an, ob im September noch Plätze frei sind (das war der letzte und der billigste Termin). Sie waren frei!

Edith kam nach Hause und wir diskutierten gar nicht mal sehr lange, dann rief ich erneut an und buchte die Reise für den 5. bis 25. September. Allerdings nicht ohne mich zu versichern, dass wir wirklich allein reisen konnten, denn nichts ist schlimmer, als in einer Autokolonne zu fahren. Das war im April, und dann passierte viele Wochen nichts.

Mitte Oktober kamen die Reiseunterlagen und kurz danach das Buch Route 66, dazu ein Hinweis, dass man noch zum Selbstkostenpreis AAA-Tourbücher für Texas/Arizona und Kalifornien/Nevada beziehen kann. Die erhielten wir kurzfristig, aber es waren keine übersichtlichen Broschüren sondern ziemlich dicke und schwere Wälzer im A5-Format. Die konnte man unmöglich mitschleppen, also mussten doch die bisher vernachlässigten Vorbereitungen intensiviert werden. In recht mühevoller Arbeit übertrug ich dann Wichtiges ins Buch. Die A4 Routenbeschreibungen kopierte ich, damit wir ein Arbeitsexemplar für die Reise hatten.

Diese Routenbeschreibung war eine etwas außergewöhnliche Sache. Man hat sich offensichtlich große Mühe gemacht und eine Anleitung verfasst, die etwa den Ausbildungsrichtlinien der Armee entsprach. Da es 32 Seiten sind, kann ich die hier nicht einfügen. Andererseits entsprechen sie auch nicht unseren Anforderungen an einen Reisebericht. Also muss ich diesen Bericht trotzdem schreiben, aber die Routenbeschreibung darf nicht vergessen werden, und die ging so: bei der Ausfahrt nn nach links abbiegen – danach rechts rein – dann in die, danach in jene Straße – dann sehen sie kurz darauf das Schild ‚Motel xyz‘ usw. Das war so ausführlich, dass man es sich unmöglich merken konnte, und der Beifahrer war nicht in der Lage, so schnell zu lesen, wie sich die Angaben änderten. Außerdem bestand ein großer Teil der Zielangaben aus Hinweisen auf historische Restaurants und Kaffees, und das war für uns aber nicht die Route 66.

Die Angaben waren zwar sehr ausführlich, aber häufig nicht genau. Schon nach dem ersten Tag verloren wir das Vertrauen in die Anweisungen. Stadtpläne hätten uns mehr genutzt, aber die erhält man ja meist erst in dem Hotel, in das man will! Aus dem Internet hatte ich mir auch nur für spezielle Orte Karten geladen, und zwar für Santa Fe, Los Alamos und für Albuquerque.

Es war jedenfalls erstaunlich, dass wir trotz der Routenbeschreibung immer unser Ziel erreicht hatten, und das häufig sogar ohne großes Suchen!

1. Tag Montag, 4. September

Die Reise hatten wir nun gebucht. Der Abflug war kurz nach 10 Uhr!

Das bedeutete aber, dass wir ganz sicher vorher am Flugplatz sein mussten. Am sichersten war natürlich eine Übernachtung mit Shuttle-Service, aber alle Internet-Hotel-Anbieter hatten keine freien Zimmer (bis auf das Flughafen-Hotel; das hatte eines für 465 DM). Ich hatte es immer wieder ergebnislos versucht. Trotz aller negativen Informationen rief ich aber einige Tage vor dem Abflug noch mal direkt beim *MAXX-Hotel* in **Langen** an, und es klappte! Mit einem Zimmerpreis von 180 DM und 14 Tage kostenlosem Parken (jeder weitere Tag 13 DM) war die ersparte Nachtfahrt nicht zu teuer erkaufte! Mit dem neuen Auto – es hatte noch keine 200 km Fahrpraxis – wurde es eine störungsfreie Fahrt. Wir waren gegen Mittag gestartet, um in der Tiefgarage einen guten Stellplatz zu finden. Das Hotel kannten wir ja von der letzten Reise.

Zum Abendessen gingen wir wieder in das kleine Restaurant in Richtung Ortsmitte, aber diesmal ohne den Umweg. Nach der Rückkehr meldeten wir uns für das 8-Uhr-Shuttle am nächsten Morgen an. Das Frühstück für 15 DM pro Person hatten wir mitgebucht, denn es sparte etwas Zeit.

2. Tag Dienstag, 5. September

Als wir die Koffer aus dem Auto holten, war der Shuttle schon da, und wir erreichten so schon gegen 8 Uhr das Terminal 1. Der ADAC hatte für seine Leute die Plätze reservieren lassen, und wir waren damit zufrieden. Die Waage zeigte ein Gesamtgepäckgewicht vom 22 kg an! Es war also von uns wieder gut gepackt worden!

Wir gingen rechtzeitig zum Gate und Edith humpelte durch die Kontrolle. So konnten wir als erste ins Flugzeug und das war gut so, denn es war bis zum letzten Platz ausgebucht und beim Einsteigen gab es ein enormes Gedränge. Bei der Lufthansa achtet man ja leider nicht auf die Größe des Handgepäcks. Neben uns belegte einer 3 (drei!) Gepäckfächer mit seinen Koffern.

Wenn ich jetzt schreibe „natürlich war der Start wieder nicht reibungslos“ dann müsste ich eigentlich in den vorherigen Reiseberichten blättern, aber die Chance, dass ich mich irre ist gering. Der Kapitän teilte mit, dass von den drei Rollbahnen zwei gesperrt sind und sich deshalb der Start verzögert; wir waren die zehnten in der Reihe. Wir sahen dann auch wie flott die Reihe abgebaut wurde. Der nächste Flieger rollte schon über die Startbahn bevor der vorhergehende die Fahrwerke eingeklappt hatte. Der Kapitän versicherte uns, dass wir trotz der Verzögerung pünktlich ankommen werden, denn er nimmt die nördlichere Route über Grönland mit günstigem Wind.

Er hat dann nach der Bildschirmanzeige diese Route doch nicht genommen, aber die Verspätung aufgeholt. Nach 9 Stunden sahen wir den Michigan See und landeten kurz danach auf dem *O'Hare*-Flugplatz in **Chicago**.

Die Wege waren dort lang, aber die Abfertigung ging schnell. Ein Elektromobil hatte uns, d. h. meine gehbehinderte Frau aufgegriffen und uns bis zum Schalter gefahren. Das war eine feine Sache! Unser Gepäck kam diesmal nicht als letztes und so beeilten wir uns, um rasch zum HERTZ-Shuttle zu kommen, weil wir dort nicht am Ende der langen Schlange warten wollten. So war es jedenfalls vor zwei Jahren in Orlando. Dieses Mal waren wir die zweiten, aber die Abfertigung der Dame vor uns und aller anderen zog sich endlos hin. Am Schalter liegen Kataloge mit den Bildern und den Beschreibungen der Leihwagen aus, und nun konnte sich die Frau nicht entscheiden. Sie ließ sich von jedem Auto die Vorteile und Nachteile erklären. An den beiden anderen Schaltern warteten Leute, die auch beim ADAC gebucht hatten, und auch dort gab es große Probleme mit viel Telefoniererei. Bei uns ging es dann schneller. Wir hatten im Reisevertrag ein Auto der Klasse midsice Kat. C. Im Katalog war dazu die Auswahl so groß, dass ich gar nicht so schnell blättern konnte, wie ich mich entscheiden musste. Also wollte ich einen Ford Mondeo und das ohne Firestone-Reifen. Man fragte den Computer und sagte, dass für eine Einwegmiete kein Mondeo zu haben sei. Sie bot mir dafür einen Nissan Maxima an. Den fand ich aber nicht in der Kat. C. Die HERTZ-Dame beruhigte mich damit, dass wir keine Mehrkosten haben würden und für so lange Einwegmieten Autos mit kräftigeren Motoren abgegeben werden. Eine Zusatzversicherung lehnte ich ab, denn die war vom ADAC im Voucher integriert. Edith ließ sich als Zweitfahrer eintragen, und dann rasselte der Drucker und wir hatten unsere Papiere.

Das Auto stand im Feld I auf Platz 23. Wir gingen ums Gebäude und standen am Anfang von Feld Q. Auf der anderen Seite war das Feld P. Also zogen wir mit unserem Gepäck in dieser Richtung los. Wir waren noch zwischen den Reihen im Feld P da fragte uns jemand wo wir hin wollten. Wir zeigten ihm unser Autoticket und er lachte und sagte, dass es dorthin endlos weit sei und wir auf den Bus warten sollten. Es dauerte nicht lange da kam der Bus, und der Fahrer setzte uns genau vor dem Platz 23 ab.

Da stand er nun, der Maxima! Er war weiß metallic. Das sah gut aus! Mit Automatik-Getriebe, Klimaanlage, Tempomat, Zentralverriegelung und Fensterheber entsprach er durchaus unseren Wünschen. Innen und im Kofferraum war viel Platz und die elektrisch verstellbaren Sitze waren sehr bequem. Der Kofferraum hatte zwar ein Schloss, wie man da rein kam, mussten wir uns aber erst zeigen lassen. Die Bedienung mit dem Schloss musste nämlich extra eingeschaltet werden. Normalerweise bekam man über eine Taste am inneren Türgriff die Klappe auf. Die Bedeutung der anderen Tasten und Schalter lernten wir nach und nach. Das Einstellen der Alarmanlage habe ich am anderen Tag geübt. Das Radio ähnelte dem des Fords und machte keine Probleme.

Für das Erkennen der Bedeutung der drei Tasten in der Sonnenblende brauchte ich länger. Die waren für die Fernsteuerung von Garagen- und Zauntor und der Hausalarmanlage gedacht. Man brauchte bloß die Handgeräte daneben halten und auf die Taste drücken. Dann hatte das Auto die Kodierung gelernt und man konnte sich so das Leben erleichtern! Hübsch ist so etwas; das habe ich hier noch nicht gesehen!

Im Internet hatte ich gelesen, dass nach Beendigung der Bauarbeiten der Flugplatz direkt an die Interstate 90 angebunden sein wird, d. h. er war es noch nicht, und es waren Bauarbeiten zu erwarten. Der Stadtplan, den es bei HERTZ gab, war also nur bedingt zu gebrauchen. Bei der Ausfahrt sagte man, dass es erst links und dann bei der Ampel rechts geht. Dann kamen aber Baustellen und irgendwie sind wir dann auf die I-90 geraten und in Richtung der Wolkenkratzer gefahren.

In den Hinweisen steht: „Verlassen Sie den Highway 90 über den Exit 50 und fahren Sie anschließend in östlicher Richtung bis zur North Orleans Street. Auf diese biegen Sie nun rechts ein und erreichen so nach kurzer Zeit Ihr Hotel – das *Holiday Inn Chicago Mart Plaza*.“

Das klingt gut, aber das reichte nicht!

Wir sahen, dass es Exits mit nnA, nnB und manchmal nnC gibt. Nach Karte trafen die A-Ausfahrten auf Nord-Süd-Straßen und die B's auf Ost-West-Verbindung. Da wir östlich fahren sollten, kam also Exit 50B in Frage. Diejenigen, die das nicht mitbekommen hatten, sind ziemlich mühevoll herumgekurvt.

Zunächst hatten wir aber ein größeres Problem. Die Exit-Nummern wurden immer größer. Als sie schließlich bei 80 waren, hielten wir an mäßig günstiger Stelle und suchten Rat, der einfach war. Man sagte: „weiterfahren, denn der richtige Freeway beginnt dann erst!“

Elegant kamen wir auf die *N. Orleans*, fuhren rechts und standen zwei Blocks weiter vor einem Einfahrt-Verboten-Schild (Einbahnstraße!) und kein Hotelname war zu lesen! Stehenbleiben konnten wir nicht, also bogen wir links ab und fragten wieder. Man überlegte und riet uns bei der nächsten Ampel rechts abzubiegen und vor der Brücke wieder rechts auf die *N. Orleans* zu fahren. Wenn man nicht auf, sondern über die *N. Orleans* fuhr, stand man dann tatsächlich auf einem bewachten Parkplatz. Zunächst war vom Hotel immer noch nichts zu sehen. Wir entdeckten dann an den hohen Bretterwänden einer Baustelle ein A4-großes Schild mit Pfeil „Zur Rezeption“. Hinter den Wänden stand ein 26-stöckiges Gebäude in dem die Etagen 15 bis 26 dem Hotel gehörten! Es war inzwischen 15 Uhr Ortszeit.

Auf dem Bild sieht man beim rosa Pfeil das Hotel und beim grünen Pfeil beginnt die *N. Orleans*. Beim schwarz-weißen Hochhaus links führt die Verbindungsstraße zur I-90 über den *Chicago River*, und einen Finger breit rechts neben dem rosa Pfeil steht unser Auto. Alles ist also überschaubar!

Wir erhielten ein sehr schönes Zimmer (Nr. 2161 – 87 \$/Nacht) und erholten uns erst mal von dem Schock, für das Parken an den zwei Tagen 30 \$ zahlen zu müssen.



Laut Vertrag sollten wir Zimmer in Mittelklasse-hotels bekommen. Das waren durchwegs gut eingerichtete und große Räume mit zwei Kingsize Betten. Wir hatten bis bei der Übernachtung im Grand Canyon immer Badewan-

nen, und wenn das Frühstück nicht inklusiv war, waren immer Kaffeemaschinen mit normalem und koffeinfreiem Kaffee und Teebeuteln usw. vorhanden. Wir erkundigten uns immer nach den Preisen. Wenn ich Angaben darüber mache, dann ist meist der AAA-Discount (etwa 10%) schon abgezogen. Grob ad-

diert ergaben sich so Übernachtungskosten von etwa 2500 \$. Das hätten wir uns bei eigener Routengestaltung nie leisten können!



Wir kochten uns erst einen coffeinhaltigen Kaffee um die Augen aufzuhalten und erkundeten die Umgebung.

Das Hotel lag an einer Gabelung des *Chicago-Rivers*. Die Brücken darüber waren alt und schmal und deshalb Einbahnstraßen! Unter dem Hotel war eine Eisenbahnlinie, deren Anschluss über eine Klappbrücke erfolgte.

Die Baustelle beim Parkplatz war nötig, weil die riesigen Betonquerbalken der Tiefgarage darunter zerfielen. Man sah, dass sich der Beton von der Armierung löste, und das



beunruhigte etwas.

Wir waren mitten in der Downtown und unweit der Hochbahn, unten im Bild zu erkennen. Die sahen wir uns zwar an, aber die Gestalten, die dort rumstrolchten, gefielen uns nicht.

Chicago ist ganz

anders als **New York**. Es ist ruhiger. Wenn am Broadway eine Metro ankommt, ist es so als wenn man in einem Ameisenhaufen rührt (natürlich verbotenerweise). Hier war es, als ob alle schon Feierabend hatten. Es wäre angenehm gewesen, durch die Straßen zu laufen, wenn, ja wenn der Wind nicht wäre. **Chicago** nennt man auch die windige Stadt, und weiß Gott, so war es. Stand man im Windschatten, brannte heiß die Sonne, ging man weiter froh man im kalten starken Wind.

In **New York** muss man laufen, in **Chicago** könnte man aber durchaus alles mit dem Auto erreichen, denn in jedem Block gibt es Parkhäuser, deren Einfahrten allerdings nicht immer leicht zu erkennen sind und deren Preise teilweise abschrecken.

Da es in den Imbiss-Stuben ziemlich voll war, machten wir nur ein Abendbrot mit Notverpflegung und fielen nach dem 33-Stunden-Tag reichlich müde in die Betten.

3. Tag Mittwoch, 6. September

Natürlich wurden wir nach mitteleuropäischer Zeit wach. Mit dem stark gechlorten Wasser versuchte ich Tee zu kochen, aber er blieb ungenießbar. Um 8 Uhr erwartete uns ein Vertreter des Reiseveranstalters, der uns die Hotelvouchers, Hotelprospekte und Karten übergab.

Aber sonst hatte er für keine Frage eine brauchbare Antwort hatte. Ein Mitreisender beschwerte sich wegen der ungenauen Angaben zur Lage des Hotels. Die Antwort war: „*In Chicago verirrt sich jeder, denn die Straßen ändern sich täglich!*“ Na ja, es wurde wirklich viel gebaut.

Nach dieser informativen Veranstaltung kauften wir an der Hotelbar etwas Kuchen und kochten den nächsten Tee mit Mineralwasser. Damit hatten wir endlich einen vernünftigen Start. In der Verlängerung der *N. Orleans* zogen wir dann durch Downtown bis zum *Sears Tower*, dem höchsten bewohnten Gebäude der Welt. Ohne Anstellen gab es Karten zum Seniorenpreis, und in 30 Sekunden erreichten wir die Aussichtsetage im 103. Stock!



Die Aussicht gegen die Sonne war schlecht, aber nach Westen und Norden war die Luft sehr klar. Das ist der Blick nach Norden. Die Wolkenkratzer gibt es bis zum Mi-

chigan See.

Und das ist der Blick nach Westen. Diagonal zieht sich die I-90 durchs Bild. Man erkennt vielleicht, dass in der Mitte Spuren frei sind. Dort wird vom Flughafen auf dem Highway ein



Express-Way gebaut, dessen Zufahrten von den Mitten der Brücken erfolgen. Das waren aber alles Baustellen. Für uns war das aber wichtig, weil wir so schon unsere Ausfahrt planen konnten.

Unten im Tower war dann eine Einkaufsetage mit einem recht preiswerten Selbstbedienungsladen (Preis nach Gewicht des auf den Teller Geschaufelten, egal ob Braten oder Gemüse). Beim Rückweg kauften wir dann in einem kleinen Laden noch Getränke und Futtermittel.

Nach kurzer Ruhepause zogen wir wieder los, diesmal in Richtung Pier. Nach Karte und dem Blick von oben war es nur etwa doppelt so weit wie bis zum Tower. Edith meinte, dass es mit Laufen zu schaffen sei, denn wir wollten ja noch die andere Hälfte von Downtown sehen. Oben im Bild erkennt man hinten links die Pier. Wir waren aber wohl doch müder als wir dachten, denn wir liefen und hatten immer nur Hochhäuser um uns herum und der Weg schien endlos. Nach gut einer Stunde gaben wir es dann auf und liefen fast zwei Stunden zurück. Dabei fanden wir allerdings noch einen Laden mit gutem festem Weißbrot. Für den ersten Tag in **Illinois** hatte es uns wirklich gereicht. Wir fielen wieder recht müde auf die Matratzen.

4. Tag Donnerstag, 7. September

Deutlich später als am Vortag wurden wir wach und das Teekochen und Frühstück waren fast schon Routine. Den Weg hatten wir uns angesehen und wir fanden auch problemlos auf die Brücke. Da der Expressway-Zugang mit hohen Bretterwänden vernagelt war, blieb ich in der rechten Spur, und als dann Edith plötzlich rief „*links, links ist die Abfahrt!*“ kam ich nicht mehr über in die übernächste Spur, die kurz hinter dem Bauzaun begann. Dass ich mit einem Linksbogen den Fehler wieder korrigieren könnte, war ein Irrtum, denn Einbahnstraßen vermiest die Orientierung. Da nutzte die Karte gar nichts. Wir versuchten nun nicht senkrecht zur I-90 zu fahren und die Richtung nach Osten (zur Sonne) zu gewinnen. Irgendwie kamen wir aber doch über die I-90 und landeten nach 3 Meilen wieder auf der *N.Orleans Street*. Nun war alles klar. Diesmal kamen wir auf die I-90 O, und da wollten wir bis zur Kreuzung mit der I-55 bleiben.

Aber dann kam ein Schild für eine Spur „*Detour St. Louis*“, und nun begann die größte Straßenbaustelle, die ich je gesehen hatte. An dem großen Kleeblatt der Kreuzung von der I-55, der I-90 und der I-94 wurden die vierspurigen Bögen sechs- oder achtspurig gemacht. Ich blieb nun hinter den Fahrzeugen, die sich auch in die ausgeschilderte Umleitungsspur eingereiht hatten. Wie wir gefahren sind, konnte ich nicht sehen, denn ich musste aufpassen, um in der Spur zwischen Begrenzungen, Bauzäunen, Baggern und Planierdraht zu bleiben. Edith versuchte erfolglos die Route in der Karte zu verfolgen.

Sie wurde zunehmend nervös, denn beim Suchen in der Karte merkte sie nicht, dass doch ab und zu wieder die ‚*Detour*-Schilder‘ erschienen, die mich erheblich beruhigten. Nach 24 Meilen (!) waren wir erst aus dem Gewirr von Brückenbögen, Über- und Unterquerungen und Schotterpisten heraus und sahen auf der nun 6-spurigen I-55 die erste beschilderte Ausfahrt. Wir waren auf der richtigen Straße in der richtigen Richtung, und meine Frau atmete auf. Auf den Gegenspuren stauten sich noch weitere 4 Meilen die Autos vor der Stadteinfahrt. Das war eigentlich auch der einzige Stau, den wir in den USA-Tagen erlebten. Er war der Beweis dafür, wie dringend erforderlich der Ausbau der

Straßen um **Chicago** ist.

Bald darauf sahen wir das erste braune Hinweisschild für die **Route 66**. Bei **Braidwood** verließen wir die Interstate und fuhren auf der **Route 66** nach **Gardener**. Die alte Straße ist teilweise noch so



gut asphaltiert, dass sie sich besser als die Interstate fährt. Charakteristisch sind die alten Telegraphenleitungen an den Seiten. Sie waren manchmal bessere

Hinweise als die seltenen Schilder.

In **Dwight** fanden wir einen großen Supermarkt. Dort machten wir die erste Mittagspause während dieser Reise.

Anschließend setzte sich Edith ans Steuer und übte sich im Fahren des 220 PS



Autos. Als ich das erste Mal aufs Gas trat, stieg eine weiße Rauchwolke auf. Edith fuhr vorsichtiger an und hatte wie erwartet keinerlei Probleme mit der Automatik. In den nächsten Orten fanden sich immer wieder erinnernswerte Zeugnisse aus der Blütezeit der Route 66.



Ab **Lexington** war dann die Route 66 gesperrt, und bis **Shirley** mussten wir wieder auf die I-55. In **Funk's Grove** steht die berühmte Ahornsirup-Fabrik, aber dort gab es keinen zu kaufen. In **La-wandale** konnten wir tanken und rollten wieder auf die I-55. 15 Meilen

weiter war dann schon die Ausfahrt nach **Lincoln**. Dieses Mal stimmte die Wegbeschreibung zum *Comfort Inn Hotel*. Um 14.30 Uhr erhielten wir ein schönes Zimmer (Nr. 122, 70 \$).

Anschließend fuhren wir noch eine Runde durch die kleine, saubere Stadt, die mit ihren einzelnen Häusern mehr wie ein gepflegtes Dorf aussah. Sie hatten einen großen Walmart. Dort kaufte Edith eine lederne, hübsche und zweckmäßige Umhängetasche für knapp 20 DM. Die berühmte *Neonlicht-Palme* beim ‚Tropics‘ haben wir gesehen, aber die Bar war in Konkurs gegangen.

Trotz der großen Baustelle in **Chicago** waren wir zeitig am Ziel. Diese Tagesstrecke war also etwas kurz gegenüber denen, die später zu den National Parks führten.



Wir waren entsprechend den Hinweisen der Reisebeschreibung und vor allem denen aus dem Buch die gesamte fahrbare Route 66 gefahren. Ich glaube, das unterschied uns etwas von den anderen. Die fuhren auch nach den Hinweisen, aber achteten weniger auf die Route 66 als auf die Angaben zu Restaurants, Cafes und Raststellen. Die Tagesmeilen hatten wir überwiegend auf der Route 66 verbracht, die in **Illinois** fast immer die Verbindungsstraße zwischen Orten in der Nähe des Highways war. Es waren locker bebaute Dörfer mit gepflegten Häusern. Von einem durch den Highwaybau bedingten Verfall war hier noch nichts zu sehen. Es gefiel uns, abseits der I-55 zu fahren.

Wir gingen zu *Wendy's* Abendbrot essen. Edith nahm gleich wieder eine exquisite backed potatoes! Danach schickte ich noch 3 SMS ab, und nach dem Wetterbericht war Nachtruhe.

5. Tag Freitag, 8. September



Wir hatten ja gut eingekauft und deshalb auf dem Zimmer mit einem goldgelben Tee gefrühstückt. Als wir ausscheckten, merkten wir aber, dass es an der Rezeption Gebäck und Getränke gab. Wir nahmen Tee und 2 Kringel ins Auto als wir 8.54 Uhr auf die I-55 fuhren. Auf der blieben wir bis wir nach 44 mi

hinter **Springfield** bei **Chatham** auf die erste Route 66 abbogen. Hoffentlich kann man auf dem Bild erkennen, dass es die von 1926 bis 1930 ist. Sie führt nun in West- und Süd-Strecken um die ehemaligen Felder herum. Die Kurven hat man aber jetzt etwas abgerundet. So eckig, wie es auf der Karte (S. 25) aussieht, fährt man wirklich!





Diesen Teil der Route bis **Virden** hat uns wohl am besten gefallen. Beachtenswert war auch das gut erhaltene Ziegelsteinpflaster. In **Girard** konnten wir die I-55 unterqueren, und in **Farmersville** wollten wir auf die jüngere R-66, aber die war gesperrt. An einem Maisfeld machten wir dann mit der Frühstücksportion ein kurzes Mittagessen. Das Erdnussfeld daneben wollte ich eigentlich auch knipsen, aber es war so verunkrautet, dass die Erdnüsse kaum zu erkennen waren. Erst in **Litchfield** konnten wir wieder auf die R-66, diesmal mit Auswahl der Betriebsjahre (Seite 11). Wir fuhren in Richtung **Mt. Olive** und vor **Staunton** querten wir wieder die I-55. In **Hamel** suchten wir et-

was nach dem Neonlichtkreuz an der *St. Pauls Kirche*. Es war aber vor einem Steinkreuz am Tage schwer zu erkennen. Um über die große Brücke am *Gateway Arch* in **St. Louis** zu kommen,

mussten wir dann auf die I-55 zurück. Dadurch fanden wir problemlos zum *Radisson Hotel*. Auf dem Bild ist es das schmale dunkelgraue Gebäude.

In der Aufstellung ist es das Hotel mit den höchsten Zimmerpreisen (99 bis

219\$) in **St. Louis**. Auf der Liste an der Zimmertür stand 325\$. Obwohl wir vom Balkon einen schönen Blick auf den **Mississippi** und den **Gateway Arch** hatten, dürfte das wohl nur zur Hochsaison gelten.



Das Zimmer hatte neben den beiden Kingsize Betten ein Liegesofa und einen vielfältig verstellbaren Fernsehsessel. Wir hatten jedenfalls ein sehr elegantes Zimmer! Es war 12.50 Uhr als wir uns in der Küchenecke einen Tee kochten.

Dann war ein Gespräch mit der Hotelmanagerin notwendig, denn Edith hatte in Lincoln ihren ‚*walking stick*‘ vergessen. Das war nicht gerade einfach, denn wir mussten den Begriff finden und erklären, dass der stick faltbar ist. Das wurde aber mit zerbrechlich gedeutet. Wir schafften die Verständigung und man versuchte über einen Eildienst den Transport bis zum Morgen zu erledigen. Da war es aber Sonnabend und da ging es nur bis Mittag. Vorsichtshalber ließen wir dann den Stock nach **Santa Fe** senden.



Um 14 Uhr hatte die Managerin Feierabend und da sie in der Richtung wohnte, wo wir hinwollten, fuhr sie uns zur *Budweiser Brauerei*. Die einstündige Besichtigung war kostenlos und interessant. Brauereien hatte

schon ich einige gesehen, aber keine bisher in diesen Dimensionen.

Zum Schluss gab es für jeden einen Becher Lager. Da beim USA-Bier nie der Alkoholgehalt angegeben ist, fragte ich und erhielt vom Tourleiter weitere Kostproben wie *Amber Bock* und *Malt Cobra* bis leider Edith unser Gespräch unterbrach!!! Wir fuhren dann mit dem Bus bis zum



Gateway Arch zurück und wollten hoch, aber leider gab es keine Karten mehr. Man riet uns, es am Morgen zu versuchen, und nach kurzem Überlegen wollten wir das auch, denn man war nicht in St. Louis, wenn man nicht vom Arch auf den Mississippi geblickt hat. In der *Pine Street* fanden wir noch einen Laden mit Brot. Es gab in der Downtown zahlreiche Restaurants und Cafes, aber die Preise waren abschreckend. Da war unser Abendbrot auf dem Zimmer kostensparender. Für ein porc chop 24\$ zu zahlen, wäre auch Sünde gewesen!

6. Tag Samstag, 9. September



Um 8 Uhr hatten wir schon die Koffer eingeladen (Parken war kostenlos!) und fanden dann Probleme beim Auschecken. Man wollte uns die Übernachtungskosten vom Kreditkonto abbuchen. Das gefiel mir gar nicht, weil wir ja einen Voucher abgegeben hatten. Den fand man dann endlich und schrieb uns eine ausgeglichene Rechnung für 69\$, das war um die Hälfte niedriger! Da waren wir wohl durch ein Versehen mit einem deutlich besseren Zimmer bedacht worden. Egal wenn's umsonst ist!

Wir eilten zum *Gateway Arch* und waren mit bei den ersten. Um 9 Uhr fuhren wir in einer winzigen 5-

Mann-Kabine in dem schmalen Stahlbogen hoch. Von oben (633 Feet = 211 m; 1706 Treppenstufen) hatte man dann durch schmale Fenster einen weiten Blick über die





Stadt und den **Mississippi**. Da störte etwas der Morgennebel, man erkennt trotzdem, dass der ‚old man river‘ hier schon recht breit ist.

Links ist das Bild mit dem Blick nach Südwesten auf die Kreuzung der I-55, I-70, I-64, I-40. Wir hatten

also vom Hotel aus eine direkte Auffahrt auf die Interstate, die wir nach 10 Uhr erreichten. Es hat uns richtig Leid getan, **St. Louis** zu verlassen, denn es ist eine sympathische Stadt, für die man mehr Zeit gebraucht hätte.



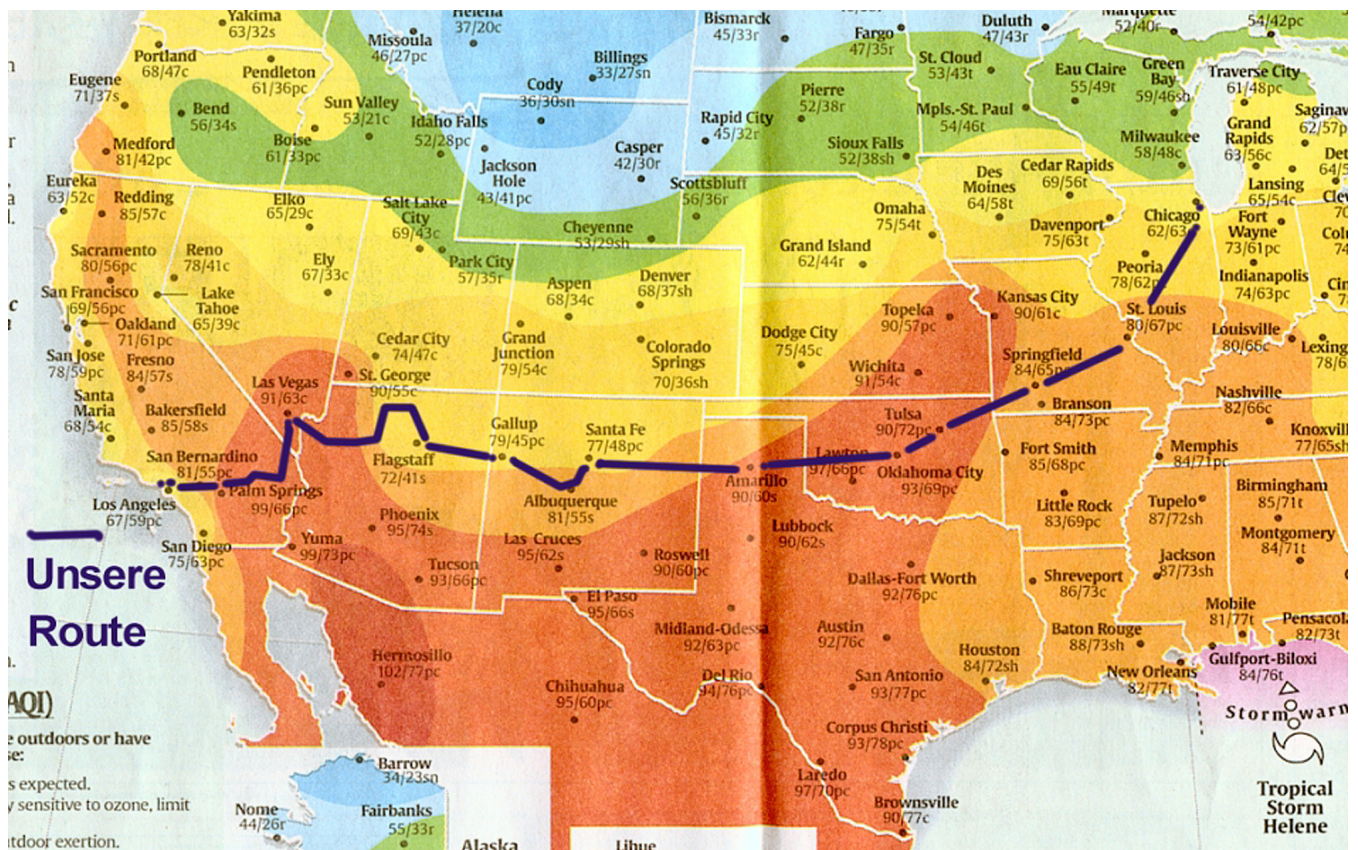
Das wunderschöne Postkartenbild muss ich aber doch noch hier rein scannen, obwohl Edith sagt, dass es schon genug Abbildungen sind. Links neben dem *Arch* ist das *Radison Hotel*.

Es war bei 33 °C schwül warm.

Chicago hatte uns schon mit über 30 °C empfangen. Ich hatte noch kurz vor der Abreise bei Aldi ein sehr preiswertes Innen- und Außenthermometer gekauft.

Dadurch hatten wir recht konkrete Temperaturangaben. Im Internet hatte **Chicago** drei Wochen vorher noch mit 17 °C als Höchsttemperatur einen kühlen Eindruck vermittelt. Seit dieser Zeit gab es aber keinen Tropfen Regen, jedoch ungetrübte Sonne. Die Luftfeuchtigkeit war ziemlich hoch, denn um das Auto war früh immer eine deutliche Taupfütze.

Unter diesen Bedingungen ist die Wärme gar nicht so angenehm. Da es in Richtung Südwesten immer wärmer wurde, konnten wir aber unbesorgt die Windjacken in den Koffer packen.



Das Wetterbild ist vom 22. Es hat sich aber während der drei Wochen kaum etwas geändert. Anfangs ging die rote Zunge der Temperaturen über 90 °F etwas nördlicher bis fast nach **Chicago**, und unsere Route lag immer in dem roten Bogen. Nordwestlich davon waren schlimme Gewitter mit weiten Waldbränden und südöstlich tobten Stürme, Tornados und Regenfälle mit Überflutungen. Die Mittagstemperatur in Hamel betrug 32 °C.

Zur Landschaft habe ich bis jetzt noch nichts geschrieben, obwohl Edith zuverlässige Notizen gemacht hat. Zwischen **Michigan See** und dem **Mississippi** war das Land fast flach. Wegen der Trockenheit und der abgeernteten Felder war aber nicht viel Grün zu sehen. Büsche gab es und Baumgruppen, aber an Wälder kann ich mich nicht erinnern.

Wir fahren jetzt auf der I-44 durch **Missouri**. Hier wurde das Land nun hügliger, aber das Aussehen rechts und links änderte sich kaum. Aus diesem Staat stammte ein erheblicher Teil der Abwanderer auf der Route 66. Man nannte sie mehr oder weniger abfällig die *Ozark* – abgeleitet vom Französischen Aux Arc (zum Bogen). Es ist das Land von Tom Sawyers und der Pony-Express-Reiter, und das Touristenamt wirbt mit dem Slogan „Kein anderer Staat ist wie dieser“! Das Schild an der R-66, typisch für Missouri „Waffen- und Hundetausch – Frauen OK (vielleicht)“, haben wir allerdings nicht gefunden.

Die alte Route 66 ist nicht mehr durchgängig offen. Wir sind deshalb erst wieder in **Gray Summit** den Hinweisschildern gefolgt. In **Villa Ridge** steht „*The Diamonds*“, die größte Auto-Raststelle der Welt. Es ist wirklich genug Platz für die riesigen Trucks vorhanden. Im Buch steht, dass es mal ein lebhafter Ort war, das fanden wir nicht, denn es war ein langer sauberer Ort mit hübschen Häusern. Aber wir fanden nicht die Hinweisschilder für den weiteren Verlauf der R-66 und diskutierten an jeder der vielen Straßenkreuzungen. Der Sonnenstand war keine brauchbare Orientierung, denn es ging oft von einer Seite der I-44 zur anderen. Es war Sonnabend und damit viel los in den Dörfern. Die Flohmärkte und Auktionen hatten reichlich Besucher. Trotzdem blieben wir bis



MERAMEC CAVERNS
STANTON, MISSOURI

Stanton auf der R-66 (in der Computer-Bild würde stehen: sprich ‚*ruth sixti six!*‘). Daran, dass die Staate Roads keine Nummern, sondern Buchstaben-Bezeichnungen haben, musste man sich auch gewöhnen. Das gab es wohl bloß in **Missouri!**

11.40 Uhr parkten wir bei den *Meramec-Höhlen*. Das war das Versteck des berühmten Banditen *Jesse James*, und eigentlich erwartete ich ein Loch im Berg mit einem vermuteten Strohhaufen als Schlafstätte. Die 12\$/Person Senioreneintritt haben mir aber nicht Leid getan.

Es war eine wunderschöne Tropfsteinhöhle mit dem größten Stalagmiten der Welt und eigenartigen knollenförmigen Stalaktiten. In einer der Höhlen hatte das Kalkwasser einen riesigen Schleier gebildet, der wie ein

großer Bühnenvorhang aussah. Dort wurde dann von einer Lichtorgel begleitet ein den Amerikanern (uns nicht) gut bekanntes Lied gespielt. Der Aufenthalt von *Jesse James* blieb nur eine Nebenattraktion.

Leid getan hat es mir aber um meine Frau, die die gesamte Tour mit allen Treppen und schrägen Stegen durchgehalten hat. Im Selbstbedienungsrestaurant kauften wir die ersten Hotdogs der Reise für erträgliche 1,60\$/Stück und waren heilfroh, uns mal setzen zu können!

14 Uhr fuhren wir weiter auf die I-44. Da es keine durchgängige R-66 mehr gab, suchten wir auch keine Schilder mehr.

Das brachte uns einen großen Vorteil, denn beim nächsten Rastplatz war eine Informationsstelle, wo Edith Karten von **Missouri** und **Oklahoma** bekam und die brauchten wir dringend!

Bei **Jerome** am **Gasconade River** gab es den einzigen Regenschauer der Reise mit einer Dauer von knapp 1 Minute!

Etwa 38 mi vor **Springfield** bei **Conway** mussten wir wieder tanken und fanden dort einen hübschen Supermarkt, in dem wir Getränke und Muffins fürs nächste Frühstück kauften. Kurz nach 17 Uhr erhielten wir im *Clarion Hotel* in **Springfield** ein sehr schönes Zimmer. Obwohl die Beschreibung im Prinzip stimmte, fuhren wir zunächst 2 Straßen weiter. Es stand da: „*rechts abbiegen, bei der Kreuzung links, darauf wieder rechts und dann wieder links!*“ So etwa hatten wir es gemacht, bloß das letzte ‚rechts – links‘ war eigentlich nur ein Schlenker geradeaus. Das Ford Autohaus war aber wirklich neben dem Hotel!

Ein Rundgang in der Umgebung brachte nicht viel Sehenswertes, aber das Abendessen im *Sport-Club* war erinnenswert. Es gab sehr hübsche Serverinnen und Schnitzel mit Kartoffelbrei und Gemüse bzw. eine Bohnensuppe mit Schinken, Caesar-Salat, Nuss-Muffins, für mich eine große Flasche Malt Cobra Bier und für Edith einen Orangensaft, und das alles zusammen für 29\$!

7. Tag Sonntag, 10. September

Um 9 Uhr saßen wir schon wieder im Auto und ärgerten uns über unsere Tourenhinweise. Statt rechts mussten wir links, statt nach Süden in den Norden und statt 1,6 mi fuhren wir 6 mi bis zur Stadtgrenze und der State Road 266, die dann nach **Halltown** in die alte Route 66 übergeht. Wir hatten bei der Ausfahrt angefangen Kirchen zu zählen, es aber doch aufgegeben, denn die Anzahl von Religionsgemeinschaften in einer Straße war unglaublich!



Wir fuhren nun nach der Beschreibung weiter. Die Straßendecke war weitaus besser als beschrieben. Es geht dann teilweise auf der R-96 weiter. Den Weg über die alte Stahlbrücke fanden wir leicht. Ab und zu findet man ein Route 66 Schild,

aber verfahren kann man sich eigentlich nicht. Die R-66 bzw. die R-96 bleiben immer nördlich der I-44. Es sind kleinere Orte am Weg, wie **Albatross**, **Rescue** und **Avilla**. Doch viele Bewohner haben die nicht mehr. Die meisten Häuser sind leer oder verfallen. Wenn sie wehmütig an die alte Zeit erinnern, dann muss man aber daran denken, dass es in **Illinois** durchaus nicht so war.

Carthage soll die Stadt der Individualisten sein. Man lacht heute noch darüber, weil jemand vor dem Gerichtsgebäude in den Rasen Rüben gesät hatte. Uns



zog es in den Supermarkt, weil wir Obst und Butter brauchten, und dort fiel aus Ediths Brille ein Glas und die Schraube war weg! Mit Tütenverschlussdraht konnte ich das aber reparieren. Alkohol durfte leider erst nach 13 Uhr verkauft werden, so blieb ich ohne Bier!

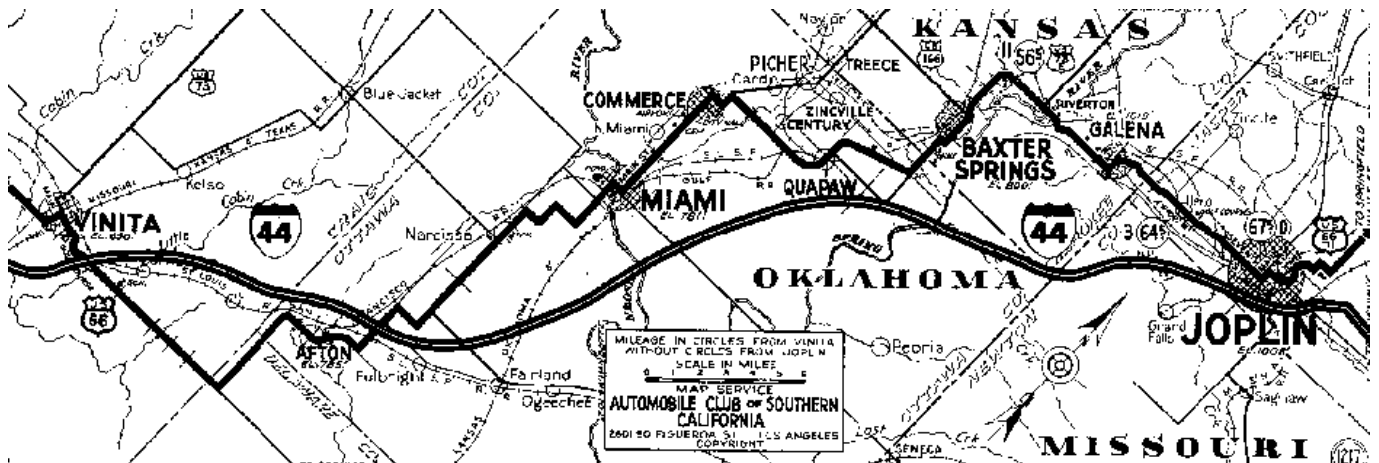
Die Temperatur stieg von Tag zu Tag. Mittags waren es hier schon 41 °C! Wir hatten immer zwei große Getränkeflaschen (2,8 l) und nun die Butter im Auto. Mit der Klimaanlage hielten wir es innen so bei 28 °C. Unser Trick war aber, alles Wärmeempfindliche hinter den Beifahrersitz zu packen, den anderen Gebläseausgang zu verstellen und den Kühlluftstrom zu den Füßen zu leiten. Damit blieb die But-

ter fest und der Saft kühl.

Webb City (City of Flags nannte sie sich?) geht fast kontinuierlich in **Joplin** über. Die 7th Straße, wo wir abbiegen mussten war nicht zu verfehlen. 6 mi war die Bergwerksstadt lang und 9 mi weiter waren wir in **Kansas**!



Hinter **Galena** bogen wir auf eine Schotterstraße am **Spring River** ab und suchten etwas Schatten zum Mittagessen. Gleich hinter der Abzweigung war wieder eine der alten Brücken.



5 Minuten nach **Baxter Springs** überquerten wir die Grenze zu **Oklahoma** ohne irgendein Grenzschild zu sehen. Auf der Karte sieht man wieder, wie die R-66 rechtwinklig um die Felder führt (der dickere schwarze Strich ist die I-44; auf den Nordpfeil achten). Da waren wir nun an einem Tag in drei verschiedenen Staaten der USA! Da in **Oklahoma** die I-44 als Turnpike, also mautpflichtig, geführt wird, blieben wir gern auf der R-66, die zwar nicht so schön gerade verlief aber hinter **Vinita** vierspurig wurde. Es erinnert bis auf die schiefstehenden Telegraphenmasten wenig an die alte Route.



Nach **Sequoyan** machten wir eine Teepause und nach **Verdigris** gab ich mir Mühe, die historische Zwillingsbrücke über den *Verdigris River* so zu fotografieren, dass im Hintergrund die alte Eisenbahnbrücke zu erkennen ist (nächste Seite). Der Nachmittagsteil

der R-66 war weniger interessant als der erinnerswerte Vormittagsteil. Der zählte mit zu den schönsten Etappen der Reise. Wie man sieht ist hier die R-66 wieder 4-spurig.

In **Catoosa** tankten wir und dort wird die Turnpike wieder normaler Highway I-44. Wir fanden zwar die angegebene Abfahrt 229 in **Tulsa** problemlos, aber es war wieder rechts und links in der Beschreibung verwechselt worden.



Wir sollten dann ein kurzes Stück in nördlicher Richtung fahren. Das *Howard Jonson Inn* lag allerdings unmittelbar an der Ausfahrt, also gleich hinter der Unterführung südlich davon. Wir waren natürlich zuerst in die falsche Richtung und dann am Motel vorbei gefahren. Das

war aber nur eine knappe Meile Umweg!

Es war 15.30 Uhr als wir eincheckten. Wir fanden gleich die Münzwaschmaschinen und –trockener und wuschen einen großen Beutel Wäsche. Wir machten inzwischen einen Orientierungsspaziergang, aber viel Stadt war da nicht. Wir sind dann am anderen Tag quer durch **Tulsa** gefahren, aber außer locker angeordneten Häusern und ein paar Einkaufsstraßen war in dem weiten Gebiet nicht viel Stadt zu sehen – eigenartig!

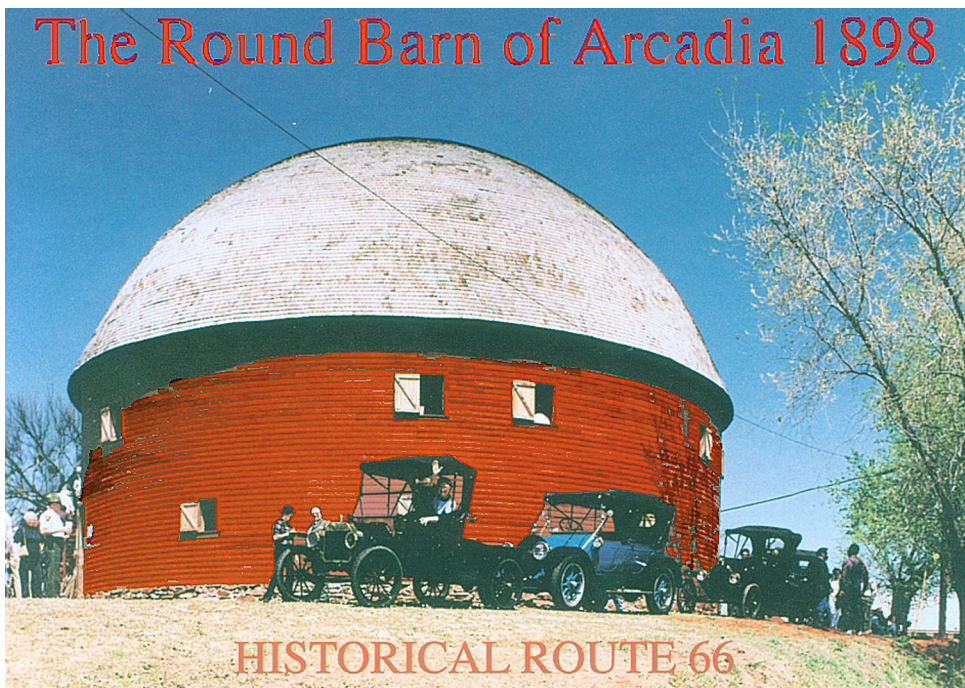
8. Tag Montag, 11. September

Beim Abmelden an der Rezeption holten wir uns wieder zwei *Danish* und zwei Becher Kaffee für eine spätere Essenspause. Die Kaffeebecher mit Deckel waren wirklich so dicht, dass man auch mal hart bremsen konnte.



Die I-44 lag gleich vor dem Motel und der folgten wir bis zur Abzweigung nach **Sapulpa**; erstens, weil wir so auf die R-66 kamen und zweitens, weil ab da wieder die Turnpike begann. Die Ausschilderung war zuverlässig und die schmale zweispurige Straße überquerte einige Male die I-44. Nach **Depew** war

dann die alte R-66 gesperrt und verwachsen.



Zwischen **Wellstone** und **Arcadia** an der Ruine einer alten Tankstelle machten wir die erste Rast. Das Thermometer zeigte 29 °C! In **Arcadia** fuhren wir aber an der runden Scheune vorbei, die 1898 gebaut und nun restauriert wurde.

Auf dem Hügel dahinter standen zwei

Polizeiautos, die ersten die wir sahen, und alle fuhren schön gleichmäßig die 55 mph. Wir hatten ja einen Tempomat mit dem es sich wunderschön fahren ließ. Da die meisten Pkws und fast alle LKWs so ausgerüstet waren, blieb das Fahren eine recht beruhigende Sache. Man stellte so etwa 5 mi mehr ein als erlaubt und alle bewegten sich so mit bleibendem Abstand vorwärts. Wenn man wirklich mal überholen wollte, dann tippte man auf die Taste und das Auto fuhr eine Meile schneller. Das Überholen dauerte dann natürlich etliche Kilometer, aber daran störte sich niemand. Flotter ging es, wenn man Gas gab. Nahm man dann den Fuß wieder weg, fuhr man wie vorher weiter. Das machte richtig Spaß, so zu fahren. Nur einmal auf einer guten Frontage Road habe ich mal richtig durchgetreten. Bei 70 mi machte der Motor 2500 Umdrehungen und er konnte bis 6500 hochgedreht werden. Wir fühlten uns bei 140 mph = 225 km/h in dem schweren Auto noch recht sicher! Sonst haben wir aber immer die Vorschriften eingehalten, d. h. die letzten 100 Meilen vor dem Grand Canyon musste ich wegen einbrechender Dunkelheit etwas beschleunigen!

Bei einigen Grundstücken in den Dörfern sahen wir kleine Ölpumpen. Das ist doch eine feine Sache, wenn man auch mit Treibstoff Selbstversorger ist. Ich hätte mir noch eine Destille daneben gebaut. Die Route 66 dieser Tagesstrecke war nicht voll von Erinnerungen an die alte Zeit. Es war eine gut ausgebaute Straße, die durch recht belebte Orte führt, und deren Benutzung im Unterschied zur I-44 kostenlos war. Durch **Oklahoma City** hätten wir Teilstücke der R-66 nach den Beschreibungen suchen können, aber wir entschieden uns für die glatte Durchquerung, weil wir uns erinnerten, dass vor 2 Jahren eine rege Bautätigkeit am und auf dem Wege herrschte. In Edmond, das homogen in Oklahoma City überging, stößt man auf die I-35. Dieses Stück durch die Stadt sind wir vor zwei Jahren schon in Gegenrichtung gefahren.

Diesmal sind wir aber bei der Kreuzung mit der I-40 nach Westen abgebogen. Den Bypass auf die I-40 W hatten wir nicht benutzt, weil damit die LKWs die Riesenbaustelle, die es immer noch gab, vermieden. Es war nicht so schlimm wie in **Chicago**, aber wo und wie ich gefahren bin, könnte ich nicht sagen, weil das Jonglieren zwischen den Spurbegrenzungen volle Aufmerksamkeit forderte. In 30 Minuten hatten wir jedenfalls die 28 Meilen quer durch Oklahoma City hinter uns; das sind 56 mph! Warum wohl bei uns durch die Baustellen immer das Fahren behindert wird? Wenn es hier auf den Straßen mal eng wird, dann nur wegen der Verringerung der Spuranzahl.



Da die I-40 mautfrei war, blieben wir noch bis hinter **El Reno** drauf und bogen erst bei der **Calumet**-Ausfahrt nach Norden auf die R-66 ab. Den Bogen der historischen Straße bis zum **Canadian River** wollten wir nicht ver-

säumen. Zunächst stoppte aber ein Sheriff unsere Fahrt an einer Kreuzung. Nach einigen Minuten unbehaglichen Wartens merkten wir, dass er eine Beerdigung mit wenigstens 50 Autos vorbei ließ. Wir folgten durch den Ort bis zum Friedhof. Inzwischen war es Zeit für eine Rast, aber erst nach einigem Suchen fanden wir einen Baum in einem Nebenweg, der an einem Ast ein paar Blätter als Schattenspender hatte. Lange hielten wir es aber nicht aus, denn es waren 46° C! Nach der Beschreibung sollte die Straße einen schlechten Belag haben. Wir fuhren aber auf einer hervorragend glatten neuen Bitumendecke. Kurz hinter Geary war dann der South Canadian River mit einem sehr breiten Flussbett, einem noch viel breiteren eingedeichten Überschwemmungsgebiet und einer Stahlbogenbrücke mit 38 Bögen (längere Teilstücke hat man damals nicht transportieren können). Da man von der Straße aus keinen richtigen Eindruck von der Brücke bekam, fuhr ich runter und ein Stück über den Deich. Wegen des Gejammers meiner Frau bin ich dann ein Stück gelaufen und war heilfroh, dass mich die energischen Mahnungen zum Halten bewegt hatten, denn ich geriet in Schwemmsand und sackte bis zu den Waden ein.

Dort hätten wir das Auto allein nicht mehr heraus bekommen!

Danach wird die R-66 zur Frontage Road der I-40. Es fuhr sich gut, also blieben wir parallel zur Interstate. **Weatherford** wird als „*Home of Astronaut Stafford*“ angekündigt. Wir mussten dort tanken und bei Wal-Mart einkaufen.

Die weitere Routenbeschreibung war wieder sehr ausführlich, aber nicht ganz richtig. Wir fanden allerdings alle Teilstücke der R-66, obwohl sie manchmal mit „*local traffic only*“ ausgewiesen wurden. Das ‚bald darauf‘ der Beschreibung verwirrte etwas, denn es waren letztlich 5,9 Meilen!



Wenn man unter der Prärie, den plains, eine weite ebene Landschaft versteht, dann hat man westlich von **Oklahoma City** den Urtyp. Die geraden Straßen führen fast ins Unendliche und man merkt beim Fahren von Meile zu Meile kaum eine Veränderung

der Szene. Ich finde das schön und beruhigend. Wir haben dann zweimal die I-40 überquert und kamen so auf den Business Loop 40 in Clinton, an dem gleich an der Einfahrt links das *Best Western Tradewinds Courtyard Inn* liegt.



Schon lange vorher wurde dafür geworben, vor allem damit, dass *Elvis Presley* hier übernachtet hat und man sein Zimmer mieten kann. Wir waren aber froh, die Butter in irgendeinen Kühlschrank zu packen, denn es

war immer noch über 40 °C warm. Jetzt in **Oklahoma** störte aber die Wärme wenig, denn die Luft war sehr trocken und man schwitzte kaum. Gegenüber war eines der bekanntesten Route 66 Museen (vorherige Seite). Das war sehr gut organisiert und zeigte nicht nur historische Objekte sondern brachte auch Informationen über die Gründe der damaligen Völkerwanderung von der Mitte und dem Osten nach Kalifornien. Es war nicht nur die Versteppung in **Oklahoma** und **Kansas** schuld. Die allgemeine Wirtschaftslage und besonders die Krise im Baumwollmarkt zwangen zur Abwanderung.

Nachdem wir bei der Hitze auf jede weitere Ortserkundung verzichteten, hingen wir uns in den Whirlpool. Wenn man aus dem warmen Wasser stieg, war es draußen erträglich. Nur die Pflastersteine waren deutlich zu heiß für die Füße. Nach dem Abendbrot wollte ich noch ein Bier trinken gehen, aber es wurde dann doch noch ein Sandwich-Essen mit sehr viel Schinken.

9. Tag Dienstag, 12. September

In diesem Motel gab es ein großes freies Frühstück, genau, wie wir es lieben. Speck und Ei sortierten wir und waren sehr zufrieden! Erst 8.50 Uhr brachen wir auf, um schon 28 Meilen weiter, in **Elk City** zum Museumsbesuch zu halten.



Das *Old Town Museum* brachte keine Ruinen sondern restaurierte Gebäude und Geräte und authentische Dokumentationen. Schade, dass ich hier nicht alle hübschen Bilder rein hängen kann. Es war wirklich sehenswert!!!! Es ist eine erstaunliche Stadt. Sie ist

nicht groß, hat aber 12 Motels. Wenn die voll sind, sind mehr Gäste als Einwohner in dem Ort. Dort könnte man auch leben!

Wir blieben auf der R-66 die teilweise 4-spurig als Frontage Road verläuft. Die ganz alte R-66 ist meist gesperrt und von Büschen überwuchert (Bild auf nächster Seite). An einer schattigen Stelle machten wir unsere Mittagspause mit Bagles und Apple Juice. Bei **Sayre** überquerten wir den **Red River** ohne viel von ihm zu sehen.



Erick besteht aus einer herrlich breiten und leeren 4-spurigen Hauptstraße, an der einstöckige Holzhäuser stehen, die meist leer sind. Es gab einige Geschäfte und etliche solide Motels. Dort müsste doch ein Grundstück preiswert zu haben sein? Es ist dort grün genug, es ist warm genug, es ist ruhig und man ist schnell in **Texas** oder **Oklahoma!**



Edith machte das Fahren mit Tempomat richtig Spaß, denn sie war fast



den ganzen Tag am Steuer. Bis **Shamrock** wurde dann die Straße holpriger, aber Edith hatte unbeirrt die 50 mph eingetastet.

Beim etwas mickrigen **Texas**-Grenzschild hielt sie aber doch mal. Da sahen wir auch ein gut gepflegtes Baumwollfeld. Komisch, als ich 1946 Baumwolle pflücken musste, waren die Sträucher schulterhoch. Jetzt musste man sich bücken.

Wir waren jetzt im texanischen *panhandle*, dem Pfannenstil. Nördlich davon war das *panhandle* von **Oklahoma**. Der Begriff erklärt sich aus der Form des Gebietes.



Mc. Lean hat 842 Einwohner und das berühmte Stacheldraht-Museum. Der einzige Bewohner des Ortes, den wir sahen, war wohl die Dame an der Kasse. Wer jetzt überlegt, was es in diesem Museum wohl zu sehen gibt, der

muss hinfahren. Wir waren jedenfalls überrascht.

Es gab jetzt häufig mal gut restaurierte Gebäude, Tankstellen, Raststätten oder Läden aus den 30er Jahren zu sehen. Sie waren in deutlich besserem Zustand als Gleiches in **Oklahoma**. Edith fuhr nach der Beschreibung mal nördlich, mal südlich von der I-40. Bei **Alanreed** mussten wir auf die I-40 und sind dann erst bei **Jericho** wieder runter.



Die historische Route machte da einen weiten Bogen und kam wieder zur Interstate, und dort konnte man den ‚*Britten USA-Water Tower*‘, den ‚*Schiefen Turm von Groom*‘ nicht übersehen. Er war dazu gebaut, die Aufmerksamkeit der Interstate-Benutzer

zu erregen, und er soll dieses Ziel erreicht haben. Edith ließ es sich nicht nehmen, den Business Loop durch **Groom** zu fahren!

Die Business Loops sind eine feine Sache; sie tragen den Namen der anliegenden Interstate und haben Kennzeichen der gleichen Form allerdings in Grün statt Blau. Am Loop liegen Geschäfte und Service-Einrichtungen und wenn man den Schildern folgt, kommt man absolut sicher wieder auf die entsprechende Interstate.

Edith blieb aber auf der R-66. Zwischen dieser und dem Interstate war einige Meilen weiter ein riesiges Kreuz (63m hoch, 39m breit), das auf einem flachen Hügel stand. Auf dem gepflasterten Rondell waren als Bronzefiguren die Leidensstationen Christi dargestellt.



Bei **Conway** sollte eine Straße nach **Canyon** abgehen. Der einzige befahrbare Weg, der nach Süden führte, war aber zerfahren und schlecht geschottert. Wir blieben also auf der R-66, die jetzt nördlich der Interstate verlief und waren unerwartet rasch in **Amarillo**. Das war ungewollt, denn das

heutige Hotel lag direkt an der I-40 und wir stießen nach einiger Stadtfahrt



zwischen sehr, sehr vielen Autos auf die I-27. Wir sahen uns an und waren gleich einig darüber, dass wir auf der I-27 bleiben und auf dieser Straße nach **Canyon** und von dort in den **Palo Duro N.P.** fahren.

Über die R-217 erreichten wir in etwa 30 min den **Palo Duro Canyon**, eine der schönsten Gegenden des Süd-

westens! Er begann schon vor dem Kassenhäuschen, und an den Veranstaltern (Reiten, Geländewagenfahrten, Radfahr- und Wandertouren) erkannte man eine etwas überdimensionierte Vermarktung. Für die kurze Zeit, die uns zur Verfügung stand, war es zu schade, den Eintritt zu zahlen (vielleicht hätten wir aber dort schon den *Eagle Pass* kaufen können). Wir sahen uns die Schlucht von oben an und drehten um.

Die Kreuzung der I-27 mit der I-40 war natürlich wieder eine riesige Baustelle. Die Geradeausfahrten machen da keine Probleme, aber das Abbiegen geht dann durch die unübersichtlichen Baustellen. Ich hatte etwas Sorgen! Wir hatten ja auch keinen Stadtplan, sondern nur die primitive Skizze der Hotelzufahrt. Da hatte Edith die glorreiche Idee, dass wir unseren Voucher für das *Day's Inn East* nehmen und ihn bei dem *Day's Inn West* vorlegen, das wir am Stadtrand an der I-27 gesehen hatten. Das machten wir, und wir erhielten dort einen Stadtplan und eine zuverlässige Beschreibung, wie man über den I-40-Bypass zum anderen *Day's Inn* kommt. Ich war stolz, dass ich das so gut verstanden hatte, aber als wir starten wollten, kam die zweite Rezeptionsdame und sagte, dass sie in der Nähe wohnt und wir hinter ihr her fahren sollten. Sie fuhr nun aber quer durch die Baustellen, und so kamen wir schon gegen 17 Uhr zum



Day's Inn East. Über diese Kreuzung der Interstate hätten wir uns ohne große Schwierigkeiten allein kaum zurechtgefunden!

Nach dem schönen Tag, der schönen Route und der schönen Fahrt gönnten wir uns ein Essen beim benachbarten *Grandy*.

10. Tag Mittwoch, 13. September

Frühstück war hier inklusiv aber es war nichts Umwerfendes, denn es gab keinen gebratenen Schinkenspeck! Dafür war die I-40-Auffahrt gleich vor dem Parkplatz! Um 9 Uhr rollten wir weiter gen Westen. Auf der R-66 zu fahren wurde nicht empfohlen, denn die war hier nur die *Service-Road*, aber beim Exit 62 sollte man nach den *Cadillacs* Ausschau halten! In *Amarillo Love County* tankten und fragten wir.



Viel verstanden hatten wir beide nicht, aber jedenfalls so viel, dass wir auf der Frontage Road zurückfahren sollten. Nach etwa 1 Meile sahen wir dann die 10 in den Boden gerammten Autos. Sie sollten ein Mahnmal gegen die lästige Überflusssgesellschaft sein.

Da ich den Zusammenhang nicht verstand, knipste ich sie wenigstens. Man sieht auf dem Bild wie plain die Plains sind. Endlose Stoppelfelder oder frisch bearbeitete Saatfelder dehnen sich bis zum Horizont aus.

Beim Exit 49 konnten wir wieder auf die R-66 abbiegen, d. h. die vierspurige neue Straße liegt auf der historischen Route. Es gab hier in Vega wieder viele alte zerfallene oder notdürftig erhaltene Gebäude.



Die ganz alte R-66 lief als Schotterstraße weiter, also nahmen wir die weniger alte aber gut asphaltierte Straße bis **Adrian**.

Das **Midpoint** Cafe war ein markanter Punkt auf dieser Route, nicht bloß weil es der Mittelpunkt ist auf der Strecke zwischen dem Anfang in **Chicago** und dem Ende in **Santa Monika** mit je 1139 Meilen oder 1833 km, sondern weil es sich in all den Jahren in unveränderter Attraktivität erhalten hat. Die Wirtin begrüßte uns ungewöhnlich freundlich und bot uns gleich an, in dem Buch von Tom Snyder „*Streckenpilot Route 66*“ den Sonderstempel zu machen.



Bis **Glenrio** führen wir auf der I-40 weiter, aber dort mussten wir runter, denn dort war die Grenze zwischen **Texas** und **New Mexiko**. Beim Exit 0 bogen wir also auf die vierspurige R-66 ab und kamen in einen Ort mit leeren Häusern und dem

zerfallenen First/Last Motel in Texas! Das war ein recht trauriger Anblick. Es ist nicht einfach zu verstehen, denn die Lage hier war nicht schlecht; Strom und



Wasser gab es, und in anderen Orten werden ständig neue Motels gebaut. Hier waren die Waschmaschinen sogar noch in Ordnung! Nur die Klosettbecken hatte man ausgebaut!

Das Schild auf dem Bild sieht schon recht traurig aus, aber es ist immerhin 60 Jahre alt! Wir mussten also wieder zurück auf die I-40 W.

Nun waren wir in **New Mexiko**. In **San Jon** ging es wieder auf die R-66, aber vor **Tucumcari** zogen wir die I-40 W vor, denn so war es leichter, das Hotel zu finden. Die Landschaft änderte sich nun nach und für wenige Meilen. Aus der roten Erde mit vertrockneten kugelförmigen Büschen – wie in Wildwest-Filmen – wuchsen rote Felsen und dazwischen waren tief ausgespülte Wasserläufe.

Wir sollten beim Exit 332 auf die 1st Street abfahren und auf den *Tucumcari Boulevard* links abbiegen und da lag das *Best Western Pow Wow Inn*. Das war mal eine wirklich zuverlässige Anfahrtsbeschreibung!

Der Übergang von der Central Time in die Mountain Time hieß, dass wir die Uhr 1 Std. zurückstellen mussten. Es war so 12 Uhr, als wir ankamen.

Durch die Prärie in Nordtexas, Oklahoma, Kansas, Missouri, Nebraska und Iowa führt die Tornado-Allee, die Route auf der vorwiegend im Frühling die Wirbelstürme durchs Land ziehen. Während unserer Reise spielte sich das Übel weiter östlich ab. Es waren aber fast täglich Meldungen im Fernsehen.



Tucumcari liegt 1360 m hoch. Wir

sind also schon in den high plains. Der Ort hat 6800 Einwohner und war in der Blütezeit der Route 66 die Stadt der 2000 Gästezimmer! Mir gefiel es hier, weil es so unheimlich breite Straßen und kaum zerfallene Häuser gab. Besondere Sehenswürdigkeiten gab es nicht; es war also schade um die lange Nachmittagszeit. Bei eigener Planung wären wir noch gut 150 Meilen weiter gefahren, aber von diesem Ort haben wir das wohl informativste Wellcome Heft! Demnach besuchen täglich 4000 Reisende die Stadt mit den 30 Hotels/Motels und 1277 Gästezimmern, den 27 Kirchen und 7 Parks; mit einem 39-Betten-Krankenhaus, 5 Ärzten und 2 Zahnärzten und einem Arbeitslosenanteil von 5,9%. Die Wohngrundstücke sind durchschnittlich 700 Quadratmeter groß und kosten 5000 bis 10000\$. Für ein Haus mit 110 m² zahlt man etwa 30000\$ und für ein neues in gleicher Größe etwa 50000\$! Das sind recht überzeugende Zahlen, aber da steht auch, dass im Jahresdurchschnitt 15 cm Schnee fallen und nur 42 cm Regen!

Wir gingen erst einmal einkaufen – wir hätten aber doch fahren sollen, denn es war wieder gegen 40°C heiß! Dafür ging dann Edith in den Pool und ich fuhr in die Stadt zu einem Handy-Laden, dessen Anschrift ich im Fernsehen gesehen hatte. Es interessierte mich, warum es hier keinen Netzkontakt gab, obwohl Voicestream, der D1-T-Roaming-Partner, nach Internet-Skizze die Abdeckung besorgen sollte. Die Damen im Laden hatten große Freude an den für sie unverständlichen Worten auf dem Display, das war aber auch das einzige Ergebnis meines Gespräches. Sie hatten keine Ahnung!

Die Waschmaschinen im Motel funktionierten nicht, also verträdelten wir den Rest des Tages und machten uns ein schönes Abendbrot mit *Frenchbread*, Butter, Käse, Salami, Kakao und danach Schokoladenpudding, Pflaumen und einem großen Budweiser.

11. Tag Donnerstag, 14. September

Als wir zum Frühstück gingen, das es zum Vorzugspreis gab, waren es schon 21 °C, und kurz nach 8 Uhr waren wir schon wieder auf der I-40. Am Tag davor hatten wir die ersten Palmen gesehen und heute fuhren wir in hügeligem, steinigem, sandigem Gelände mit den typischen Kugelbüschen und den ersten Opuntien!

Die R-66 war weiter westlich nicht mehr durchgängig befahrbar und wo sie noch erhalten war, ließ die Straßendecke wirklich nur 50 mph zu. Es war die erste Straße in **New Mexiko**, die 1918 mit staatlichen Mitteln gebaut worden war. Bei **Paloma** erreichten wir sie. **Montoya** und **Newkirk** liegen daran und sind nun wirklich verlassene Dörfer, die mit ihren Geschäften, Werkstätten und Raststellen früher Lebenszentren für die Reisenden waren; hinter **Cuerva**, wo



Spuren von Leben erkennbar war, kam man auf die Interstaate, die wir bei **Santa Rosa** (2300 Einwohner) wieder verließen, um uns das „*Blue Hole*“ anzusehen. Es wird als artesische Quelle beschrieben.

Wir fanden sie und sahen einen runden blauen See in einem gut gepflegten Park. Vier Enten waren drauf, und wo ich hinging folgten sie mir. Das musste ich doch mit Futter belohnen! Als wir ins Auto stiegen, sahen sie mir traurig nach!

Beim Exit 256 verließen wir nun erst mal die West-Richtung und rollten auf der R-84 N. Es war ziemlicher Betrieb auf der Straße. Die Landschaft wurde noch etwas sandiger und hügliger. Weideflächen waren eingezäunt. Es war aber beim besten Willen nichts Grünes zu entdecken, was einem Rind Freude machen könnte. Später sahen wir die Abfahrt zu einem Weingut, und da quälte uns die Frage, wo hier im Sand Reben wachsen sollten! An der Seite waren anfangs bewohnte Wellblech-Hütten, aber später in und ab **Los Montoyas** waren auf gut gepflegten Grundstücken prächtige weiße Steinhäuser, die fast Neid aufkommen ließen.

Ich schrieb schon mal, dass wir jetzt in den *high plains* waren; **Tucumcari** liegt 1350 m hoch, **Santa Rosa** schon 1530 m. Früher machte **Tucumcari** große Werbung wegen der Übernachtungen und **Santa Rosa** hatte das nicht nötig. Da blieben die Reisenden im Schnee stecken und suchten deshalb Quartiere, d. h. es wird hier nachts ordentlich kalt. Im Lokalwetter nannten sie 4 °C als Tiefsttemperatur! Uns juckte das jedoch wenig, denn wenn wir uns ins Auto setzten, hatten wir schon Eigenriedener-Hochsommer-Temperaturen.

Die Straße steigt weiter an; **Las Vegas** (New Mexiko) liegt 2100 m und **Santa Fe** 2300 m hoch!



Gut ausgeschildert ist die Abzweigung zum *Pecos National Monument*. 110 n.Z. haben hier die Indianer bis zu 5-stöckige *Pueblos* gebaut. Kümmerliche Ruinen stehen noch, und wir haben den Rundgang in 45 Minuten geschafft. Es war sehr heiß, denn im Auto

war die Flüssigkristallanzeige überhitzt! Der Weg hatte zum Teil eine ziemliche Steigung, und da war die Luft etwas knapp. Das Alter konnte es ja eigentlich noch nicht sein. Schuld war sicher die Höhe. An den Ortsanfängen stehen meist Schilder mit Angaben zur Population und zur Elevation.

Die Einwohnerzahl war wichtig, denn am Businessloop bei Orten mit mehr als 500 war fast immer ein Wal-Mart-Supermarkt, und wie man an den gelegentlichen Höhenangaben sieht, beachteten wir nun auch die zweite Zeile!

Bei der Kreuzung mit der I-25 war ein großer Service-Komplex. Wir wollten eigentlich tanken, aber hier und weiter im wilden Westen sind die Tanksäulen fast immer Kreditkartenautomaten und denen gefiel leider nie unsere Visakarte. Man muss dann im Laden die Säule freischalten lassen, dann klappte es meistens mit dem Kreditkartenbezahlen. Wir machten aber eine rasche Kehrtwendung, denn der Preis war über 2 \$! Im Autohandbuch stand, dass wir Super tanken sollten, wenn wir die volle Leistung brauchten. Wir brauchten sie nie und tankten Normal, das etwa 10 Cent billiger war. Außerdem sollte man so-



wieso in den Südtteilen der US nur Normal tanken – wieso weiß ich nicht!

Das *Courtyard by Marriott Hotel* in **Santa Fe** war leicht zu finden, und dort gab es zur großen Überraschung und Freude meiner Frau den

„walking stick“ gut verpackt und ohne Kosten! Hier hatten wir wieder Handykontakt und ‚an alle‘ gingen SMS raus. Es war ein sehr elegantes Hotel, das merkten wir schon daran, dass wir nicht erfuhren, wie teuer unser Zimmer war. Dafür erhielten wir eine Rechnung mit dem Betrag 0,00 \$. Nachdem wir vom Zimmerfenster aus den Sonnenuntergang hinter den roten Klippen genossen hatten, war für diesen schönen Tag ein Abschluss mit einem Malt Cobra (s. St. Louis) für mich und einem Wein für Edith angemessen!

12. Tag Freitag, 15. September

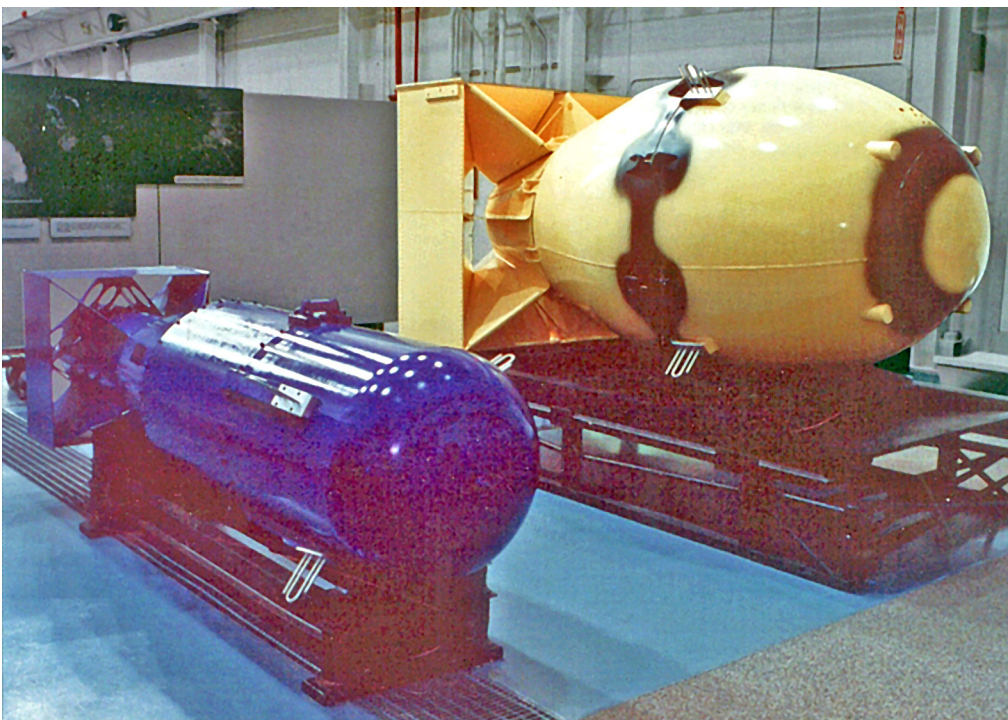
Frühstück war inklusiv, und es war sehr gut! Als wir kurz vor 10 Uhr abfuhren, waren es im Schatten 29 °C! Wir wollten heute in die einstmals geheime Stadt **Los Alamos** (19000 Einwohner; 2400m hoch). Hier hatten in 3 Jahren ausgesuchte Wissenschaftler die Atombombe entwickelt. Das war eine ungeheure Leistung! Ich glaube, wenn man heute unter gleichen Bedingungen ein Team zusammenstellte und ihnen die Aufgabe gibt, den Krebs zu besiegen, dann würden die das auch in der gleichen Zeit schaffen.

Alles verlief damals extrem geheim, und es war interessant zu lesen, wie das gehandhabt wurde, und doch weiß man heute, dass es Lücken gab. Zurzeit waren die Massenmedien voll über einen jetzt erst enttarnten Los-Alamos-Spion.



Das *Bradburg Science Museum* (es ist im Bild vorn links) war extrem informativ und interessant. Es wurde die historische Entwicklung der Stadt gezeigt, aber auch die Kernspaltung und die Problematik der Kernwaffen erklärt. Eine wesentliche Aufgabe wurde

aber darin gesehen, zu zeigen, was die Wissenschaftler-Elite zurzeit an Zielstellungen bearbeitet.



Wir verbrachten dort fast 3 Stunden! Auf dem linken Bild sieht man den *Fat Man* und den *Little Boy*. Es sind Kopien der Bomben, die auf Hiroshima und Nagasaki fielen.

Im Supermarkt am Orteingang erledigten wir den Tageseinkauf und fanden an der

Kreuzung zur R-84 eine billige Autowaschanlage. Auf den 5000 km der Route haben wir keine Bürstenwaschanlage mehr gesehen. Sie funktionieren alle automatisch mit breitstrahligen Hochdruckdüsen für 4 \$. Für einen Dollar kann man aber das gleiche mit einer Handdüse erreichen und das nutzten wir!

Was wir aber nicht fanden, war die Abfahrt an das Ufer des **Rio Grande**. Wir hatten erwartet, dass bei der Brücke eine Abzweigung sein wird. Die gab es zwar, aber auf beiden Seiten waren die Zufahrten gesperrt. Schade, denn das **Rio-Grande-Tal** ist mindestens so sehenswert wie das Tal des **Colorados**! Es ist aber grüner. Wir trösteten uns, denn am anderen Tag kommen wir ja noch einmal über den großen Fluss.



Wir machten eine kurze Mittagspause und fuhren dann in die Altstadt von **Santa Fe**, der Hauptstadt von **New Mexiko**. Wir haben schon etliche Hauptstädte gesehen, aber eine Wertung in schöne oder weniger schöne Städte fällt mir schwer, weil ich eigentlich

keine Stadt schön finde. Bei **Santa Fe** muss ich jedoch eine Ausnahme machen, und das fällt leicht, denn **Santa Fe** (55 900 Einwohner) ist eine Ausnahme! Es gibt keine Hochhäuser, es gibt keine Hektik.

Ich weiß nicht, ob das im Bild deutlich wird. Man fühlt sich wie auf dem Anger eines sauberen Dorfes. Dabei sind die Läden und Geschäfte in der Auswahl besser vereint als am Broadway in New York. Alles, was bekannt und teuer ist, hat hier seine Auslagen. Das ist beeindruckend!

In der Nähe der *Plaza* konnten wir auf einem bewachten Platz kostenlos parken. Wir mussten dazu bloß den Stempel eines eleganten Modegeschäfts holen.

Um **Santa Fe** sind kleinere Indianer-Reservate. Im Unterschied zu den Beobachtungen vor zwei Jahren waren aber die Straßen, die durch die Reservate führten, genau so sauber wie die anderen Teilstücke. Alle in Reservaten lebenden Indianer bekommen vom US-Staat eine Rente. Die Reservate sind autonom, sie können machen, was sie wollen, also lassen sie Spielhallen bauen. Da in **New Mexiko** das Glücksspiel verboten ist, sind die Spielkasinos in den Reservaten gut besucht und sehr gute Einnahmequellen für die Indianer!

Im Hotel lagen Hinweise für das Verhalten in den Reservaten aus. Grob übersetzt klang das so:

- Pueblos nicht betreten, wenn man nicht herein gebeten wird;
- es gibt heilige Stätten, die nicht gekennzeichnet sind, das Betreten kann sehr große Probleme verursachen, also Vorsicht;
- zurückhaltend sein;
- keinen Indianer fotografieren, wenn man nicht vorher bezahlt hat;
- Indianer sind meistens freundlich!

Das ‚*meistens*‘ im letzten Satz hat uns nicht gerade kontaktfreudiger gemacht. Den großen, kräftigen, energisch bettelnden Rothäuten (außerhalb der Reserven) sind wir in großen Bögen ausgewichen.

13. Tag Samstag, 16. September

Wir nahmen den kürzesten Weg auf die I-25. Es gibt nun unbedeutende Teilstücke der R-66 auf die wir verzichteten. Erst bei **Algodones** fuhr meine Frau wieder auf die als ‚*National Scenic By-Way*‘ gekennzeichnete R-66. Hier in den Reservaten gibt es keine verfallenen historischen Gebäude mehr. **Bernalillo** ist eine hübsche Stadt mit Häusern im Pueblo-Stil. Rechts fließt der **Rio Grande**, aber wir kamen nicht in die Schlucht. Es blieb uns jedoch immer noch der *Rio-Grande-Park* in **Albuquerque**. Ich hatte mir aus dem Internet den Stadtplan geholt und demnach war es nicht schwierig, sich zurechtzufinden. Man musste über die Kreuzung mit der I-40, den Exit *Central Ave.* nehmen und in die *Pennsylvania Street* nach Süden einbiegen! Wenn man in der Gegenrichtung fuhr, kam man geradewegs zum *Rio Grande Park*.

So wäre es gewesen, wenn nicht:

„*The largest highway construction project in state history is set to begin June 30 at the I-40 & I-25 highway interchange. Expect up to 20-minutes delays!*“

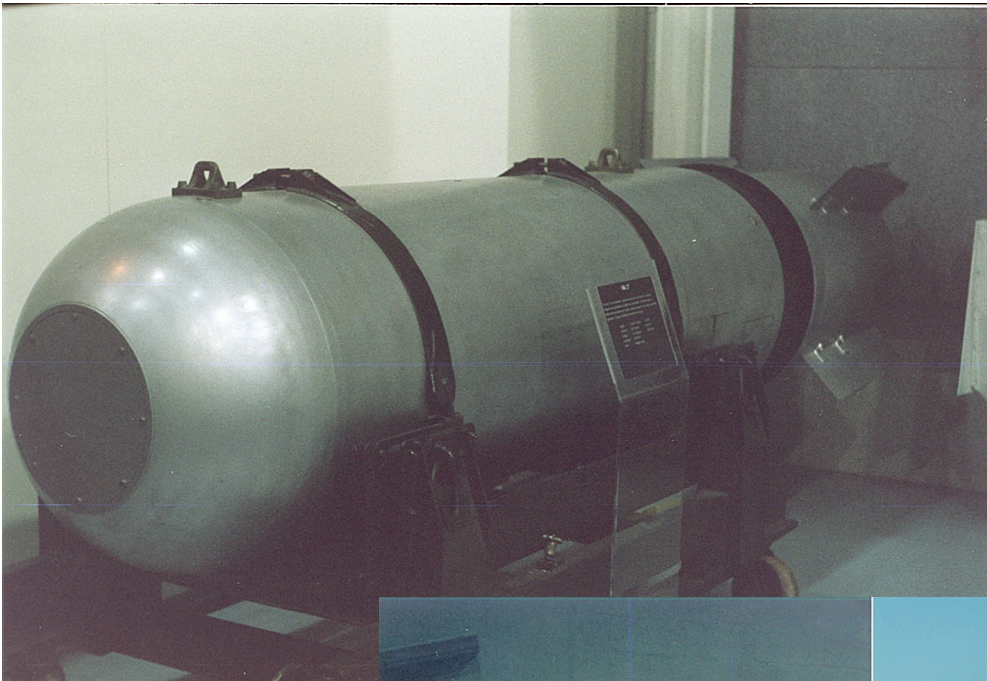
Die Baustelle war nicht größer als die in **Chicago**, aber sie war viel, sehr viel höher. Es standen Pfeiler mit Straßenstücken, die schwindelerregend hoch waren. Unsere Umleitung war auch hoch, und wir kamen erst hinter der *Central Ave.* herunter. Vor allen Baustellen, die wir noch erduldeten, standen große Warnschilder, dass alle Vergehen im Baustellenbereich mit doppelten Strafen geahndet werden! Das ist eine gute Idee!

Ein Problem für den ortsunkundigen Autofahrer sind die Straßenschilder (bis auf Los Angeles). Sie sind klein, und sie stehen hinter der Kreuzung, d. h. man hat sie noch nicht richtig gelesen, bevor man in die entsprechende Spur muss. Da hilft nur ein guter Beifahrer mit Karte, der dann verkündet, dass die nächste Kreuzung die richtige ist!

Kreuzungen mit Stoppschildern gefielen meiner Frau am besten! Es wird dann angekündigt ‚4x Stopp‘. An solchen Kreuzungen stoppen alle und der, der zuerst gehalten hat, fährt zuerst weiter. Das funktionierte so prächtig, dass man es weiter empfehlen müsste!

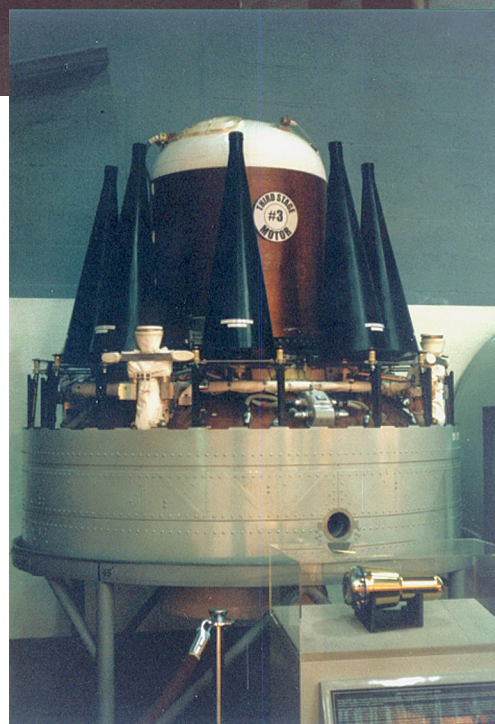


Wir fanden den Weg zum *National Atom Museum*, obwohl es in der Internet-Karte an der verkehrten Straße eingetragen war. Es befand sich in der *Kirtland Air Force Base*, und das bedeutete, dass wir Passierscheine brauchten. Bei den Russen hätte das länger gedauert!



Es wurden hier natürlich auch die wissenschaftlichen Aspekte der Kernspaltung und der Kernfusion erklärt, aber im Unterschied zur Darstellung in Los Alamos war die militärische

Bedeutung vordergründig. Wir sahen eine Vielzahl an Bomben und Raketen. Das hier ist die erste Fusionsbombe. Schüttelfrost verursachte aber die Beschreibung der Lage während der Kuba-Krise.



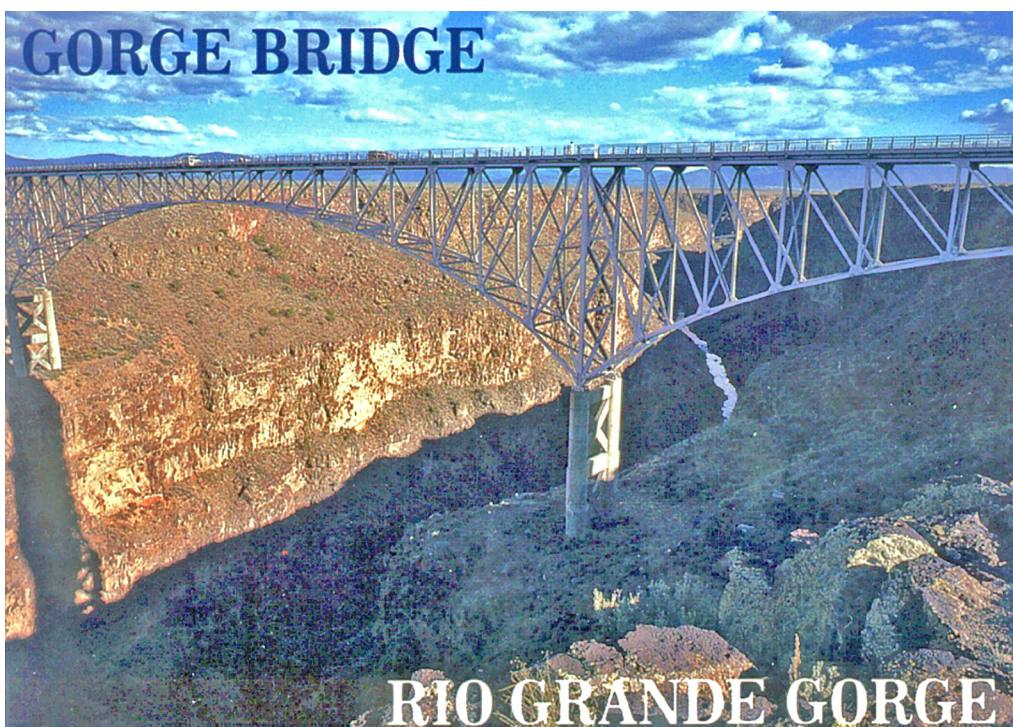
Ich hatte mir da zwar auch schon einen Geiger-Zähler gebaut und Atropin gegen Nervengase zurechtgelegt, aber dass es so ernst war, wurde mir erst hier klar! Am 11th und 12th Oktober 2000 fand zu diesem Problem eine Tagung statt. Das hätte mich interessiert. In das Bild passen auch die Hinweise bei Höhlenbesuchen, dass in dieser Zeit in alle bombensicheren Höhlen Vorräte für Tausende von Personen für 14 Tage eingelagert werden mussten!

Auf der Vorderseite sieht man eine Interkontinental-Rakete mit 10 Atomsprenköpfen, und von denen waren viele auf feste Ziele eingestellt!

Hier fand ich dann auch eine ausführliche Erklärung, warum Plutonium-Bomben im Unterschied zu Uran235-Bomben nicht durch das Zusammenbringen von zwei unterkritischen Halbkugeln gezündet werden können. Das geht beim Plutonium nicht schnell genug, und so verdampft zu viel aktives Material. In **Los Alamos** hatte man das Implosionsprinzip schon ausgearbeitet. bevor man auch nur einige Milligramm Plutonium hatte. Es wurden auch zwei zigaretenschachtelgroße Zündertypen gezeigt, die durch Hochspannungsimpulse Neutronen freisetzen. Der eine funktionierte mit externer Spannung. Das hat Vorteile, denn wenn die Spannung weg ist, ist die Bombe entschärft. Der andere Zünder hatte ein Piezo-Element, das wie beim Gasanzünder beim Aufschlag die Hochspannung erzeugte. Wie man damit aber Neutronen freisetzt, dass habe ich nicht erklärt bekommen.

Auf die Zusammenarbeit mit dem russischen Team *Azarmac 16* (vergleichbar mit der *Los-Alamos-Gruppe*) wurde hingewiesen.

Der *Solar Power Tower* war leider sonnabends nicht zu besichtigen.



Die weitere Tagesplanung blieb in der Umleitung stecken. Es ging nichts an Wegen unter der I-25 durch zum **Rio Grande**. Vor der Baustelle wurden wir auf die I-40 geleitet, die teilweise jetzt schon 10-spurig war und verbreitert wurde. Dann kam die

Brücke über den **Rio Grande**, und wir wurden in einer Spur mit roten Kegeln ohne Abzweigungen bis fast zum Stadtrand geführt.

Umdrehen wollten wir nicht, also verzichteten wir darauf, den Finger in den Großen Fluss zu stecken! Wir kauften aber eine Postkarte!



Die Straße führte durch eine leicht hügelige Steppenlandschaft mit spärlicher vertrockneter Grasnarbe.

Größere Felsen hatte man weggesprengt und Täler aufgefüllt. Die Fahrspuren waren

anfangs voll Autos, aber man konnte mit Tempomat fahren. Die linken Spuren sind jetzt mit ‚min. Speed 65 mph‘ gekennzeichnet. Die Höchstgeschwindigkeit in **New Mexico** beträgt 75 mph. Es fuhren aber alle 80 mph! Das Fahren war angenehm, denn draußen waren es 42 °C!

Während der gesamten Reise staunten wir über die blitzsauberen LKWs. Da war wirklich kaum ein klappriger dabei, und alle hatten so starke Motoren, dass keiner am Berg langsamer wurde! Bei den Pkws entsprach ein beachtlicher Teil kaum den Verkehrssicherheitsbestimmungen, obwohl die US so scharfe Normen haben!



Die Abfahrt **Laguna** führte auf der R-66 vom Highway weg durch **Cubero** und **Grants**. Von den dortigen Bergwerken stammte ein großer Teil des verarbeiteten Urans.

Einige Meilen weiter, hinter **Thoreau**, stieß

die R-66 wieder auf die Interstate und hier war unübersehbar die *Continental Divide* (die Wasserscheide) ausgewiesen. Von hier ab fließt nun alles in den **Pazifik**, also in unsere Richtung! Obwohl der Platz nicht im Reservat liegt, bestimmten Indianer-Verkaufsstände das Bild, mit Woldecken für 1400\$ (stimmt wirklich – kein Tippfehler) und handgroßen, sehr schönen Tonschalen für 34\$! Das war natürlich nichts für arme neudeutsche Rentner!

Das erste, was wir von **Gallup**, der heimlichen Hauptstadt der Indianer, sahen,



war das Schild „Gallup mit 57 Restaurants und 36 Motels!“ Man musste an der Stadt vorbei und dann auf der Frontage Road eine Meile zurückfahren und erreichte so unser Tagesziel, das *Best Western Inn* (schönes Zimmer

für 99\$).

Nach kurzer Rast fuhren wir die 5 mi in die Stadt, die damit warb, dass das Parken überall kostenlos ist. Wir liefen um einige Blocks in der Stadtmitte und suchten den Flair der historischen Gebäude. Na ja, es war halt alles etwas dörflich. Sogar der Supermarkt war nicht einer Stadt entsprechend. Wir stellten fest, dass hier im Westen Wal-Mart nicht mehr zu finden war. Aber das historische Kino war noch in Betrieb!

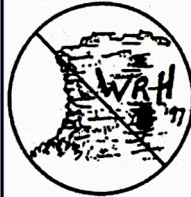
Gegen 18 Uhr waren wir zurück, und Edith planschte noch etwas im Indoor-Pool.

14. Tag Sonntag, 17. September

Das Frühstück war frei und dafür mäßig. Die Diensthabende war ein Muster für demonstratives Desinteresse. Sie schaffte es, trotz ständiger Bewegung die Schalen am Büfett stets leer zu halten. Nur von den prima Bratkartoffeln war immer ausreichend da. Uns störte es weniger, weil wir sowieso knapp an Zeit waren, denn es war uns durchaus bewusst, dass wir heute den ereignisreichsten Tag überstehen müssen.

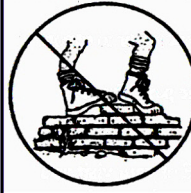
8.20 Uhr fuhren wir los und nach 18 Meilen überquerten wir die Grenze zu **Arizona**. Das ‚Welcome Center‘ war aber noch geschlossen.

Collecting petrified wood, rocks, fossils, plants, or animals:
Minimum fine \$275.00



Defacing or destroying natural features or archaeological sites:
Minimum fine \$250.00

Removing or collecting pottery sherds or any archaeological artifacts:
Minimum fine \$275.00



Walking or climbing on ruin walls:
Minimum fine \$50.00

Das wunderte uns zunächst, aber dann sahen wir durch die Scheiben die Uhr und die stand bei 7.40! Es war also wieder mal an der Uhr zu drehen und zwar auf Pacific Time.

Nach 45 Minuten kauften wir schon am Nordeingang zum **Petrified Forest Nationalpark** den *Eagle Pass*, der dem Besitzer ein Jahr lang freien Eintritt in allen Nationalparks der USA bietet (PKW mit allen Insassen). Anders als in den Hinweisen beschrieben sind wir bis zum Südeingang durchgefahren, denn die Route über die R-180/R-77 zur I-40 war kein Umweg. Am Eingang des Parks wird man nach Steinen gefragt und man erklärt sich bereit, das Auto bei der Ausfahrt durchsuchen zu las-

sen. Neben der üblichen Parkbeschreibung gibt es gleich eine Liste der Strafen fürs Steine- und Blümchen-Sammeln, fürs Wege verlas-



sen, fürs Ruinen betreten und fürs Verändern der Natur!

Es gab wirklich Steine in reichlicher Auswahl. Die **Painted Desert** und der **Petrified Forest** bilden eine Einheit. An der 35 mi lan-

gen Strecke hat man wunderschöne Blicke auf die bunte Wüste. Wir haben etliche Motive geknipst, und es fiel mir die Auswahl für die hier integrierten Bilder schwer: Oxide von Eisen färben rot, gelb und pink; von Mangan blau, violett und Kohlenstoffreste sind für schwarze und graue Schichten verantwortlich.

Und 30 km weiter war die Wüste immer noch bunt (Bild auf Vorderseite)!



Flächen mit versteinertem Wald sahen wir zwar schon am Anfang des Tales, aber erst kurz vor dem Südausgang beim **Crystal Forest** befanden sich die schönsten Stücke und die größten Stubben.

Im Visitor Center haben wir 2 Hot

Dogs und einige bunte Steine gekauft. Zur *Vehicle Inspection*, der Durchsichtung des Autos, brauchten wir nicht. Wir hatten aber auch kein schlechtes Gewissen!



In **Holbrook** (1660m hoch), einem Ort mit echter R-66-Atmosphäre erreichten wir wieder die I-40. Hinter **Winslow** bogen wir beim Exit 204 zum **Meteor Krater** (6 mi) ab. Hier galt leider nicht

der *Eagle Pass*, denn das Gelände war privat. Für uns gab es aber Seniorenermäßigung!

Der Weg dorthin führt wieder durch ziemlich wüste Wüste. Hier haben die Astronauten für die Mondlandung trainiert!



Auf dem Bild wirkt der Krater mit seinen 1330 m Durchmesser und 190 m Tiefe gar nicht so gewaltig, aber die dünne Bogenlinie rechts in der Mitte ist die Straße, und rechts am Kraterrand kann man kaum die

Aussichtsplattform mit 6 festinstallierten Fernrohren erkennen. Das muss man bei der Abschätzung berücksichtigen!

Hier hatten wir merkwürdigerweise Handy-Kontakt. Leider hatten wir da noch nicht daran gedacht, das nächste Hotel von einer Verspätung zu informieren. Ohne Angabe von Kreditkartennummer wird üblicherweise nur bis 18 Uhr ein Zimmer reserviert!

Als wir westlich von **Winona** zum **Walnut Canyon** (2210m hoch) abbogen, sahen wir erstmals wieder grüne Büsche und Sträucher! Die Gesteinsformationen ähneln wirklich einer Walnuss. Schade, auf dem Bild wird das nicht so deutlich.



Wir mussten nach **Tusayan**, aber entschieden uns, die Route über den *Ost Rim* des **Grand Canyons** zu nehmen, weil wir so noch den **Sunset Crater Vulcano** und den **Wupatki Nationalpark** besuchen konnten. In **Flagstaff** gab es noch mal preiswer-

tes Benzin und von da ging es nun auf der R-89 stetig bergan. Irgendwo am Wege war ein Schild ‚7000Ft‘ = 2330 m! Aus weiten Feldern mit schwarzer Lava erhob sich als braunschwarze, 2717m hohe Kuppe der Vulkan.



Im Winter 1064 begann er aktiv zu werden, und über 800 Quadratmeilen verstreute er die Asche. 1250 war er das letzte Mal tätig und rote und gelbe Asche fiel über die Felsen. Deren Farbe erinnert an den Sonnenuntergang und gab dem Nationalpark seinen Namen.

Auf dem 58 km langen Rundweg, der manchmal recht schmal ist, fährt man auch an tausend Jahre alten *Pueblos* vorbei. Die *Hopi-* und *Zuni-Indianer* profitierten von den Eruptionen, denn die Asche war extrem fruchtbar.

Inzwischen war es 17 Uhr, als wir wieder auf die R-89 kamen. Wir hatten noch 80 Meilen zu fahren, und es gab keinen Handy-Kontakt! 57 Meilen davon führten ziemlich genau nach Westen, und in diese Richtung zu fahren, war am späten Nachmittag eine böse Sache. Die Sonne blendete dermaßen, dass von der Straße kaum etwas zu sehen war. Die Strecke kannten wir schon von der Reise vor 2 Jahren. Es war gut, dass die Indianer ihre Verkaufsstände geschlossen hatten, dadurch waren kaum Autos unterwegs, und ich konnte an schattigen Stellen ordentlich Gas geben! Ein niedlicher Berglöwe (wir identifizierten das Tier erst später nach Bildern) blieb leider nicht bis zum Einrichten des Fotoapparates stehen.



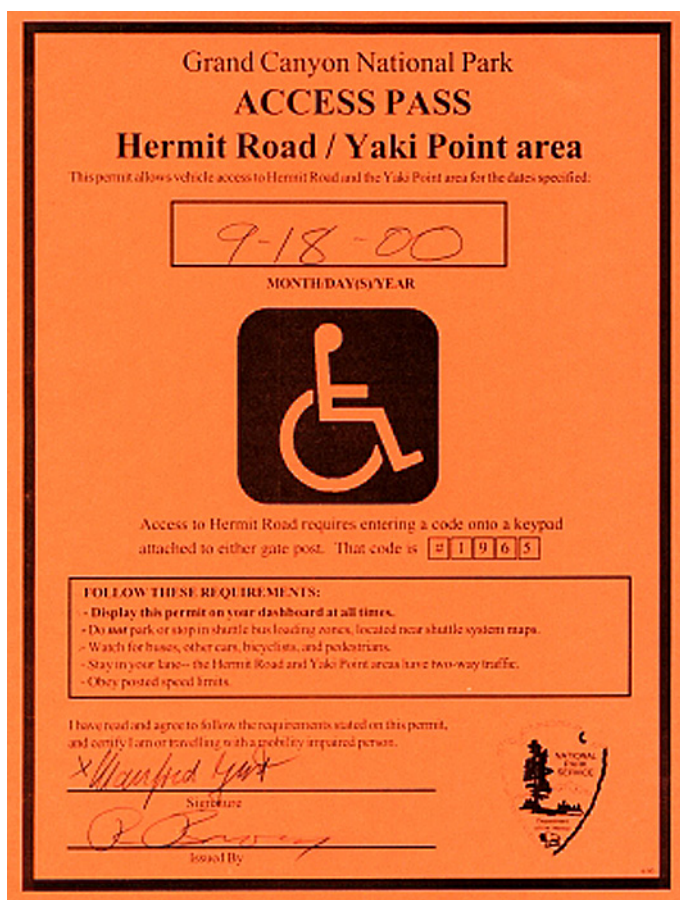
18.30 Uhr bekamen wir anstandslos ein Zimmer im *Best Western* und fanden sogar noch einen Parkplatz! 564 km hatten wir hinter uns und waren eigentlich auch nicht müder als an den Vortagen, aber heilfroh das Ziel erreicht zu haben.

An die Wärme kann man sich rasch gewöhnen. Sich der Kälte anzupassen, ist für mich viel langwieriger. In Eigenrieden habe ich mich im März noch nicht an die Herbstkälte gewöhnt! Wir waren jedenfalls heilfroh, dass es mit der Reservierung keine Probleme gab.

Mit einem koffeinfreien Kaffee machten wir Abendbrot aus der Essentasche. Die Preise im Restaurant wären auch ohne den bestialischen Dollarkurs kam zu ertragen gewesen. Es ist alles sehr teuer am **Grand Canyon!** Für das Zimmer hätten wir 195 \$ zahlen müssen. Sicher hätten wir aber auch ADAC-, Senioren- und Wochenend-Rabatt bekommen.

15. Tag Montag, 18. September

Zum Frühstück reichten noch unsere Vorräte. Bei der letzten Reise hatten wir uns den Canyon auf der östlichen Seite angesehen und den Rundflug mitgemacht. Für diese Tour war nun der **West Rim** vorgesehen. Wir entschieden uns, als erstes uns den Film im IMAX anzusehen, weil zu dieser Zeit noch nicht die Ausflügler aus **Las Vegas** die Straßen füllen. Fast wäre es eine Fehlplanung gewesen, denn es wurden keine Karten verkauft, weil die Computer streikten.



Gegen Mittag waren wir im **Grand Canyon Village**. Edith hatte ihren Stock mit und humpelte ins *Visitor Center*. Das sah sehr behindert aus, und als ich wegen einer Sondergenehmigung für den Zugang zum **West Rim** mit eigenem Auto fragte, erhielten wir diese problemlos.

Auf dem roten Bogen stand der Code für das Zahlenschloss am Eingang. Auf dieser Route fahren ganztägig kostenlose Shuttlebusse. Das Ein- und Aussteigen an den Aussichtspunkten ist aber für Behinderte recht lästig.

Außerdem war der Touristenandrang für diese Jahreszeit doch noch beträchtlich, und die Busse waren gelegentlich so voll, dass sie gar nicht erst

hielten. Von den Parkplätzen aus musste man immer einen mehr oder weniger großen Bogen zu den Aussichtspunkten laufen.



Das untere Bild vom **Ost Rim** gefiel mir so, dass ich es hier rein genommen habe, obwohl wir dieses Mal nicht geflogen sind.

Am Nachmittag ist wegen des günstigeren Sonnenstandes der **West Rim** attraktiver als der **Ost Rim**, obwohl hier der **Colorado River** den großen Bogen nach Norden macht.

Hier sieht man jedenfalls wenigstens etwas vom steinersägenden Fluss!

An der Shuttle-Endstation nach 13 km, war beim *Hermits Rest* ein Imbiss-Stand an dem wir Muffins kauften (die Hot Dogs sahen uns zu



mickrig aus). Getränke hatten wir ja stets reichlich im Auto. Das wurde dann ein spätes Mittagessen. Über den *Clinic Loop* fuhren wir danach wieder nach **Tusayan** in den *General Store* zum Einkaufen.

Auf die IMAX-Eintrittskarten erhielt man dort 2 \$ Rabatt, und das haben wir vertrieft, obwohl wir die Karten bei uns hatten!



Nach einer Ruhepause und einem kräftigen Abendbrot fuhren wir wieder zum **West Rim** (die Genehmigung galt für 2 Tage), um den Sonnenuntergang zu erleben. Zunächst konnten wir uns nicht entscheiden,

schließlich wählten wir den *Hopi-Point* zum Warten auf das große Ereignis. Im Hotel werden Sonnenaufgangs- und untergangszeiten immer ausgehängt! 18.32 Uhr war es soweit, und nach 19 Uhr waren wir wieder auf unserem Zimmer.

Das Nachtleben in **Tusayan** interessierte uns wenig. Der Ort war aber am



Abend wie ausgestorben. Nach dem Sonnenuntergang fährt eine endlose Kolonne von Autos in Richtung Süden. Das sind die, die in **Williams** oder **Flagstaff** ihr Quartier haben, und danach ist Ruhe auf der Straße.

Und das war unser elegantes Zimmer!

16. Tag Dienstag, 19. September

Es waren 17 °C als wir 8.10 Uhr ins Auto stiegen. Da wir letztens in **Williams** ein schönes Motelzimmer hatten, fuhren wir diesmal natürlich auch den Business Loop. Die preiswerte Tankstelle fanden wir auch sofort. In dem Ort wäre das Übernachten billiger gewesen! Es gefällt mir hier.

Das Städtchen hat sich wohl seit der Route-66-Zeit überhaupt nicht verändert. Am 23.9. war wieder das Route-66-Fest. Schade, dass wir nicht solange warten konnten.

Die I-40 W führt hinter **Williams** über etliche Meilen mit starkem Gefälle nach unten. Bei einem großen Parkplatz steht, dass die LKW-Fahrer die Bremsen überprüfen sollen und das wird erstaunlicherweise von allen gemacht!

Bei **Ashfork** konnten wir nun endlich wieder mal die R-66 befahren. Es beginnt hier das längste Stück dieser historischen Route, und das ist Ediths Spezialstrecke. Sie tippte gleich den Tempomat ein, und dann rollten wir auf einer



guten zweispurigen Asphaltstraße zwischen prächtig gelbblühenden Büschen von Sonnenhut (?) bis zu den **Grand Canyon Caverns**. Das folgende Bild zeigt diese gemütliche Strecke. Davor liegt **Seligman**. Das ist die Route-66-

Stadt. Von hier sind die Impulse zur Rekonstruktion und zur Wiederbelebung dieser Straße ausgegangen.

Vor den Höhlen ist vorn an der Straße ein sehr großes Hinweisschild und doch fragten wir an der Raststelle wie bei der letzten Reise nach dem Höhleneingang.



Es war etwas peinlich, denn das Schild war ja nicht zu übersehen, aber vielleicht war es einfach zu groß.

Wir fuhren danach noch die Meile ins Land bis zum Eingang. Wir hatten uns noch gar nicht richtig umgesehen, da rief man schon, ob wir noch mit wollten. Wir wollten! Wir hielten die Kreditkarte hin und konnten gerade noch Seniors rufen, dann fuhren wir schon im Fahrstuhl nach unten. Das letzte Mal hätten wir über eine Stunde warten müssen!

Fast eine Stunde dauerte die Höhlenführung. Es ist eine trockene Tropfsteinhöhle mit eigenartigen Steingebilden. Trocken deshalb, weil seit Jahrhunderten keine Bildung von Tropfsteinen mehr erfolgt. Ein Test mit gefärbtem Wasser zeigte, dass dieses von der Höhle in den **Grand Canyon** lief, deshalb also der Name. Auch hier war ein Lager für Medikamente und Verpflegung während der Kuba-Krise eingerichtet worden.

An der Straße liegen einige kleinere Orte, wobei man mit ‚kleinere‘ so an die 10 Häuser meint. **Truxton** ist dafür typisch. wir zählten 10 Häuser. Davon waren 6 verfallen, aber es gab einen mini Mini-Market! Immer wieder sieht man riesige Autofriedhöfe mit Schrott für Jahrzehnte!

Bei **Kingman** verließen wir dann für viele Meilen die R-66. Auf der R-93 bewegten wir uns in Richtung **Las Vegas**. An einer Straßenseite hatte uns bei der letzten Reise ein blühender Kaktusbaum interessiert. Wegen technischer Schwierigkeiten konnten wir ihn damals nicht fotografieren. Diesmal klappte es. Es ist ein einsamer *Yoshua Tree*, von denen wir später noch sehr viele sahen!

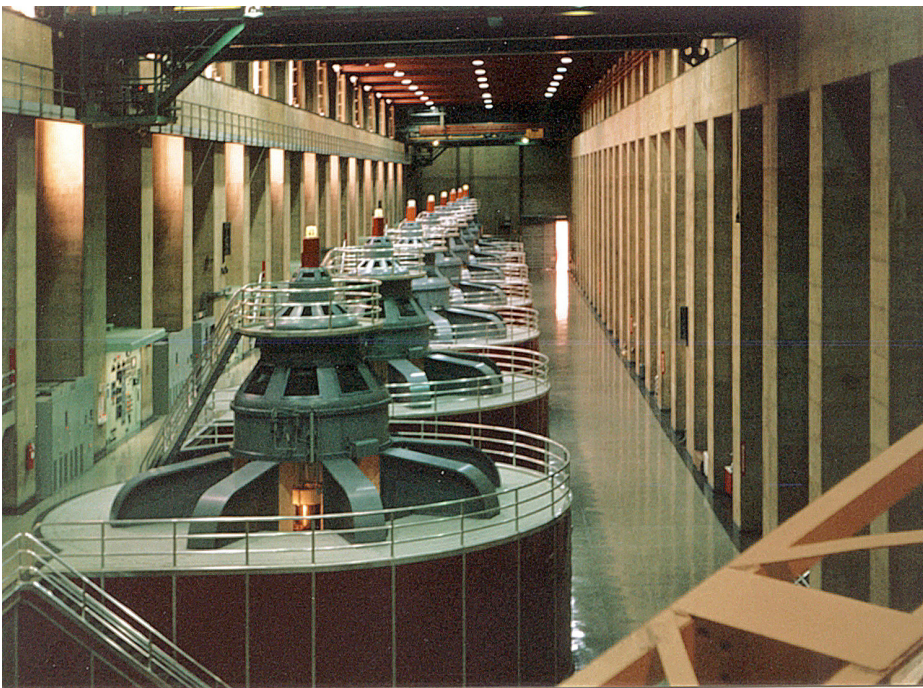
Wir fuhren die Strecke vor drei Jahren im Mai und hatten Temperaturen um 42 °C. Jetzt im September war es genau so! Es geht nun durch fast kahle braune Berge hoch und dann in engen Serpentinaen runter bis zum **Hoover Dam**. An den Bögen sind immer Aussichtspunkte, aber es schien aussichtslos zu sein, dort eine Lücke zum Parken zu finden. Der Damm ist die Grenze zwischen **Arizona** und **Nevada**. Türme an beiden Seiten zeigten an ihren Uhren die gleiche Zeit. Da hat ein Staat die Sommerzeit nicht mitgemacht, denn das ist auch eine Zeitzonengrenze.

Wir reihten uns beim Parkhaus in die Schlange ein. Der Andrang war unglaublich groß. Es konnte immer nur ein Auto rein, wenn ein Platz frei wurde. Man hatte die Wartespur bis in die halbe Etage verlängert, damit unten die Straße frei blieb. Die Einfahrt war sehr steil. Wir waren vorsichtig und hielten beträchtlichen Abstand, denn wenn es weiterging, rauchten die Kupplungen und schwächere Fahrzeuge rollten zurück. Zwei Etagen höher bekamen wir noch im Schatten einen guten Stellplatz, aber in dem ganzen fensterlosen Gebäude waren bestimmt Temperaturen von über 50 °C.

Unten standen wenigstens 15 Busse mit laufenden Motoren und die Motoren der Autos in der Warteschlange liefen ja auch. Ehe man mit dem PKW abfahren konnte, musste man auch erst einige Zeit den Motor laufen lassen, damit die Klimaanlage halbwegs vernünftige Bedingungen schuf. Es wurde also auch von innen gut geheizt!

Wir waren schon bei der Rolltreppe, als wir lasen, dass man mit Handtaschen und Fotoapparaten in Taschen nicht ins *Visitor Center* darf, also mussten wir noch mal in die Brutkammer zurück und das Überflüssige im Auto lassen. Dann erst durften wir durch die Kontrolle und konnten die Rolltreppe runterfahren. Es war eine Erlösung als wir in dem klimatisierten Raum standen. Wir kauften gleich die Tickets und brauchten nur 15 min zu warten bis wir mit vielen anderen zur Besichtigung dran waren. Es ging durch die Staumauer in einen der Generatorräume, in die Tunnels mit den riesigen Rohren und den Serviceeinrichtungen. Das war schon beeindruckend! Wir mussten aber viel lesen, weil das Verstehen nicht gerade vollkommen war, obwohl der Gruppenleiter vermutlich Englisch sprach. Anschließend sahen wir uns noch den Film über den Bau des Dammes an.

Daten:Höhe	221 m	obere Länge	379 m
Breite, oben	13,7 m	Breite, unten	201 m
Generatoren	17	Leistung	2080 Megawatt



Es ist schon ein beachtliches Bauwerk, und das ist einer der beiden Generatoren-Räume.

Es war kurz nach 16 Uhr als wir weiter fahren, wieder in Serpentin berg hoch und immer war es noch draußen über 40 °C! Wir wollten zunächst nach **Henderson**. Bei der Ausfahrt von **Boulder City** teilen

sich die 5 oder 6 Spuren mit großer deutlicher Beschriftung. Bloß **Henderson** stand nicht drauf. Es war jedenfalls mehr zu lesen, als wir Zeit dafür hatten und so machten wir – peinlich, peinlich – den gleichen Fehler wie vor zwei Jahren und landeten in der Vorstadt von **Boulder City**!

Wir wendeten, gerieten aber nicht auf den Freeway. Zweimal mussten wir auf der Straße wenden bis wir deren Namen fanden. Es war der *Boulder Blvd.* Der hat im Unterschied zum Freeway Ampeln und Kreuzungen, genügte aber auch unserer Zielstellung. Bei der *Gibson Rd.* wollten wir runter und auf der *Automal Ford* suchen, um dem Chef der Reparaturabteilung für seine Hilfe bei der letzten Reise ein Dankeschön zu bringen. *Mr. Walter* war aber dort nicht mehr beschäftigt. Er ist jetzt Service-Chef bei Dogde. Dort trafen wir ihn auch, und er wunderte sich sehr, wie wir ihn gefunden hatten.

Gegen die tief stehende Sonne fuhren wir auf der *Tropicana* stadteinwärts. Trotz intensiver Blendung gerieten wir in die richtige Einfahrt zum *Hotel Luxor*. Da war vielleicht ein Gewühle! Wenigstens 10 Autos wurden entladen und dazwischen kurvten Taxis herum. Valet-Parken hatten wir noch nicht geübt, hier war es die Ursache für das Chaos. Die Parkboys wollten natürlich die Einfahrt wieder frei haben und drängelten. Man erhielt einen Nummernschein, musste die Fenster öffnen, die Schlüssel abgeben und mit dem Gepäck verschwinden.

Bei uns war das kein Problem. wir hatten immer so gepackt, dass wir nur die Reisetasche auf die Zimmer mitnahmen. Das Wäschewechseln erfolgte irgendwo unterwegs auf einem Rastplatz, und die Sitze waren immer frei!



Vor der Rezeption stand wie erwartet eine lange Schlange, und die Abfertigung war so umständlich wie in Russland! Die meisten vor uns hatten aber keine Reservierung. Es gab also noch freie

Zimmer, allerdings musste in diesen Fällen umständlich lange telefoniert werden. Nur Gäste des Hotels lässt die Wache in die oberen Etagen. Wir wohnten in der 5., und waren ziemlich knülle als wir die Tür hinter uns zu machten. Auch bei der letzten Reise hatte uns diese Tagesstrecke reichlich mitgenommen. Damals hatten wir gedacht, dass die defekte Klimaanlage das Wohlbefinden negativ beeinflusst hätte. Da diesmal am Auto alles in Ordnung war, liegt es wohl an der Eigenart dieser Teilstrecke!

Die Fenster sind schräg, weil die Räume ja an der Außenseite der Pyramide sind! Hunger hatten wir auch, und wir gingen erfolglos auf die Suche nach McDonalds. In **Las Vegas** hat der den besten Orangensaft (genauso gut wie der frischgepresste in Florida)! Also gingen wir im *Luxor Restaurant* eine Pizza essen. Die war gut und teuer und Edith schaffte nicht mal alles. Schade, ich konnte auch nicht mehr, denn sie waren wirklich groß!

In den letzten zwei Jahren hat sich eine Menge geändert. Die Baulücken am *Strip* sind verschwunden, aber was störte, war der Preisanstieg. Man sagte damals, dass alles preiswert ist, weil die Leute ihr Geld verspielen sollen – ein Frühstück kam 3,50 \$ und eine riesige Lichtreklame warb damals für ein Steak-Essen für 5,50 \$. Jetzt zahlt man 9,00 \$ fürs Frühstück und 19 \$ fürs Steak! Für die zwei Pizzas, ein Bier und eine Fanta berechnete man uns 65,71 DM!!!! Wir waren jedenfalls satt und bettschwer!

17. Tag Mittwoch, 20. September

In der Tageshitze in **Las Vegas** herum zu laufen, macht keinen Spaß! Entweder bleibt man in der Spielhalle oder setzt sich in das klimatisierte Auto, und letzteres war unser Plan. Von den Alternativen der **Area 51**, dem **Red Rock Canyon** und dem **Valley of Fire** wählten wir letztere. Es war die mittelweite Strecke, und die schien unserem körperlichen Befinden angemessen. Es ging 54 mi nordwärts auf der I-15 durch Wüste und Felsen an der Straße zum Valley vorbei, weil wir von der anderen Seite durchfahren wollten. Wir bogen also erst auf die R-168 ab, und weiter ging es zwischen braunen Sandsteinklippen in ein breites Tal hinein, dass von der Sonne wie ein Backofen aufgeheizt war. 42 °C zeigte unser Thermometer! Und dann kam das Erstaunliche – es wurde bis zu den Klippen am Talrand grün. In **Logandale** und besonders in **Overton** stan-



den in gut gepflegten Gärten helle saubere Häuser. Palmen spendeten Schatten und weißer Oleander blühte duftend. Es schien dort eine Siedlung für betreutes Wohnen zu sein. Das Angebot im Supermarkt war kaum geringer als in größeren Städte.

Overton hat nun den ersten Rang bei der Einstufung als erstrebenswerter Wohnort.

Dort gibt es keinen Schnee, keine Erdbeben, keine Tornados; es gibt wunderschöne Palmen, billigen Strom und ausreichend Wasser!

Nach dem letzten Haus glühte aber wieder der Wüstensand! Auf einer roten Asphaltstraße erreichten wir dann den *Scenic Drive*, der durch das **Valley of Fire** führt.



Die Felsen sind tatsächlich so rot wie Feuer! Hoffentlich versteht der Drucker diesen Satz! Der *Eagle Pass* ersparte uns hier nicht den Eintritt, und dann kamen 24 Meilen einer erstaunlichen Landschaft. Knallrote Sandsteinfelsen waren

vom Wind geschliffen und ausgehöhlt. Mit jeder Biegung stieß man auf neue beeindruckende Landschaftsbilder. Bei den *7 Schwestern* machten wir die notwendige Mittagspause. Jetzt erst merkte ich, dass wir beim *Midway-Point Road Beer* eingepackt bekommen hatten – grässlich!

Der *Scenic Loop* war zwar Gravel Road, aber das kurze Stück durften wir schon unserem Mietwagen zutrauen. Als wir gegen 14 Uhr wieder im *Luxor* waren, nahmen wir zum guten Abschluss dieser herrlichen Tagesstrecke zwei Stück Torte mit aufs Zimmer und kochten einen erfrischenden Earl Gray Tee.

Danach gingen wir wieder auf Tour. Das Pyramideninnere vom *Luxor* ist ohne Plan kaum zu erkunden. In der ersten Etage fanden wir dann auch McDonalds! Wir wollten aber noch zu einigen anderen Kasinos. Kennt man eine Spielhalle, kennt man alle. Deswegen also durch die Gegend zu ziehen ist Unsinn. Einige der Kasinos kannten wir ja schon. Damit war die Auswahl enger. Für viel Bewegung auf der Straße war es noch zu warm, also standen die Kasinos zur Auswahl, die mit dem kostenlosen Shuttle, der Monorail, erreichbar waren.

Eine fuhr von *Mandalay Bay* und *Luxor* zum *Excalibur*. Dann musste man über die Straße und konnte mit der nächsten vom *MGM Grand* bis zum *Bally's Resort* fahren. Durch *Paris* sind wir zu *Caesars Palace* gelaufen.

Dort konnte man wieder einsteigen bis zum *Monte Carlo* fahren und durch *New York New York* war es ein langer Weg, aber mit Klimaanlage. Der Weg über die *Tropicana-Brücke* blieb uns nicht erspart und schließlich fuhr die Monorail vom *Excalibur* wieder zum *Mandalay Bay*!

Über **Las Vegas** brauche ich nichts schreiben. Das wesentliche steht im Bericht von 1997. Dieses Jahr hatten wir beschlossen maximal 5 \$, also 20 Quarter zu verspielen. Die Haltestellen der Monorails hatte man geschickt so platziert, dass man jedesmal durch die Spielhallen und die Einkaufszentren musste. Im Vorbeigehen steckten wir immer mal einen Quarter in die Schlitze der Automaten. Wenn der Durst plagte, blieben wir länger davor sitzen, denn dann gibt es kostenlose Getränke! Unser Münzenvorrat wurde immer geringer, obwohl Edith gelegentlich mal Gewinne machte. Grenzenlos war unser Glück, als mir die Maschine mal 40 Quarter spendierte! Da zählten wir gleich die 20 ab, verspielten den Rest und hatten keine Verluste!

18. Tag Donnerstag, 21. September

Als wir kurz nach 8 Uhr vom Valet-Parking-Dienst das Auto vor den Eingang gestellt bekamen, waren es schon 33 °C, und das, wo heute überwiegend Wüstenstrecke im Plan stand! Zunächst ging es auf bekanntem Weg zurück bis fast nach **Boulder City**. Dort endete unsere Route-66-Reise, denn jetzt fuhren wir auf der R-95 südwärts durch die **Mojave-** und die **California-Wüste**. Zunächst war es recht bergig und die Temperatur sank auf 28 °C. Die Straße verlief bis zum Horizont ohne Kurven. Sie war 2-spurig und sehr eben. **Searchlight** wollten wir uns ansehen, aber wir verpassten die Abfahrt. Bei der Abzweigung nach **Laughlin** zum **Davis Dam** sollte die Grenze zwischen **Nevada** und **Kalifornien** sein. Ein Schild war nicht zu sehen, aber es fuhren nun keine anderen Autos mehr, die Max.-Geschwindigkeit betrug nur noch 55 mph und die einst ebene Straßendecke machte jetzt jede Bodenänderung mit. Das war wie die Änderung der Straße zwischen Northern Territory und Queensland in Australien. Als dann mal „5 Miles Dips“ angezeigt wurden, kann man sich vorstellen wie tief die Dellen waren!

Nach 91 Meilen Tagesstrecke erreichten wir bei der Abzweigung nach **Goffs** eine als ‚*Other Roads*‘ in der Karte gekennzeichnete gar nicht mal so schlechte Straße, die schließlich bei der Unterführung der I-40 in den ‚*Old National Trail*‘ überging; wieder ein Stück Route 66. Es sind Orte eingezeichnet, aber **Essex** soll 100 Einwohner haben, doch wir sahen nur 4 Häuser und eine Schule. Zu **Danby** und **Cadis** führten Abzweigungen. Es gibt hier fürs Vieh nichts zu fressen, und es ist nichts denkbar, wovon Menschen in dieser Gegend leben sollen.

Durch die gesamte Strecke begleiteten uns aber eine Hochspannungsleitung, ein Glasfaserkabel und ein meterdickes Wasserrohr. Es ist deprimierend, sich vorzustellen wie hier mal Siedler mit Planwagen durchzogen. Es sieht zwischen den Bergrücken fast eben aus, aber der trockene steinige Boden ist von breiten und tiefen Creeks durchzogen, und es gibt weit und breit nichts zum Brückenbauen! Dann kommt ein Pass (141m), auf den sich die Siedler hochgequält haben, und dahinter sehen sie dann bis zum Horizont die gleiche trockne lebensfeindliche Landschaft. Schlimm muss das gewesen sein!



In **Amboy** wird der Strich auf der Karte, der nach Süden abbiegt, noch dünner, aber 29-Palms ist ausgeschildert. In **Amboy** leben einige Menschen, sie waren uns aber nicht sehr sympathisch, denn sie wollten für die Gallone Benzin

2,78 \$. Da fuhren wir lieber sparsam weiter. Jetzt gab es kaum noch die kleinen Kugelbüsche, sondern nur noch gelbbraunen Sand. Das war nun das *Twentynine Marina Corps* Übungsgelände. Sicher war man da die nächsten 30 Meilen gut im Blickfeld von Ortungsgeräten! Dann kam wieder ein Bergrücken und wenn die Siedler jetzt hofften, dass die Quälerei ein Ende hat, dann merkten sie, dass es durchaus noch schlimmer kommen kann. Es begann nun eine weite Ebene die einen silberglänzenden Belag von Salz hatte. Es war fast reines Kochsalz. Später sahen wir, dass die *National Chlorid Co.* das nutzte. Man hatte Gräben gebaggert, in die bei gelegentlichem Regen das Salzwasser lief. Wenn dann das Wasser verdunstete, konnte man die dicken Salzkrusten nutzen. Es ging dann wieder über einen Bergrücken und danach in weiten Serpentinien abwärts nach **Iron Peek**. Das ist ein eigenartiger Ort. Die Wüste, hier eine braune steinige und staubige Ebene, ist in Parzellen aufgeteilt. Von der Asphaltstraße zweigen Wege ab, die Namensschilder tragen und irgendwo im Unendlichen enden. Es ist eine große Zahl von Briefkästen an der Straße, die sicher jahrzehntelang niemand mehr kontrolliert hat. In den Grundstücken stehen Hütten, Schuppen oder Häuser, die zugenanagelt oder zerfallen sind.

Aber gelegentlich steht zwischen den Ruinen hinter grünen Palmen ein nobles Steinhaus, das zweifellos bewohnt ist, denn es stehen Autos davor! Komisch! So geht das gut 20 Meilen weit. Schließlich stießen wir auf die R-62, aber geradeaus weiter ging es in den **Yoshua Tree National Park**. Das stimmte nun gar nicht mehr mit unseren Hinweisen überein. Die Karten beschrieben das ganze Wüstengebiet sowieso nur global! Wenn wir aber entgegen den Anweisungen den Nordeingang benutzten, konnte man voll durch den N.P. fahren ohne wenden zu müssen. Wir waren uns rasch einig und starteten durch. Der Blick auf den Benzinanzeiger riet uns aber, doch das Stück nach **Twentynine Palms** zurück zu fahren. Gleich am Ortsanfang war die erhoffte Tankstelle. Mit 1,72 \$/Gallone war der Preis akzeptabel. Aus der *Hot-Dog-Maschine* holte Edith noch zwei appetitliche Würstchen. Das war dann unser Mittagessen. Inzwischen waren es 46 °C im Schatten geworden. Da war es dann doch im Auto erträglicher. Um die Tankstelle wehte aber auch kein Lüftchen und die Wärmeaustauscher von Eismaschine, Klimaanlage und Kühlschränke, die um das Gebäude standen, bliesen siedendheiße Luft in die Umwelt!

Die Rangerin in der Hütte am Eingang zum N.P. freute sich schon auf den Feierabend. Es war ja dort nicht nur heiß, sondern auch recht einsam. Wir blieben auf der gesamten Nordstrecke das einzige Auto.

Das war nun der letzte National Park bei dieser Reise. Damit hatten wir mit dem Eagle Pass 2 \$ gut gemacht: Petrified Forest = 10 \$; Walnut N.P. = 6 \$; Sunset Crater = 6 \$; Grand Canyon N.P. = 20 \$; Joshua Tree N.P. = 10 \$!



Ohne groß zu überlegen fuhren wir die 15 Meilen in Richtung **Cholla Cactus Garden**. Viel vorstellen konnten wir uns allerdings nichts unter den Erklärungen. Als wir aber dort bei drückender Hitze ausstiegen und den Rundweg gegangen

waren, gab es für uns keinen Zweifel, dass dieses Stück Landschaft jede Anstrengung wert gewesen ist. Es war eines der schönsten Tagesziele! Die buschigen Kakteen sehen wir Teddybären aus. *Yoshua Trees* sah man natürlich überall.

Aber bei der Fahrt zum Westeingang sahen wir dann die eindrucksvollsten Ansammlungen. Die Kakteen wurden von den Mormonen so genannt, weil sie aussehen, als ob *Yoshua* zu seinem Gott betend die Hände hebt. In der Hälfte



des Parkweges, im Felsengebiet beim **Arch Rock** ist die Grenze zwischen der **Morave-** und der **California-**Wüste. Im Bild ist es die Reihe der großen Felsblöcke.

Auf der weiteren Strecke waren wir doch nicht mehr

die einzigen Besucher. Der Kojote war deshalb durchaus nicht irritiert.

Die 6 Meilen zum **Key-View-Point** waren auch lohnend. Der N.P.-Eingang lag 596 m hoch, der View-Point 1581m!



Es ging also steil hoch, und als wir den Parkplatz erreichten, war noch ein steiler Aufstieg erforderlich, aber Edith schaffte den auch. Mir bescherte er jedenfalls den Beginn einer erträglichen Sonnenallergie!

Von oben hätte man bis Mexiko blicken können, wenn aus **Los Angeles** nicht der Dunst von den Pazifik-Winden ins Land getragen würde. Man sah über zwei Täler hinweg, und im Westen hing bis an die Bergspitzen die Dunstwolke. Die undeutliche Grenze im Grau ist diese Wolke! Hinter dem verschwommenen Bergrücken liegt **Palm Springs**. An Bildern wurde der Einfluss gezeigt. Nur an weniger als 30 Tagen im Jahr hat man volle Sicht über 134 Meilen bis zu den mexikanischen Bergen. Zurzeit konnte man nur 3,4 Meilen knapp bis zur Mitte des Tales sehen, erkannte also kaum unser Tagesziel **Palm Springs**.



Bis zum West-Eingang standen dann die größten *Yoshua Trees*. Der Tree im Bild ist der größte gewesen, den wir sahen (Vergleich mit Auto!). Dass dahinter bis zum Berg ein Wald von derartigen Trees ist, sieht man leider nicht deutlich.

An Haltebuchten wurde erklärt, dass auch in dieser Wüste (96°C Bodentemperatur und in 1,20 m Höhe immer noch 58 °C) Leben existieren kann. Gemeint waren zwar Insekten und kleine Säugetiere, aber hinter dem N.P.-Ausgang war auch noch Wüste und da gab es vom Ort **Yoshua Tree** bis **Los Angeles** nur noch Häuser am Wegesrand! Auch **Yucca Valley** wirkte wie ein Ort aus alten Western im Wüstensand.

Über den **Twentynine Palms** Highway, der R-62, ging es nun stetig bergab. Die Warnschilder „*Gusty Wind Area*“ wurden häufiger, je tiefer man kam und dann sah man Hunderte von Windgeneratoren – Wälder von Masten mit Windrädern, und als ich die Autotür aufmachte, verstanden wir die Warnungen. Der Wind tobte unglaublich stark!

Bei der I-10 hat das Tal nur noch eine Meereshöhe von 46 m. Die beidseitigen Berge sind aber über 1000 m hoch. Sie wirken in ihrer Lage, ihrer Form und ihrer Höhe wie ein riesiger Trichter, der dann den Windgeneratoren-Park betreibt. Die Generatoren sind teilweise fest installiert, weil der Wind selten die Richtung ändert. Als ich bei der Rückfahrt mal zum Fotografieren ausstieg, haute mir der Sturm die Autotür an die Brust, sodass ich einen handtellergroßen blauen Fleck hatte und gebrochene Rippen vermutete.



Auch auf diesem Bild sieht man wieder die Wolke aus L.A über dem Wald von Windgeneratoren.

Nach wenigen Meilen auf der I-10 mussten wir nach **Palm Springs** abbiegen. Wegen ungenügendem Kartenstudium fuhren

wir aber vorbei, und nun zeigte sich der *gusty* Wind von seiner hässlichsten Seite. Er peitschte Sand- und Staubwolken mit Folientüten und Papierresten gemischt so hoch, dass man die Wegschilder kaum lesen konnte. Glaubt mir, es ist ein grässliches Geräusch, wenn der Sand über die Scheiben und den Lack schleift und man weniger als in dichtem Nebel sieht.



Trotzdem fanden wir den Weg zum Nobelhotel *Wyndham Resort*. Da ich noch einen günstigen Parkplatz erwischte, holten wir das gesamte Gepäck aufs Zimmer (209\$!) und packten heimfahrtfertig und fluggerecht um.

Das Zimmer entsprach dem Preis. Wir hatten ein Schlafzimmer mit Fernseher und Sessel, ein Wohnzimmer mit Fernseher, Sofa und Sessel, ein Bad mit WC und Waschecke und einen Waschraum mit Kaffeemaschine, Bügelbrett, Fön und Tassen und Gläsern – und überall waren Spiegel; es waren wenigstens 8 Quadratmeter Fläche! Das war übrigens in allen Hotels ähnlich – es gab große Spiegel an jedem Schrank und an jeder Zimmerecke!

Palm Springs hat mit der Route 66 eigentlich nichts zu tun, man wollte uns aber sicher noch einen eleganten Abschluss bieten, denn **Palm Springs** ist der Ort, wo sich alle Reichen und/oder Bekannte treffen (müssen). Es ist also ein typischer Angeber-Ort. Da passten wir zwar nicht so richtig rein, aber wir hatten ja Voucher! Andererseits gönne ich das den Spitzen der Gesellschaft, denn freiwillig würde ich in diesen Ort kaum zum Urlaub fahren. Gut, die sitzen ja im Auto und flanieren dann im Hotel bzw. den Hotels. Den Sandsturm auf den Straßen spüren sie nicht. Da ist mir jedoch die Wüste lieber! Der Ort besteht eigentlich nur aus Hotels der obersten Kategorie. Da fehlt aber auch keine einzige Hotelkette. Dazwischen liegen dann einige elegante Shops und Serviceanbieter. Na ja, das muss man sich auch mal angesehen haben!

19. Tag Freitag, 22. September

Viel zu packen war nicht mehr und die Tagesstrecke war kurz, also standen wir spät auf und fuhren erst gegen 9.30 Uhr los. Das Auto konnten wir mit leerem Tank abgeben, aber wir waren uns über unsere Aktivitäten in **Los Angeles** noch nicht klar, deshalb tankten wir doch noch einmal, aber vermutlich genau im Zentrum des Windkanals. Edith hätte der Sturm fast weggeblasen als sie vom Bezahlen kam. Erst als das Tal breiter wurde, so nach 50 km, wurde der Wind erträglicher.

34 °C waren es in **Palm Springs**, jetzt in Richtung **Los Angeles** schoben sich die Dunstwolken vor die Sonne und die Klimaanlage hatte nicht mehr so viel zu tun. Die Route war problemlos, denn wir konnten auf der I-10 bis zur vorletzten Ausfahrt bleiben. Die Interstate war 3- bis 5-spurig in jeder Richtung und voller Autos in jeder Spur, aber es rollte gleichmäßig so mit 60 mph. Das ist das Erstaunliche, wenn es weniger Spuren wurden, gab es keinen Stau, sondern man fuhr entsprechend schneller! Warum geht das bei uns auf der Autobahn nicht?

Die linke Spur war bis fast zur Stadtmitte für „*Carpools only!*“, d. h. es durften sie nur PKWs mit wenigstens 2 Personen benutzen! Eine eigenwillige Verkehrsvariante, aber gut!

Ja, was dann kam, ist schwer zu verstehen. Wir wussten, dass die I-10 einen Knick macht und hielten stets eine der linken Spuren ein, bis ich plötzlich das Schild I-101 sah. Da hatten wir doch trotz der übersichtlichen Beschilderung den Knick verpasst, aber Edith hatte die Situation sofort voll im Griff. Sie kommandierte: „*Weiterfahren bis zum Ventura Freeway (I-101), dort links abbiegen und weiter bis zum San Diego Fwy. (I-405) und runter auf den Pico Boulevard in Richtung Küste!*“ An dem lag dann unser exquisites Hotel, das *Four Points Sheraton Hotel.*“



Das war eine echt gute Beifahrerleistung, denn ich konnte mich um die Route nicht kümmern und wenden wäre sehr umständlich gewesen, weil die Ausfahrten selten bei Brücken liegen, die man erst mühevoll suchen muss. So haben wir jedenfalls auch die *West-Hollywood-Berge* kennen gelernt!

Kurz nach 12 Uhr erhielten wir ein Zimmer in der 4. Etage mit Balkon von dem man einen Blick zum Strand und auf das Zentrum von **Santa Monika** hat. Auch dieses Zimmer ist ein paar Sterne wert, denn es hatte neben dem Telefon am Bett noch eins neben dem WC! Das war einmalig!

Eine Kaffeemaschine war da und Tee und Kaffee mit und ohne Koffein, also machten wir erst mal

Mittagspause mit Koffein. Gestört wurden wir durch lautes „tatütata“ und das von mehreren Fahrzeugen. Gegenüber war die *Santa Monica High School* und dort standen ein Polizei-, ein Feuerwehr-, drei Kranken- und ein Notarzt-Auto. Kurz darauf kamen noch zwei Übertragungswagen von Fernsehstationen mit den aufdringlichen Reportern, die von den Polizisten nicht aufs Gelände gelassen wurden. Und es erschienen 4 Hubschrauber, die wenigstens 30 Minuten über dem Stadtviertel standen. Sie bildeten ein Quadrat und machten einen Höllenlärm.

Abends im Fernsehen erfuhren wir dann den Zusammenhang; in der Schule war ein Baum umgestürzt, und es waren 3 Schüler verletzt worden; in Richtung **Hollywood** ist durch die Frontscheibe in ein Auto geschossen worden, und die Hubschrauber überwachten die Fahrzeuge während der Täter gesucht wurde.

Wir gingen zum nahen Strand, den man ja gut von den diversen Filmen, wie *Baywatch* oder den mit den Fahrradpolizisten kennt. Hier wehte der Wind recht kühl vom Pazifik in die Stadt rein.





Im Wasser waren nur Kinder bis zu den Knien. Den Finger haben wir auch eingetaucht! Auf dem gewundenen Betonweg waren viele Inline-Skater und Radfahrer unterwegs. Auch im Fitness-Bereich gab es Aktive. Aber das war gar nichts

gegenüber dem Andrang auf dem **Santa Monica Pier**. Den kennt man auch aus Filmen! An der Gedenkplatte am Ende der Route 66 gingen wir nur vorbei, denn fotografiert hatten wir die schon bei der letzten Reise. Außerdem war die Umgegend nun wenig attraktiv, denn es lagen zahlreiche mehr oder weniger nüchterne homeless peoples herum, die jeden anbettelten.

Vor 2 Jahren hatte uns das Schild „*Parking 1 hour for 6 \$*“ abgeschreckt, jetzt sah das wesentlich besser aus „*Parking 1,50 \$ for 15 Minutes*“.

Die *Thirt Street Promenade* ist das Herz von **Santa Monica**. Es ist eine belebte Fußgängerzone mit Straßenkaffees, Unterhaltungslokalen und Restaurants, die bis weit in die Nacht für Trubel sorgen. Fußlahm schlichen wir aber am Abend zum Hotel zurück. Auf das Studium des Nachtlebens in der Promenade verzichteten wir, nicht bloß weil wir müde waren, sondern weil der Weg durch einen schmalen Gang zwischen Sichtblenden über die große Baustelle am Ende der I-10 ging. Das war uns doch zu riskant dort nachts durchzugehen!

20. Tag Samstag, 23. September

Besichtigungstouren durch die Stadt zeigen irgendwann immer das Nobelviertel von **Beverly Hills**. Da es uns absolut nicht interessiert, hinter welchem Busch Madonna oder Schwarzenegger und Co. schlafen und wir noch überreichlich Benzin im Tank hatten, war eine Tagestour in Eigenregie geplant, und da es sich mit Edith als Beifahrer wirklich gut durch **Los Angeles** fahren lässt, war das mehr Vergnügen als Strapaze. Außerdem wollten wir diesmal möglichst nahe an das ‚*Hollywood Sign*‘ herankommen.

Beim *Bell-man* fragten wir nach einer günstigen Zufahrt. Er suchte eine map und beschrieb uns den Weg recht verständlich. An der *Franklin Ave.* fanden wir aber nicht die Abbiegung in den gesuchten *Beachwood Drv.*

Da wir wegen einer Baustelle nicht wenden konnten, machten wir einen großen Bogen um die *Hollywood Berge* und fanden einen der schönsten Aussichtspunkte. Von den *Santa Monica Bergen* hatten wir zwar einen herrlichen Blick zum *Hollywood Sign*, leider lag aber im tiefen Tal der *Hollywood Fwy.* dazwischen. Aber nun hatten wir die Richtung erkannt! Nach einem weiten Bogen gerieten wir von der anderen Seite auf die *Franklin Ave.* Von dieser Seite war der *Beachwood Drv.* erkennbar. Eine ziemlich schmale Straße führte durch ein Villenviertel berghoch. Die Häuser wurden alle durch einen privaten Sicherheitsdienst geschützt. Unser unbekanntes Auto schien gleich Aktivitäten ausgelöst zu haben, denn auf gleicher Route kurvte nun der Sicherheitsdienst.

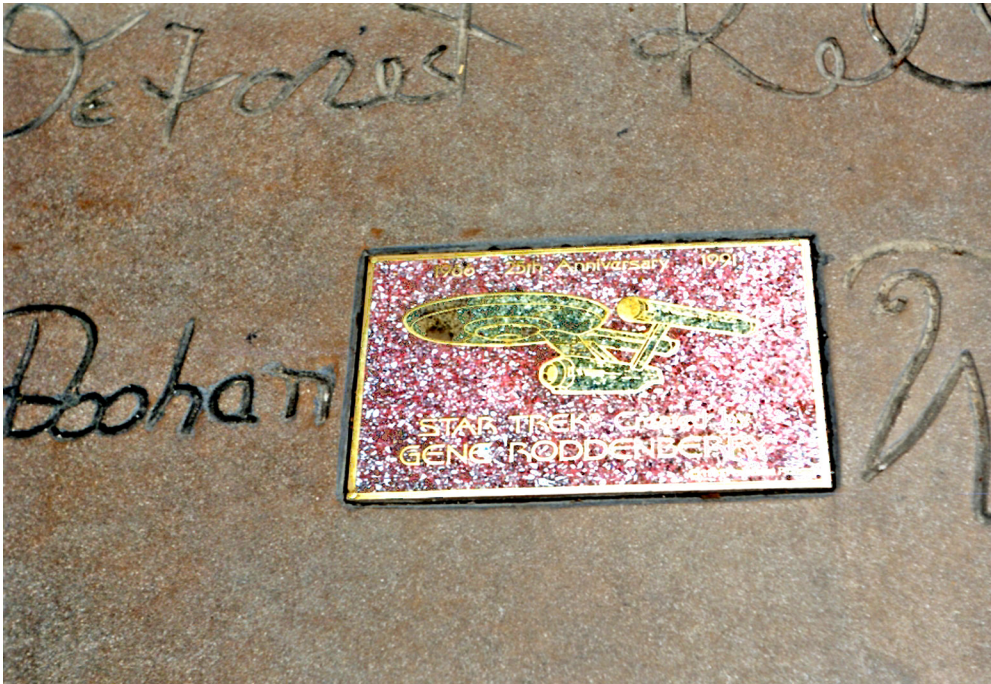


Die Straße endete in einer Pferdefarm. Wir mussten davor parken, weil es Privatgelände war, fragten aber und durften den Berg hoch steigen. Die Chefin hatte uns noch einmal darauf hingewiesen, dass man nicht bis zum *Sign* laufen darf.

Das wussten wir schon, aber nun waren wir doch schon recht nahe. Nur noch ein kleines Tal trennte uns noch vom Sperrzaun vor dem HOLLYWOOD-Zeichen, aber wir hätten dorthin ohne Weg und Steg laufen müssen. Das wollten wir nun doch nicht!

Am *Sunset Blvd.* bei *Wendies* parkten wir und machten dort die verdiente Mittagspause. Die Gegend kannten wir gut, denn 50 m weiter war das Motel in dem wir bei der letzten Reise übernachtet hatten. Den privaten Wachmann fragten wir, ob das Auto stehen bleiben konnte (Parkplätze sind dort knapp) und nach Zustimmung konnten wir das Stückchen zum *Walk of Fame* am *Hollywood Blvd.* laufen.





Unter den Hand- und Fußabdrücken vor dem *Chinesischen Theater* waren auch die vom Team der *Enterprise*-Serie. Rigoros schob Edith die vielen Touristen beiseite, damit ich ein ordentliches Bild machen konnte. Daneben ist jetzt eine große Baustelle,

denn es wird wieder die U-Bahn ausgebaut. Da hatte man schon mal vor Jahrzehnten damit begonnen. Die heimtückische erdbebenverursachende *Andreasspalte* ist gleich hinter den *Hollywood Bergen*. Man wird wohl Mut brauchen, um die U-Bahn zu benutzen!

Durch **Beverly Hills** mussten wir natürlich auch fahren. Edith brachte uns durch die große Einkaufsstraße, aber wir hielten nicht mal, denn wir hatten kein Geld, und dass Brillianten mit mehreren Karat teuer sind, wussten wir schon.

Farmers Market war das nächste Ziel. Der war gerade in Rekonstruktion, aber in dem Teil mit Verkaufsständen und Imbissläden war das erwartete Gewühl. Es ist sehr preiswert, dort einzukaufen und zu essen!

Den Rückweg nahmen wir über den *Pico Drv.*, den wir fast 8 Meilen bergab bis zu unserem Hotel fuhren.

21. Tag Sonntag, 24. September

Das war ein ziemlich vergammelter Tag, d. h. die Grundidee war gut bis hervorragend. Der Abflug war um 21.45 Uhr! Das Auto musste bis 10 Uhr zurückgegeben werden. Jede zusätzliche Stunde kostete 13 \$, das war uns zu teuer. Das Hotelzimmer konnte bis 18 Uhr gegen den halben Tagespreis belegt bleiben, das war uns auch zu teuer. Deshalb hatten wir vor, eine Umbuchung auf den Vormittagsflug zu erreichen, und dadurch noch im Hellen in Eigenrieden anzukommen. Aber der Vormittagsflug war so überbucht, dass man versuchte Leute zum Abendflug zu überreden.

Wir mussten also nach der Autoabgabe den Tag mit Flugplatzbesichtigung überstehen. Das Flughafenrestaurant im Bild ist zwar elegant, aber wie zu erwarten war, auch teuer!

Die anderen aus der Gruppe waren sehr wütend, denn denen hatte man pro Tag 4,50 \$ Zusatzversicherung abgezogen. Das hatte ich klugerweise gleich wegdiskutiert, weil ich bei den Papieren den Zettel vom ADAC sah mit dem die Zusatzversicherung bestätigt worden war.



In die Stadt mit dem Shuttle oder dem Linienbus wollten wir nicht, denn die Gepäckaufbewahrung kam pro Stunde 2 \$. Nachdem wir eine Krakauer gegessen hatten war nämlich unser Bargeld alle!

Es gab zwar viel zu sehen, aber das reichte auch nur ein paar Stunden. Der Rest des Tages verging dann ziemlich langsam. Das Gate wurde allerdings sehr zeitig geöffnet und die humpelnde Edith und ich konnten als erste einsteigen. Der Flug verlief planmäßig. Ich habe erstaunlich gut geschlafen.

22. Tag Montag, 25. September

17.25 Uhr landeten wir in Frankfurt. Schleifen fliegen brauchte der Kapitän nicht, obwohl er es befürchtet hatte. Dafür konnte er aber mit uns nicht zum planmäßigen Stellplatz, sondern er wurde irgendwo in eine Lücke geleitet, von der wir lange, lange laufen mussten. An das Gepäck kamen wir recht schnell. Hinzu wog es 22 kg. Abzuholen waren jetzt 32,6 kg. Die Differenz waren Karten, Prospekte und Souvenirs bzw. Geschenke.

Da waren wir nun 19:45 Zeitstunden unterwegs. 9 Std. betrug die Zeitverschiebung, also hatten wir etwa 11 Std. Flug hinter uns und waren entsprechend müde. Klar, dass wir sehr froh waren, als wir zur Shuttle-Haltestelle kamen und da gerade der Bus für unser Hotel ankam. Wir hielten uns nicht lange auf, holten die Chipkarte für die Schranke und quetschten uns in das Gedränge deutscher Autobahnen.

Es war anfangs etwas gewöhnungsbedürftig, mit dem 100-PS-Auto vorwärts zu kommen. Wenn man bei dem Gas gab, rauchten ja nicht mal die Reifen!

Die Freude am Fahren wurde aber bald gedämpft, denn es begann zu regnen, und nach der Ausfahrt in **Eisenach West** mussten wir in ziemlich dichtem Nebel nach Hause finden, wo wir von unseren Haushütern empfangen wurden!

Das war nun eine Reise, die wir nicht selbst geplant hatten. Einige Abweichungen hätten wir sicher eingebaut, aber das Grundkonzept war prima!

Diese Route würden wir jederzeit noch einmal fahren.

Wir haben viel gesehen, doch es blieb noch viel Sehenswertes unberücksichtigt.

Am **Michigan See** waren wir nicht – das werden wir mit einer Kreuzfahrt nachholen müssen.

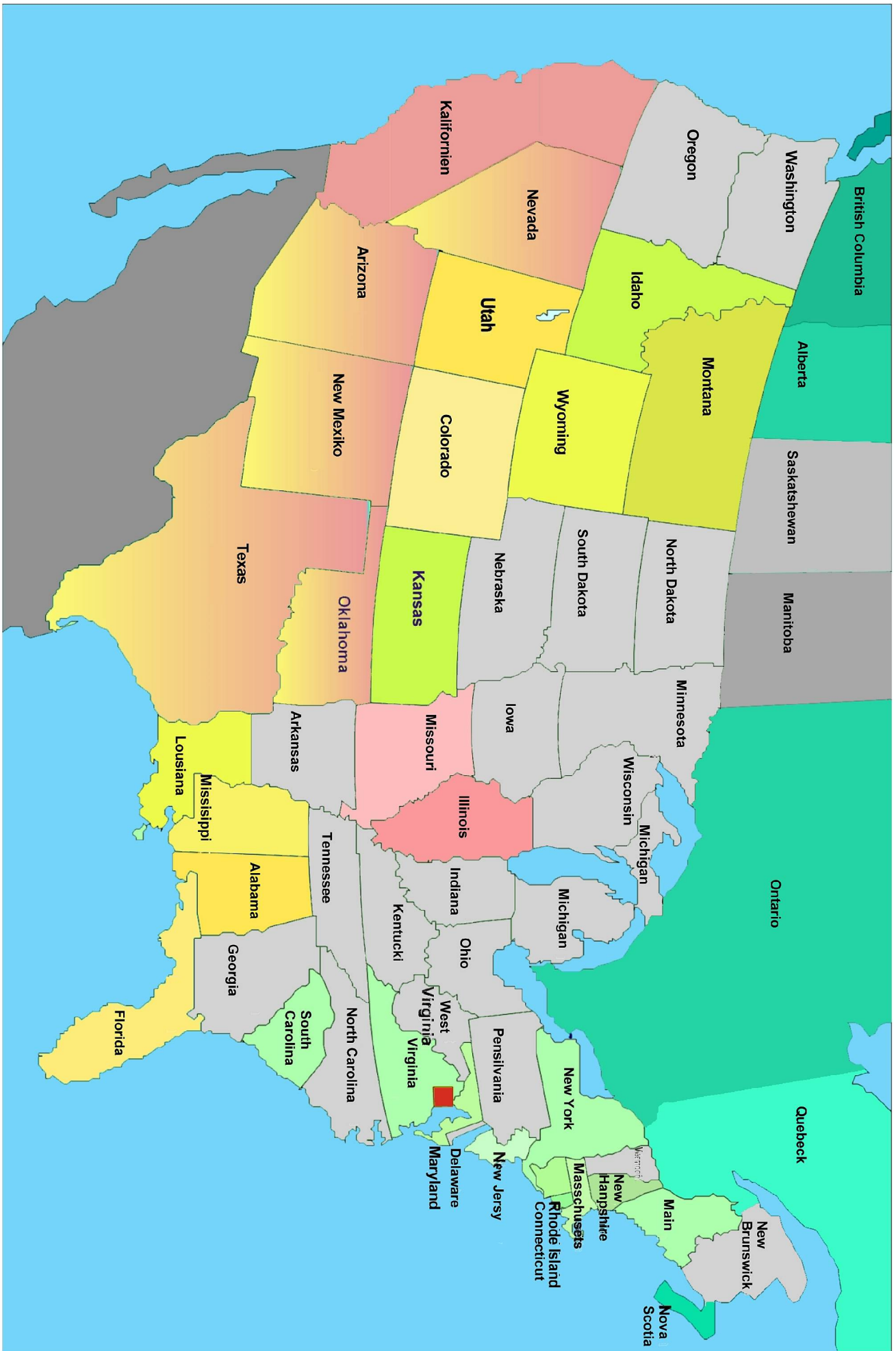
Am **Rio Grande** haben wir kein Picknick gemacht – das wird keinesfalls vergessen. Eine Tour entlang des **Rio Grande** von der Quelle bis zum Meer ist machbar. Das gilt gleichermaßen für den **Mississippi!**

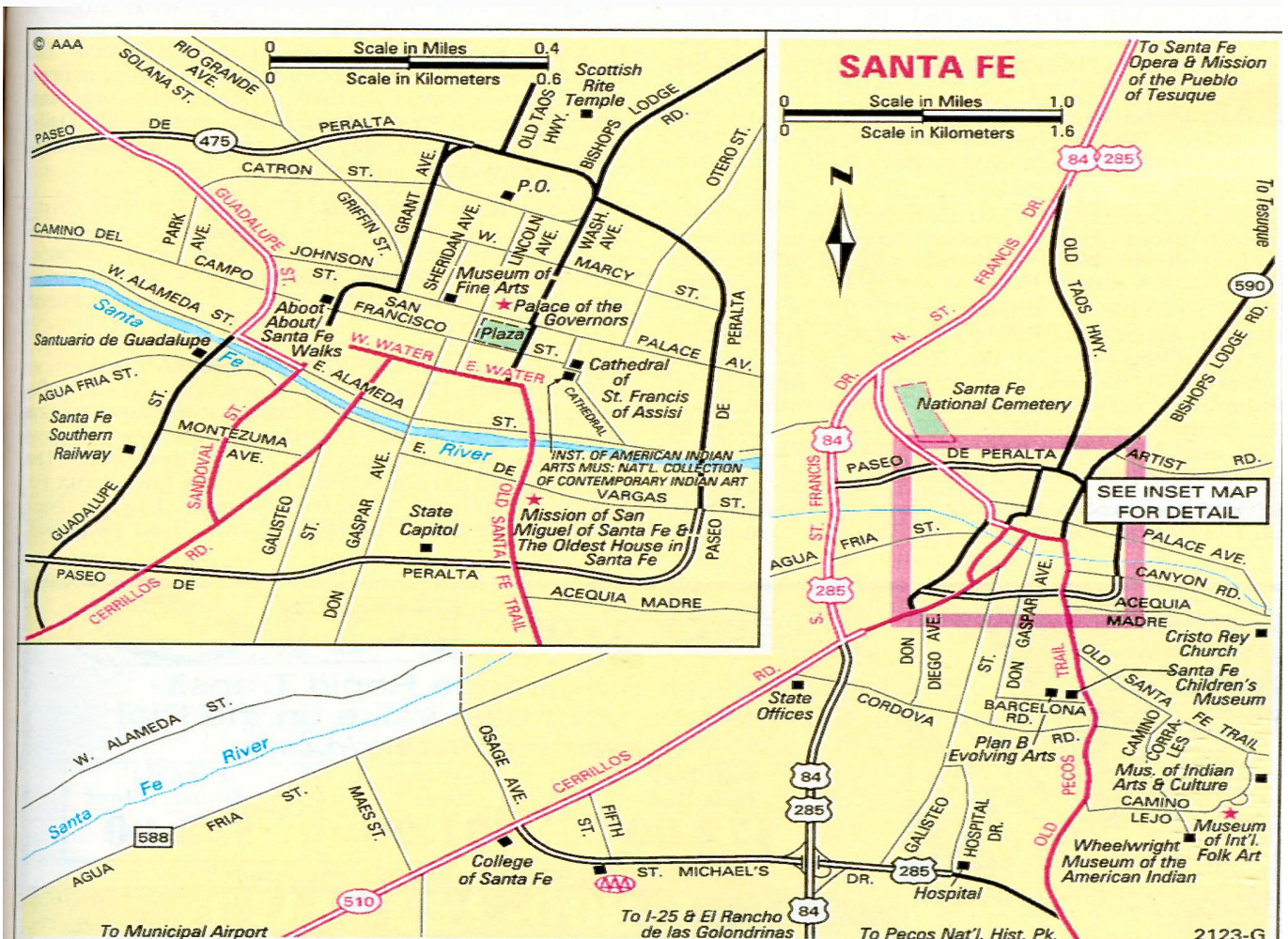
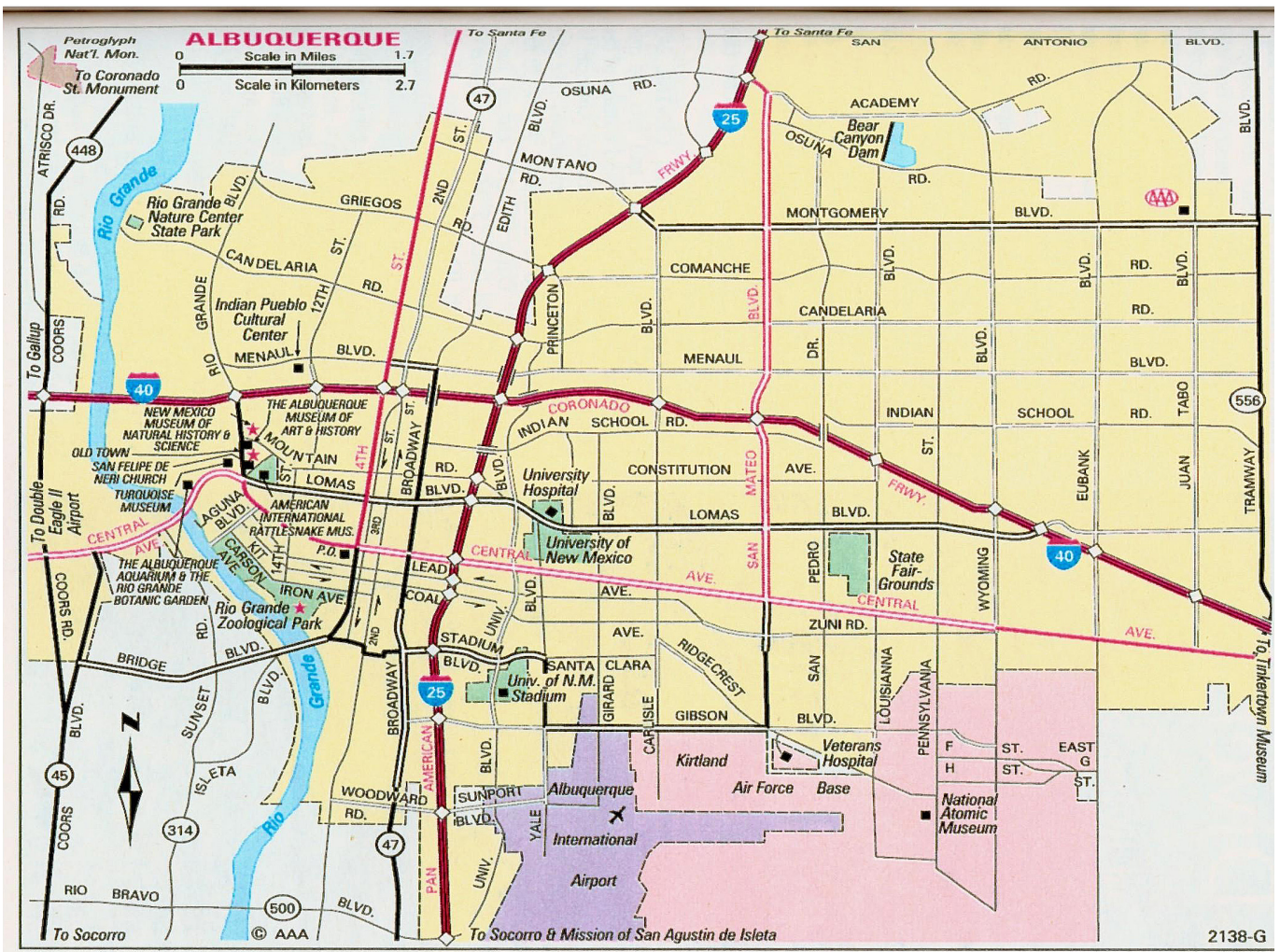
In **Roswell** sollte man wegen der Aliens auch mal gewesen sein.

In **San Diego** waren wir wieder nicht. Das könnte aber der Endpunkt einer PKW-Reise von **Chicago** über **Seattle**, **San Francisco** und **Los Angeles** sein.

Auf der folgenden Karte sind die bunten Flecken die Staaten in Nordamerika, die wir schon besucht haben. Wie man sieht, fehlen uns noch etliche aus dem Norden, aber dort sieht es wie in **Eigenrieden** aus. Es ist dort Grün in deprimierend wenigen Farbnuancen. Der Süden mit den bunten Wüsten und den warmen Tagen ist schöner!

Was allerdings in den USA fehlt, das ist das Kreuz des Südens und das sind die tief hängenden Sterne Australiens!





Route 66 – Tanken

Tacho	Ort	Gallonen	Dollar	\$/Ga	DM	Liter/100km
9227	Chicago	voll --	-- --	---		
9414	Phillips, Lawndale	7,5	1,85	1,58	27,09	9,5
9559	Shell Hamel	5,9	9,32	1,58	21,31	9,6
9778	Shell Conway	8,7	15,39	1,77	35,18	9,4
10019	Texaco, Catoosa	9,7	14,55	1,50	33,69	9,5
10234	Shell Weatherford (bar)	8,6	13,41	1,56	30,64	9,4
10500	Love's Center, Amarillo	10,7	16,04	1,50	36,83	9,5
10804	Texaco, Santa Fe	11,6	18,55	1,60	42,87	9,0
11112	Triftway, Gallup	10,9	16,34	1,50	37,76	8,3
11346	Texaco, Flagstaff	9,4	15,98	1,70	37,34	9,5
11574	Eddies Tire, Williams	9,0	15,25	1,69	35,79	9,3
11878	Chevron, Logandale	11,2	20,72	1,85	48,62	8,7
12160	Unocal, Twentynine Palms	11,0	18,92	1,72	37,00	9,2
12291	Chevron, Palms Springs	5,9	10,50	1,78	24,08	10,6

3064 mi **4930 km**

120,1 Gallonen **454,60 DM**

4930 km gefahren, 455,2 l Benzin getankt, das entspricht etwa **9,2 l/100 km**

Gesamte Strecke: 3247 Meilen oder **5224,4 km**

Auto:

Nissan Maxima: 3 l - 6 Zylinder V-Motor, Automatikgetriebe, Klimaanlage

1 Mile = 1,609 km

1 Gallone = 3,79 l