

AMERICA EXTRA

ALLES ÜBER
ZUGREISEN
USA / Kanada

Mit **AMTRAK**
an die Westküste

VIA RAIL
VON VANCOUVER
NACH TORONTO

**GROSSER
RAIL-GUIDE**

DAS KOMPLETTE BAHNNETZ
TIPPS FÜR BAHNREISEN
RAILROADSONGS



Foto: Via Rail

Inhalt

MIT DEM ZUG DURCH AMERIKA

USA

- 4 **Durchs weite Land** • Von New York nach New Orleans
- 12 **Legendärer Zug „City of New Orleans“** • Rail-Blues
- 14 **Amerikanische Züge** • Riesen mit Namen
- 16 **Der Westen** • Entlang der wilden Küste
Mit dem „Coast Starlight“ von Los Angeles nach Portland
- 24 **Legendärer Zug „California Zephyr“** • Im Schein der Sonne
- 26 **Champagner und Kaviar** • Ruhmreiche Eisenbahnen
- 30 **Große Überblickskarte** • Alle Strecken, alle Züge
- 30 **Rail-Guide USA** • Was, wie, wo – alle Infos rund ums Zugreisen

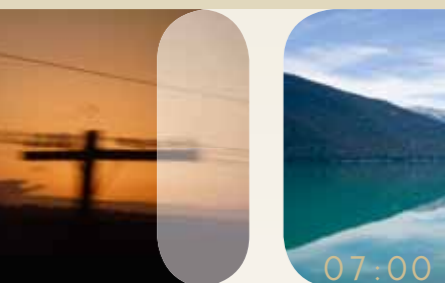
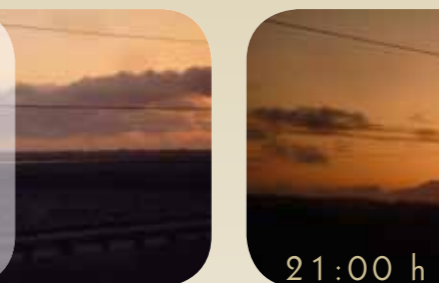
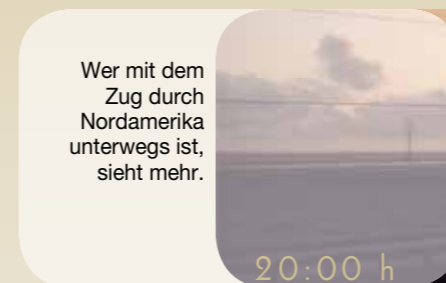
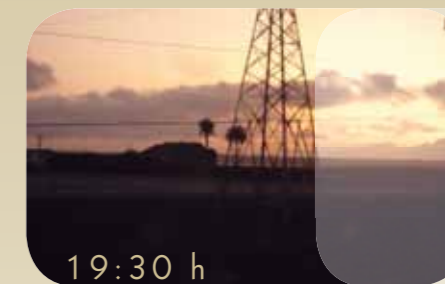
KANADA

- 34 **Quer durch Kanada** • Mit dem Canadian von Vancouver nach Toronto
- 40 **Spaziergang im Park** • Pausen und Stopps entlang des Canadian
- 41 **Bitte umsteigen!** • Anschlüsse und Nebenstrecken
- 42 **Der milde Osten** • Ontario, Québec, Nova Scotia, New Brunswick
- 44 **Stationen in Ostkanada** • Hier lohnt es sich, auszusteigen.
- 45 **Der „Ocean“** • Küstenzug von Montréal nach Halifax
- 46 **Hinter den Bergen das Meer** • Mit dem Chaleur an den Atlantik
- 48 **Rail-Guide Kanada** • Große Karte, alle Züge, Ticket-Informationen
- 28 **„Einfach unglaublich“** • Briefe von Zugreisenden
- 50 **Soundtrack für die Gleise** • Die besten Railroad-Songs



Titelfoto: Christian Heeb

Die andere Art DES REISENS



Zugfahren in Nordamerika? Verrückte Idee. Die USA und Kanada sind Länder der Highways. Wer diese Länder kennen lernen will, tut das mit dem Auto. Richtig? Nicht ganz.

Die Passagierzahlen in den Zügen steigen, Bahnfahren ist in Nordamerika wieder im Kommen. Mit Grund. Im Zug lässt es sich günstig und entspannt reisen. Und mehr als das: Heute wie damals gehen die Züge verschwenderisch mit ihrem Platz um, bieten riesige Lounge Cars, Aussichtswagen und Kinos an. Sogar Weinproben finden statt, ein bisschen wie auf einer Kreuzfahrt.

Oft führen dorthin, wo Züge fahren, keine Straßen. Tag für Tag durch-

queren die Loks die spektakulärsten Landschaften ganz selbstverständlich. Als Fahrgast bekommt man Blicke serviert, für die man sonst erhebliche Strapazen auf sich nehmen müsste. Die Panoramawagen liefern einzigartige Aussichten auf die Gipfel der Rocky Mountains oder die roten Felsen des Südwestens, die dichten Wälder im Norden oder die Prärien im nordamerikanischen Heartland.

Bahnstrecken führen oft durch ein anderes Amerika, als es die Highways tun. Sie führen durch dessen stumme Winkel, durch vergessene Ecken. In städtischen Gebieten führen die Gleise oft vorbei an Hinterhöfen und Industrieanlagen. Anders als den Highways

wendet sich das Land den Bahnstrecken nicht zu. Zug fahren in Amerika beinhaltet auch eine Chance: Einem Land aus einer anderen, weniger üblichen Perspektive zu begegnen und es so besser zu verstehen. Zugfahren ist Nordamerika pur, drinnen wie draußen.

Die Züge in USA und Kanada verströmen bei alledem eine betörende Aura von alter Pracht, von verblichenem Luxus. Sie sind majestätisch anzuschauen. Ein Zugabenteuer beinhaltet immer auch einen Hauch Nostalgie, einen Schuss Romantik. Dennoch: Die Zeit, als Züge einfach nur von gestern waren, ist vorbei. Mit dem Zug durch Nordamerika zu reisen ist so zeitgemäß wie keine zweite Art des Unterwegsseins. *hk*



Stationen einer Zugreise (von links nach rechts): Täglich um 14 Uhr 15 startet der „Crescent“ in New York City. Das Capitol in Washington kann man vom Bahnhof zu Fuß erreichen. Barfrau Patricia im Zugcafé zwischen ihren zwei Kaffeemaschinen. Nach 2.216 Kilometern erreichte der Zug New Orleans.

DURCHS WEITE LAND

Halb Abenteuer, halb Nostalgie, immer ganz nah dran am echten Amerika und mitten drin im prallen Leben. Hier geht die Reise von New York nach New Orleans: Keine andere Strecke führt durch mehr Bundesstaaten. Von Hannes Klug

Mit dem Zug durch Amerika zu reisen, verspricht immer eine ganz besondere Erfahrung: Blick auf Schienen im Mittleren Westen.

Langsam, wie in Zeitlupe taucht der Zug aus dem Tunnelschacht auf. Plötzlich umgibt mich Tageslicht, vor meinem Fenster erheben sich New Yorker Wohn- und Bürohäuser, klar zeichnen sie sich gegen den blauen Himmel ab. Die Metropole an der Ostküste ist der Startpunkt für mein nicht ganz alltägliches Unterfangen: Meine Reise geht von hier aus mit der Bahn bis nach Louisiana, weit in den Süden des Landes. Angelehnt an die „Crescent City“ New Orleans trägt mein Zug den stolzen Namen „The Crescent“ (der Halbmond): Dort, in der legendären Jazz-Metropole, soll die Fahrt enden. 29 Stunden reine Fahrzeit, eine Tour über mehr als 2.000 Kilometer und durch 13 Bundesstaaten. Keine andere Verbindung der Bahngesellschaft Amtrak durchquert mehr Staaten als diese.

Ich habe mir allerdings vorgenommen, in Etappen zu reisen und will an einigen Stationen Zwischenstopps einlegen – eine angenehme und entspannte Weise, stelle ich mir vor, quer durch die USA zu touren und einige der Städte kennen zu lernen oder wieder zu sehen, die an der Route des „Crescent“ liegen.

Wer mit dem Zug Amerika durchquert, der unternimmt zwangsläufig auch eine Reise in die Vergangenheit. Eisenbahnen haben den Kontinent erschlossen, ein Jahrhundert lang waren sie das Sinnbild der Landnahme Richtung Westen. Heute haftet ihnen eine besondere Romantik an, ein Gemisch aus Nostalgie, verblichenem Ruhm und neuem Abenteuer.

Während die Stelzen, auf denen sich die Fahrbahnen für Autos zu Rampen auswachsen, immer höher werden, verschwindet die Millionenstadt New



Die Union Station in Washington ist einer der prachtvollsten Bahnhöfe Amerikas (links). Alt und neu überlagern sich in Philadelphias Skyline (unten).



Fotos: Hannes Klug, Edward Savaria, Jr. / PCVB

York allmählich hinter mir im Nichts. Wir nehmen Geschwindigkeit auf, immer schneller zieht die Landschaft vorbei, wir gleiten mit leisem Summen durch New Jersey.

Allmählich entspanne ich mich. Ein taubstummer Taxifahrer hatte mich in einer waghalsigen Fahrt vom Hotel zum Zug gebracht. Ich schrieb „Penn Station“ auf einen Zettel und reichte ihn dem Fahrer zwischen den Sitzlehnen hindurch nach vorn. Pennsylvania Station, wie der Bahnhof genau genommen heißt, ist das funktionale und weitaus geschäftigere Gegenstück zu dem prächtigen Grand Central Terminal. Jeden Tag steigen hier 600.000 Passagiere ein und aus.

Erst wenige Minuten vor Abfahrt erscheint das Gleis des „Crescent“ auf der Anzeigentafel in der Bahnhofshalle. Sobald ich weiß, wo ich

Ein Schaffner nimmt feierlich die rote Kordel beiseite und kontrolliert die Fahrscheine.

hin muss, reihe ich mich vor der samtenen roten Kordel, die den Zugang zum Bahnsteig noch versperrt, in die Schlange der Wartenden ein. Das hat etwas altmodisch Zeremonielles: Ein Schaffner nimmt sie schließlich feierlich beiseite und kontrolliert die Fahr-



Während der Zug steht, setzt sich Schaffnerin Elizabeth Scott im Dining Car zu den Fahrgästen.

scheine. Es ist kurz nach zwei Uhr nachmittags.

Die Lok stößt ein Tröten aus, das klingt wie eine Schiffssirene im Nebel – auf geht’s zur großen Fahrt. Mein erstes Ziel, Philadelphia, liegt nur eine gute Stunde von New York entfernt. Ich will eine Nacht in dieser Stadt verbringen, um genau 24 Stunden später, wieder mit dem „Crescent“, der die Strecke täglich fährt, die nächste Etappe anzutreten. Vorteil des Zugreisens: Während der Fahrt kann man hervorragend Reiseführer für das nächste Ziel studieren.

Eine Rolltreppe bringt mich aus dem Untergrund in die prunkvolle, Licht durchflutete Bahnhofshalle von Philadelphia. Die „30th Street Station“ wurde 1933 eröffnet, das mit prächtigen Art-Déco-Elementen geschmückte Gebäude

24 Stunden in ... PHILADELPHIA

Ankunft: 3:55 p.m.

Ansehen: Philadelphia Museum of Art mit Rocky-Statue, Liberty Bell, Loews Hotel, Italian Market, Reading Terminal Market.

Tipp: „Hop On – Hop Off“ Trolley Tour mit Philadelphia Trolley Works, Abfahrt z.B. ab Ecke 5th / Market St., 24-Stunden-Ticket 27, für Kinder 10 Dollar. Die ideale Einführung in die Stadt.

Infos: Fremdenverkehrsbüro Pennsylvania, Scheidswaldstr.73, 60385 Frankfurt am Main, Tel. (069) 255 38 250, www.visitpa.de

steht unter Denkmalschutz. Mir ist es vor allem aus dem Film „Witness“ mit Harrison Ford noch eindringlich in Erinnerung. Wie auch Washingtons Union Station stammt dieser Bahnhof aus einer Zeit, als der Ruhm der Eisenbahn noch unvermindert strahlte. In Philadelphia erwartet mich ein lebendiges Stück amerikanischer Geschichte, eine Stadt, die sich ihrer Tradition bewusst ist und daher auch ihre historische Bausubstanz pflegt. Hier schlug immerhin die Geburtsstunde der amerikanischen



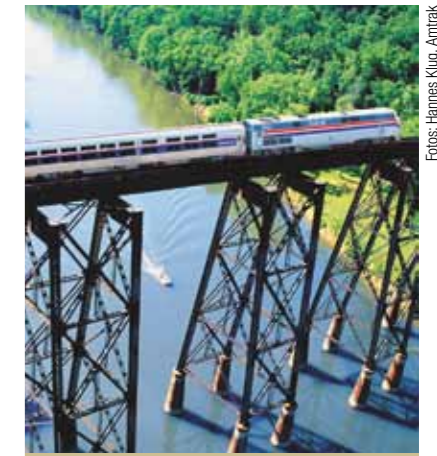
Nation. In Washington dagegen wird heute große Politik gemacht.

Der Speisewagen ist voll, die Kellnerin platziert immer vier Gäste an

Morgenstimmung in Atlanta, bevor es auf geht zur nächsten Etappe.

einem Tisch. „Kennst du Tony Orlando & Dawn?“ Ich passe: Der US-Sänger, der laut Tischnachbar Joe außerdem Bette Midler und James Taylor, Barry Manilow und Blood, Sweat & Tears entdeckt haben soll, ist mir kein Begriff. Zum Glück hat Joe auf seinem iPhone gleich mehrere Fotos von Tony Orlando parat: 70er-Jahre-Glamour, lange Haare, dunkler Schnauzbart. „Mornin’ beautiful“ ruft jemand über den Gang – es ist die Dame aus North Carolina, deren Akzent mir Mühe macht. „Look in my eyes pretty woman“, sagt Jerry, Tischgenosse Nummer zwei. „He don’t love you like I love you“, wirft Joe ins Rennen. Die Hits von Tony Orlando scheinen in diesem Dining Car zum allgemeinen Wissensschatz zu gehören.

Es dauert nicht lange, bis Joe und Jerry ausgelassen im Duett singen: „The look of Love“, „Breaking up is hard to do“, „Leaving on a Jet Plane“ – meine



Fotos: Hannes Klug, Amtrak

THE CRESCENT

Der „Crescent“ startet täglich um 14 Uhr 15 in New Yorks Penn Station. Die Strecke führt über 2.216 Kilometer und durch 13 Bundesstaaten. Andere Haltestellen als die genannten sind zum Beispiel Baltimore, Maryland, Charlotte, North Carolina oder Birmingham, Alabama. Ankunft in New Orleans ist am nächsten Tag um 19 Uhr 38.



Der Sitzplatzwagen

Das geräumige und ruhige Sitzabteil. Vom Zug aus erblicken Sie unberührte Landschaften, eine umweltfreundliche Alternative zu Reisen mit dem Auto oder Flugzeug. Diese und viele weitere Annehmlichkeiten erwarten Sie an Bord eines Amtrak® Zuges.

DEUTSCH.AMTRAK.COM

ZÜGE VERBRAUCHEN WENIGER ENERGIE ALS AUTO ODER FLUGREISEN.*



*Informationen über die Umweltauswirkungen der Amtrak und Initiativen können bei Amtrak.com/Whistlestop gefunden werden. „Amtrak“ ist eine eingetragene und geschützte Handelsmarke der National Railroad Passenger Corporation.

Sitznachbarn versprühen eine sagenhaft gute Laune. Kaum zu glauben: Auch diese beiden haben sich eben erst kennen gelernt.

Ich bestelle Lasagne zum Dinner. Joe, ein fülliger Mittvierziger im verwachsenen Miami-Dolphins-T-Shirt, entpuppt sich als Börsenmakler aus New York City. Er reist mit seinem Sohn, der ebenfalls Joe heißt, zum Footballspiel nach New Orleans. Beide fahren das allererste Mal mit dem Zug. „Welches Verkehrsmittel sollen wir nehmen?“, hat der Vater seinen Sohn gefragt. „Zug wäre cool“, hat sich Joe gewünscht. „Ok“, hat Joe gesagt. „Cool“, hat Joe geantwortet.

Einmal Bahnfahrer, immer Bahnfahrer: Kneipe in Washingtons Stadtteil Georgetown.



24 Stunden in ... WASHINGTON

Ankunft: 6:00 p.m.

Ansehen: Capitol, Lincoln Memorial, Washington Monument, Korean War Memorial, White House, Newseum, Smithsonian-Museen (Eintritt frei).

Tipp: Zum Übernachten bietet sich das heimelige Georgetown an. Der „Circulator“-Bus ab Union Station kostet einen Dollar.

Infos: <http://washington.org>



„Jimmy Simmy“ heißt eigentlich James L. Simmons und reist mit dem Zug von New York nach Birmingham, Alabama.

Jerry will ebenfalls nach New Orleans, sein Sohn feiert Verlobung – das mittlere von fünf Kindern. Das wäre nichts mehr für Jerry. Zweimal war er verheiratet, zweimal ist er geschieden. Jerrys Äußeres erinnert an den Bürgerrechtler Jesse Jackson, sein Vater ist der Jazz-Posaunist Curtis Fuller. Immer wieder kommt der 48-jährige darauf zu sprechen, dass er eigentlich einer vorzeitlichen Generation angehört. Sein Lieblingswort heißt „damals“. Obwohl er erst zwei gewesen sei, sagt Jerry, erinnere er sich noch genau an den Tag, an dem Kennedy erschossen wurde.

Plötzlich spielt sich zwischen Jerry und unserer Kellnerin eine bewegende Wiedersehens-Szene ab. Denn Jerry hat selbst zehn Jahre lang als Zugschaffner

Hier wird gleich jeder Platz belegt sein: Dining Car kurz vor dem großen Ansturm.

gearbeitet, beide kennen sich aus alten Tagen auf den Gleisen. Leider muss die Kellnerin im schwankenden Zug einen Speisewagen voller Gäste bedienen und hat wenig Zeit zu plaudern. Jerry wird sentimental: „Man denkt oft, Schaffner sind bessere Kartenabreißer. Aber ich konnte dir jederzeit sagen, wo wir gerade sind oder wie schnell wir fahren. Ein Zugschaffner weiß alles über den Zug, über die Technik, über die Bahnhöfe. Er ist ein wandelndes Lexikon.“

Gegen Mitternacht bin ich zurück in meinem Abteil. „Bereit für das Bett?“, fragt mein Schaffner. Er heißt „Tony

Ein Zugschaffner weiß alles über den Zug, er ist ein wandelndes Lexikon.

T.“, so steht es auf seinem Namensschild. Tony T. legt einen schweren Hebel um, das Bett gleitet an zwei Schienen in der Wand herab. Zwischen Washington und Atlanta liegt eine Nacht, für die ich mir ein Schlafabteil reserviert habe.

Eine Fahrt mit Amtrak, das ist auch eine Reise in die vergangene Zeit der mechanischen Bedienelemente: Eiserne Riegel sichern die Türen, schwere Griffe sind von vielen



Kurios: Die Stadt mit dem größten Flughafen der Welt besitzt nur einen einzigen Bahnsteig.

Anfassen glatt poliert. Die Wärmezufuhr regelt ein meterlanges, beiseite zu schiebendes Lüftungsgitter. Amerikanische Züge sind Schwermetall, sie stammen zumeist aus einer Zeit, deren Autos heute nur noch im Museum zu bewundern sind. Der Zugführer heißt hier nicht umsonst „engineer“. Gibt es Probleme, greift er höchstpersönlich zum Schraubenschlüssel.

Als ich am nächsten Morgen aufwache, steht der Zug. Die obere, schmale Fensterreihe ermöglicht, auch aus dem Bett die Landschaft zu betrachten. Ein

24 Stunden in ... ATLANTA

Ankunft: 8:13 a.m.

Ansehen: Martin Luther King Jr. National Historic Site, Centennial Olympic Park mit Georgia Aquarium, New World of Coca Cola, CNN (geführte Tour). Jimmy Carter Presidential Library and Museum, shoppen im Stadtteil Buckhead (Lenox Square, Phipps Plaza).

Tipp: Eine gute Alternative zum Taxi ist die U-Bahn MARTA. Mit ihr erreicht man die meisten Sehenswürdigkeiten. Das Zugnetz bildet ein Kreuz durch die ganze Stadt, im Norden gabelt es sich in zwei Linien.

Infos: Georgia Tourism, Horstheider Weg 106 a, 33613 Bielefeld, Tel. (0521) 9860425, www.georgiaonmymind.de



Foto: Atlanta CVB

Atlanta, wie es leuchtet und lebt: Skyline der nächtlichen Downtown.



Mit AMTRAK nach Memphis & Mississippi ...

MEMPHIS ← Mississippi River ← Elvis Presley's Graceland ← Die Bluesmeile Beale Street ← Sun Studio, Geburtsort des Rock 'n' Roll ← Stax Museum of American Soul Music
GREENWOOD ← Grab der Blueslegende Robert Johnson ← Abstecher zum B.B. King Museum in Indianola ← **JACKSON** ← Old Governor's Mansion ← State Capitol ← Quirliges Stadtleben am Wochenende ← Abstecher nach Vicksburg am Mississippi
MERIDIAN ← Wunderschöne „Small Town USA“ ← Museum für Jimmie Rodgers, Vater der Country Music ← **GULFPORT** ← Die goldenen Sandstrände der Golfküste ← Exkursion Ship Island, Gulf Islands National Seashore ← Kunst und raffinierte Küche
BILOXI ← Spielcasinos im großen Stil ← Shows ← Strandleben ← Golfen

Kostenlose Informationen:
Memphis & Mississippi
 Staatliches Verkehrsbüro
 Horstheider Weg 106a
 33613 Bielefeld
 Deutschland
 Tel. +49 521/986 04 20
 Fax +49 521 / 986 04 11
www.memphis-mississippi.de



Merrehope ist eine der historischen Villen in Meridian, die öffentlich zugänglich sind.



24 Stunden in ... MERIDIAN

Ankunft: 3:05 p.m.

Ansehen: Jimmie Rodgers Museum, Dentzel Carousel, Antebellum-Haus Merrehope, Causeyville General Store & Mill, historisches Riley Center mit Konzertbühne

Tipp: Das großartige Jimmie-Rodgers-Museum ist ein Tempel für den Urahn der amerikanischen Countrymusik, www.jimmierodgers.com.

Infos: Memphis & Mississippi, Horstheider Weg 106 a, 33613 Bielefeld, Tel. (0521) 9860420, www.memphis-mississippi.de, www.visitmeridian.com

Wassertank hebt sich vom weißgelb leuchtenden Himmel ab, erste orange-farbene Streifen ziehen sich über den Horizont. Es ist kurz nach sieben. Ich begeben mich wieder ins „Dining Car“, bestelle zum Frühstück „Classic Railroad French Toast“ und treffe am Tisch Lisa, die mir noch morgendlich bleich gegenüber sitzt. Leider ist die Kaffeemaschine heute kaputt.

Lisa war Tänzerin am Broadway, erzählt sie, und trat in Musicals wie „Fiddler on the Roof“ oder „Hello Dolly“ auf. Da sie Angst vor dem Fliegen hat, fährt sie oft mit dem Zug – diesmal, um ihre 91jährige Mutter und ihre Schwester in New Orleans zu besuchen. Dramatisch schildert sie die damalige Flucht ihrer Mutter vor dem Hurrikan Katrina, die Mutter und Schwester bis in Lisas Apartment nach New York geführt hat. Lisas Mann ist Schauspieler und seit Jahrzehnten das Double für den Filmstar Robin Williams. Jimmy, den ich einen Wagen weiter im Café treffe, reist nach Birmingham, Alabama, um dort eine Tante zu beerdigen.

Wir stehen immer noch. Trucks und Autos warten geduldig an der Bahnschranke, die unser Zug blockiert. Die

Morgensonne scheint durchs Fenster und legt sich auf die müden Gesichter.

Ein Leck in einer Gasleitung, erfährt Schaffnerin Elizabeth über Funk, sei der Grund für die Verzögerung. Sie unterhält sich derweil fröhlich mit den Fahrgästen, immer wieder erfüllt lautes Lachen den Waggon. Die überschwängliche Herzlichkeit meiner Mitreisenden, zumal um diese Tageszeit, finde ich bemerkenswert. Doch Elizabeth verfolgt auch streng, ob ich möglicherweise Leute fotografiere, ohne diese vorher um Erlaubnis gebeten zu haben. Barfrau Patricia kann sich heute morgen weder Bestellungen noch Beträge merken: „Am zweiten Tag fange ich an, durcheinander zu kommen. Wenn wir erst in New Orleans sind, weiß ich gar nichts mehr.“

Es ist Januar – Reif liegt auf den Büschen und den abgestellten Güterwaggons auf dem Nebengleis. Wir fahren wieder. Ein Wald mit Seen löst die Landstraße ab, die lange neben uns her lief. Gainesville, Georgia. Buford, Georgia. „15 minutes to Atlanta!“, ruft Tony T. immer wieder laut, während er durch die Gänge eilt. Auch er sieht müde aus.

Die ersten Südstaatenvillen tauchen auf. Inzwischen ist die Sonne an der Oberkante des Wagenfensters angekommen, Pinien neben dem Gleisbett lassen das Licht flackern. Der Bahnhof von Atlanta, immerhin die Stadt mit dem größten Flughafen der USA, besteht kurioserweise nur aus einem einzigen Bahnsteig. Nein, hier scheint Zug fahren wirklich nicht besonders populär zu sein. Es ist halb zehn, wir haben über zwei Stunden Verspätung. Schaffnerin Elizabeth tut es wohl leid, dass sie vorhin so streng zu mir war. Sie umarmt mich zum Abschied: „Give me a hug!“

In Atlanta wurde Coca Cola erfunden und Martin Luther King begraben. Rund um die Auburn Avenue ist nicht nur Martin Luther King's Geburtshaus, sondern auch sein Wohnviertel originalgetreu erhalten und Teil der Martin

Endstation: Der Zug rollt rückwärts ins gespenstisch beleuchtete Parkgleis des Bahnhofs von New Orleans.

Luther King Jr. National Historic Site. Ausgerechnet heute, am Geburtstag des Bürgerrechtlers, komme ich hier an.

Um zehn Uhr, bei Anniston, Alabama, ändert sich die Zeitzone von Eastern zu Central Time. Blicke ich in den lang geschwungenen Kurven aus dem Fenster, kann ich sehen, wie sich das silberne Band des Zuges in die karge Land-

Um 10 Uhr 40 weht die erste Südstaatenflagge in einem Garten. Um 12 Uhr erreichen wir Birmingham, Alabama.

schaft schmiegt. Um 10 Uhr 40 weht die erste Südstaatenflagge in einem Garten. Der Güterzug, der an meinem Fenster vorbeizieht, transportiert laut Aufschrift auf den Waggons Phosphorsäure, Getreide und Container aus Taiwan. Um 12 Uhr erreichen wir Birmingham, Alabama. Hinter Tuscaloosa beginnt das ausgedehnte Sumpfland, Wasser steht zwischen den Bäumen.

Mein nächster Stopp heißt Meridian, Mississippi, ein kleiner Ort, in dem „America's first Folksinger“ Jim-

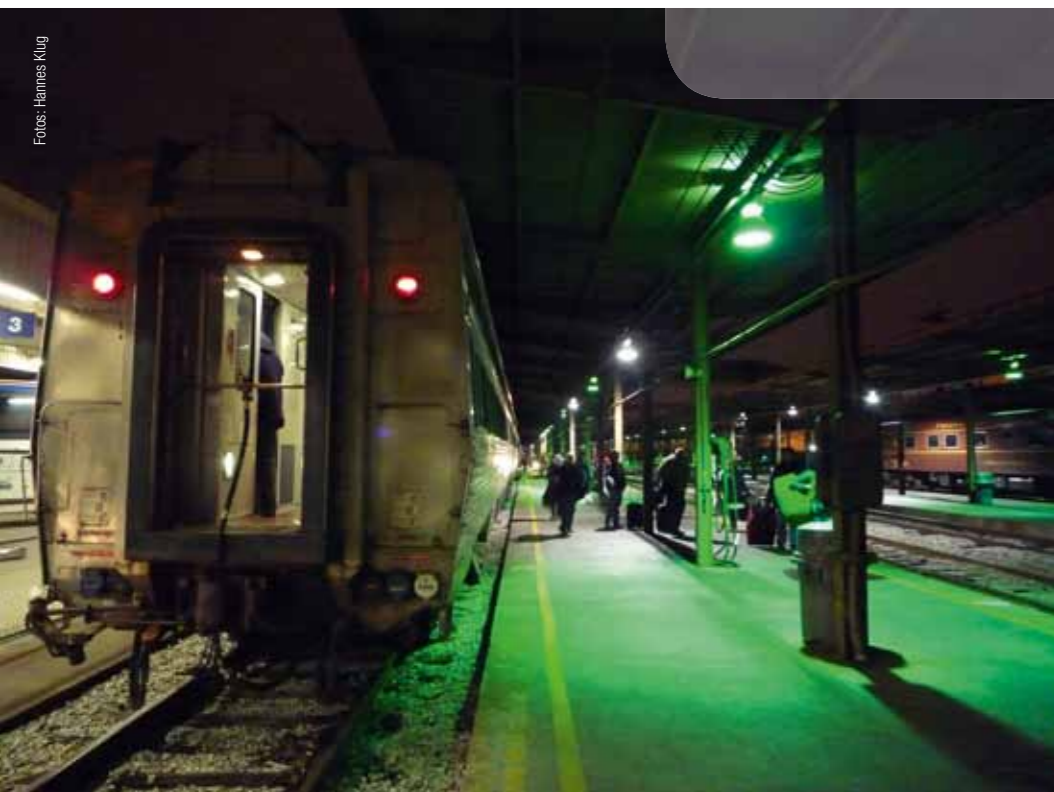
mie Rodgers geboren wurde und auch begraben liegt. Rodgers, „The Singing Brakeman“, arbeitete bei der Eisenbahn, in den Arbeitspausen spielte er Gitarre und lernte von den schwarzen Kollegen den Blues. Tuberkulose wurde bei ihm diagnostiziert, Rodgers starb früh, mit 35 Jahren, in New York. Ein Zug brachte seinen Leichnam

zurück nach Meridian, auf derselben Strecke, die auch ich gefahren bin. Das war 1933. Im „Causeyville General Store“, einem nostalgisch eingerichteten Kramladen aus dem Jahr 1942, finde ich unter dem Filmplakat von „Gone with the Wind“ eine Doppel-LP von Countrysänger Merle Haggard: „Same Train. A different time. Merle Haggard sings the great songs of Jimmie Rodgers.“

Mit grell strahlenden Scheinwerfern kommt der „Crescent“ am Sonntag

Nachmittag im Bahnhof von Meridian an, während ich am Bahnsteig warte. Ein letztes Mal zeige ich dem Schaffner meine Fahrkarte, wuchte mein Gepäck an Bord und begeben mich auf meinen Platz. Noch viereinhalb Stunden bis New Orleans.

Ich lasse mich in meinen Sitz fallen und schaue für den Rest der Fahrt aus dem Fenster. Es wird dunkel. Irgendwann tauchen die Gräber des Metairie Cemetary auf – des Friedhofs, den der Zug bei der Einfahrt nach New Orleans durchquert. Nicht nur beim Personal verbreitet sich gute Laune. „Ladies and Gentlemen!“, ruft der Schaffner fortwährend, „Ladies and Gentlemen!“ Dann kommen wir mit einem Ruck zum Stehen, um kurz darauf rückwärts auf unser Parkgleis zu rollen. Der Schaffner legt den schweren Türhebel um, springt hinaus auf den Bahnsteig, stellt den gelben Trittschemel auf den Asphalt und hilft den Passagieren ins Freie. Willkommen in New Orleans! ★



Wir sprechen die Sprache, die die Welt versteht – Jazz

Folgen Sie dem Rhythmus der Bourbon Street, wo Sie pausenlos Musik und Unterhaltung erleben können. Genießen Sie die authentische Küche der Cajuns und Kreolen. Und wenn Sie schon mal hier sind, dann kaufen Sie doch gleich auch noch steuerfrei in Louisiana ein! Weitere Informationen finden Sie unter www.neworleans.de.



FOREVER NEW ORLEANS
CONVENTION & VISITORS BUREAU



In Memphis leben Jazz, Blues und Soul (links und unten): Die Musikstadt in Tennessee ist eine der Stationen des „City of New Orleans“.



Fotos: Amtrak, Memphis&Mississippi Tourism



Verschlaufpause für den Koch:
Bei knapp 20 Stunden Fahrzeit ist jede
Pause willkommen (rechts).

Rail-Blues

Der „City of New Orleans“ ist mehr als nur ein Zug: Er ist Gegenstand unzähliger Country-Songs und wurde so zur absoluten Legende unter den Amtrak-Bahnlinien. Los geht es in Chicago, die Reise durch den Tiefen Süden bis nach New Orleans hat auch heute noch eine besondere Poesie. Es ist eine Fahrt durch den Blueskorridor Amerikas.

Von Margit Brinke und Peter Kränzle

Legendäre Musikinstrumente und ein Sänger namens Elvis: Vitrine in den Sun Studios von Memphis.



Good morning America how are you? / Don't you know me I'm your native son, / I'm the train they call The City of New Orleans, / I'll be gone five hundred miles when the day is done.

Geschrieben hat diese Zeilen Steve Goodman, unsterblich gemacht hat sie 1972 Arlo Guthrie und in seine Fußstapfen traten andere Folk- und Country-Sänger wie Johnny Cash, John Denver oder Willie Nelson. Sie alle haben mit dieser Hymne den Schnellzug zwischen den beiden Metropolen Chicago und New Orleans unsterblich gemacht.

Die Melodie geht einem nicht aus dem Kopf, wenn der Blick durch das Fenster des „City of New Orleans“, der gerade Chicagos Union Station verlassen hat, auf die abendlich beleuchtete Skyline der Metropole am Lake Michigan fällt. Langsam nimmt die mächtige Diesellok Fahrt auf, immerhin liegt vor dem Amtrakzug eine Strecke von rund 1.490 Kilometern. Während sich draußen die Nacht über Felder, Dörfer und das näher rückende Mississippi-Tal senkt, finden sich die Reisenden im Zugrestaurant ein, das in diesem Zug ein besonderes ist: Es nennt sich „Cross Country Café“, und zu Jazzklängen gibt es hier Spezialitäten wie Jamba-

THE CITY OF NEW ORLEANS

Zug-Nr. 59: Abfahrt Chicago 20 Uhr – Ankunft in New Orleans 15.32 Uhr am nächsten Tag

Zug-Nr. 58: Abfahrt in New Orleans 13.45 Uhr – Ankunft in Chicago 9 Uhr am nächsten Morgen

Fahrstrecke: 926 Meilen (1482 km)

Fahrdauer: ca. 19,5 Stunden

Gleisanlagen: Der „City of New Orleans“ benutzt Streckenabschnitte des ehemaligen Illinois Central Railroad System, das heute zum großen Streckennetz der Canadian National Railway gehört.

Wichtige Haltepunkte: Champaign-Urbana/Illinois (Busanschluss nach Indianapolis), Carbondale/Illinois (Bus nach St. Louis), Memphis/Tennessee, Greenwood/Mississippi, Jackson/Mississippi, Hammond/Louisiana

laya oder Bread Pudding, die auf das Reiseziel New Orleans einstimmen.

„Riding on the City of New Orleans, ... Fifteen cars and fifteen restless riders, three conductors and twenty-five sacks of mail.“ Beim Schlummertrunk kommen einem ein paar weitere Zeilen des berühmten Songs in den Sinn. 1970, als sie entstanden, waren die goldenen Zeiten der Eisenbahn in den USA längst vorbei. Damals drohte auch dem legendären „City of New Orleans“, betrieben von der Illinois Central Railroad, das Aus. Erst die Gründung der halbstaatlichen Personen-Eisenbahngesellschaft Amtrak 1971 sicherte Überlandzügen wie diesem das Überleben im Zeitalter von Auto und Flugzeug. Doch erst in letzter Zeit erlebt diese zwar relativ langsame, aber umweltfreundliche Fortbewegungsart wieder eine Blüte. Für die Fahrt zwischen Chicago und New Orleans braucht der Zug über 19 Stunden, doch wie gemütlich und entspannend ist die Fahrt! Zeit, neue Bekanntschaften zu schließen, Zeit zu lesen oder Musik zu hören, die Landschaft gemächlich vorbeiziehen zu lassen oder einfach nur den Gedanken nachzuhängen.

„All Aboard – alle einsteigen!“ – dieser Ruf des Schaffners holt viele Reisende zurück aus den Träu-

Es geht vorbei an Baumwollfeldern und Weilern, dann folgt ein Stopp in der Bluesmetropole Greenwood.

men: Der Morgen dämmt und gerade eben verlassen wir den Bahnhof von Memphis. Die legendäre Musikmetropole ist eine der 19 Haltestellen zwischen Chicago und New Orleans. Einst wurde auf dieser Strecke der „City of New Orleans“ als am Tag verkehrendes Gegenstück zum Nachtzug „Panama Limited“ eingesetzt. Da für den Tagzug die Tickets wesentlich billiger waren, spielte er in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts eine wichtige Rolle bei der Migration armer Afroamerikaner aus dem Süden in Richtung Chicago.

Der Zug folgt längst nicht mehr dem Mississippi, sondern der Autobahn I-55 südwärts. Es geht vorbei an Baumwollfeldern, kleinen Ortschaften und Weilern, mit kurzen Stopps in Kleinstädten wie der Blues- und Baumwollmetropole Greenwood, Jackson – der im Bürgerkrieg umkämpfte Hauptstadt des Bundesstaats Mississippi – oder Hammond, der „Erdbeerkapitalstadt der USA“.

Und plötzlich ist es da: das Sumpfland Louisianas. Wer aufpasst, kann zwischen Zypressen nicht nur Reiher und Pelikane, sondern auch Alligatoren beim Sonnenbad sehen. Der „City of New Orleans“ fährt nun vielfach über Brücken und zwängt sich dann wie die Autobahn über eine schmale Landenge zwischen Lake Maurepas und Lake Pontchartrain – bis die Skyline von New Orleans auftaucht. ★

ALTON, ILLINOIS

Zusammenfluss der großen Flüsse Amerikas

Zusammenfluss der großen Flüsse am National Scenic Byway
Antiquitätenviertel, Bed & Breakfast-Gasthäuser, Verschiedene Restaurants
Legendäres Nachtleben, Riverboat Casino, Clark Bridge
Alton Yachthafen, Herrliche Golfplätze, Rad- und Wanderwege
Historische Villen, Lincoln- und Bürgerkriegsgedenkstätten
Größter Mann der Welt, Adlerbeobachtung, Sagenhafter Vogel Piase
Lewis & Clark National Trail Station Nr. 1
National Great Rivers Museum
Größte Schleuse und Stauanlage am Mississippi



Der Mississippi River

Amerikanischer
Weißkopf-Seeadler

Cahokia Mounds

Größte Schleusen
und Stauanlage

Lincoln und Bürgerkrieg



CHICAGO
ILLINOIS
Simply Magnificent

www.VisitAlton.com/german
E-Mail: sales@visitatlon.com



Im Expresstempo von Boston nach Washington: Der Acela kommt eigentlich aus Frankreich.

Stern aus Silber

In den USA haben die Züge Namen. AMERICA stellt ein paar davon vor.

Turboschnell an der Ostküste: ACELA EXPRESS

Auf dieser Route ist der Zug eine echte Konkurrenz zum Flugzeug: Seit zehn Jahren fährt der Hochgeschwindigkeitszug Acela Express von Boston über New York nach Washington, und in der Zeit sind viele Ostküstenbewohner auf die Schiene umgestiegen. In dreieinhalb Stunden geht es von Boston nach New York, weitere drei Stunden braucht der Zug bis D.C. mit Stopps u.a. in Philadelphia und Baltimore.

Der Acela ist dabei eine Art amerikanischer Intercity – eine Bauart des französischen Hochgeschwindigkeitszuges TGV. Es gibt an Bord eine Business und eine First Class, alle Plätze im Zug sind vorreserviert.

Bis 240 Stundenkilometer pro Stunde kann der Acela erreichen. Wer von Innenstadt zu Innenstadt möchte, ist mit diesem Zug zeitsparender unterwegs, da keine langen Anfahrten zum

Flughafen nötig sind. Zur Rush-Hour fährt der Acela stündlich, ansonsten meist zweistündlich.

Ins Small Town America: DER ILLINOIS SERVICE

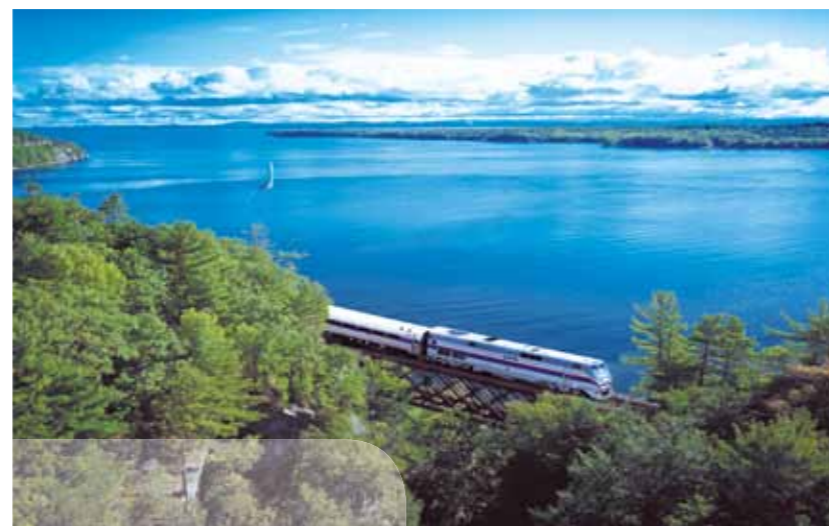
Chicago ist bei vielen Amerika-Kennern hoch beliebt. Kultur, Architektur, dazu ein kerniges, unversponnenes Flair – und die großartige Lage am Lake Michigan machen den Reiz aus. Einer Reise nach Chicago lässt sich noch ein besonderes i-Tüpfelchen aufsetzen: mit einer Fahrt ins ländliche Illinois, ins Kleinstadt-Amerika.

Dazu bietet Amtrak in diesem Staat ein gutes Regionalnetz: Zu 28 Städten in Illinois führt der so genannte Illinois Service mit drei Bahnlinien.

Zum Beispiel geht es von der Chicagoer Union Station in knapp dreieinhalb Stunden in die Staatskapitale Springfield, wo das sehenswerte, landesweit berühmten Lincoln Presidential Library and Museum steht. Oder in 2 Stunden 47 Minuten ins historische Galesburg (mit Eisenbahnmuseum und dem Geburtshaus des Dichters Carl Sandburg). Gut viereinhalb Stunden dauert die Fahrt bis Alton am Mississippi River. Das ist ein Ziel für Jazz-Liebhaber: In Alton wurde am 26. Mai 1926 der Trompeter und Komponist Miles Davis geboren.

Die Züge des Illinois Service haben übrigens auch alle Raum für den Fahrrad-Transport (muss reserviert werden). So nutzen die Chicagoer zum

Malerische Strecke am Ufer des Lake Champlain in New York State.



All aboard! Jeder Weg in den Zug führt über den signalgelben Trittschemel.

Beispiel den Zug nach Alton, um dort am Mississippi die Great River Road hinauf zu radeln.

In den Süden: SILVER SERVICE

Florida ist heute der Inbegriff für Sonne und Urlaub in Amerika. Doch die fröhlichen Küstenorte mit Hotels und Strandleben entstanden erst, als der Wirtschaftsmagnat Henry Morrison Flagler Ende des 19. Jahrhunderts eine Eisenbahnlinie entlang der Atlantikküste des Staates einrichtete und so die sonnesuchenden Nordlichter bis nach Palm Beach oder Miami fahren konnten.

Auch heute lässt sich die Reise nachvollziehen, und zwar mit zwei Zügen des Silver Service: Der Silver Meteor braucht 27 Stunden und 40 Minuten für die Strecke von New York bis Miami, mit Stationen u.a. in Charleston, Savannah und Orlando. Der Silver Star erreicht Miami in etwas über 31 Stunden und fährt über Raleigh, Savannah und Orlando, macht einen Schlenker nach Tampa, um dann Miami anzusteuern.

Zum Herz des Mittleren Westens: CAPITOL LIMITED

Zwei interessante, wenn auch sehr unterschiedliche Städte verbindet der Zug Capitol Limited: Täglich fährt er in 18 Stunden von Washington nach Chicago, vom Zentrum des politischen Amerikas zum Mittelpunkt des Mittleren Westens. Auf diesem Wege lassen sich hervorragend wichtige Städte des historischen Industriegürtels kennenlernen, die alle für sich lohnenswerte Reiseziele sind. Pittsburgh mit seiner Stahltradition gilt vielen heute als kulturelles Kleinod. In Cleveland spielt ein weltberühmtes Orchester – und steht das Rock and Roll Hall of Fame and Museum. In Toledo, Ohio sollte aussteigen, wer kunstinteressiert ist, denn hier liegt das landesweit bekannte Toledo Museum of Art mit seiner großen Sammlung von Kunst aus verschiedenen Epochen und aus allen Erdteilen. Drei Stationen weiter liegt dann South Bend, Indiana, ein typische kleinere amerikanische Universitätsstadt (mit der namhaften University of Notre Dame). ★

TIPP: GUIDE FÜR JEDE ROUTE

Im Internet auf der Seite von Amtrak lässt sich für jede Strecke ein Routenplan herunterladen und ausdrucken, der deshalb so praktisch ist, weil er grundsätzliche Infos zu jeder Station enthält. So lässt sich gut planen, wo man einen Stopp einlegen und aussteigen möchte. „Printable Route Guides“ unter www.amtrak.com.

Springfield
ILLINOIS
WO
FATHER
LINCOLN
DIE
THE
MOTHER
ROAD
TRIFFT.

Wandeln sie auf den Spuren von Honest Abe Lincoln und erleben Sie die legendäre *Route 66*. Das alles gibt es hier in Springfield Illinois: Verbinden Sie Spaß und Lernen an historischen Abraham-Lincoln-Stätten und beim *Route 66 Mother Road Festival*. Vom althergebrachten Wettbewerb „Rail-Splitting“ bis zu schönen Oldtimern, das Herz Amerikas ist in Springfield.

Fünf tägliche Amtrak-Verbindungen von Downtown Chicago oder Downtown St. Louis nach Downtown Springfield!

MEHR INFORMATIONEN UNTER TEL. +1-800-545-7300
ODER UNTER www.VISIT-SPRINGFIELDILLINOIS.com



SPRINGFIELD ILLINOIS
CONVENTION & VISITORS BUREAU

CHICAGO ILLINOIS
Simply Magnificent



Fotos: Christian Heeb, Amtrak

Entlang der WILDEN KÜSTE

Der **Coast Starlight** von Los Angeles nach Seattle ist einer der spektakulärsten Züge Amerikas. Die Strecke schrammt die wilde Pazifikküste Kaliforniens entlang und überwindet die vulkanische Berglandschaft der Cascade Range – Hannes Klug buchte einen Platz und machte sich auf den Weg von L.A. nach Portland in Oregon.

Teile der Strecke des „Coast Starlight“ führen unmittelbar an der kalifornischen Pazifikküste entlang.



Spiel der Farben: die Blumenfelder von Lompoc im fruchtbaren Santa Barbara County.





Es ist ein milder Frühlingmorgen im dunstigen Los Angeles. Der „Coast Starlight“ fährt laut Plan um 10 Uhr 15 ab, noch habe ich eine halbe Stunde Zeit, um mir die prächtigen Bahnhofshallen anzusehen. Ein paar Palmen rahmen das Gebäude ein, dessen Turm an eine alte spanische Mission erinnert. Die opulenten, futuristisch anmutenden Ledersessel im Wartesaal zeugen von großer Zuversicht in die Zukunft der Eisenbahn – die L.A. Union Station ist einer der letzten großen Bahnhöfe, die in Amerika einst mit viel Ehrgeiz gebaut wurden. Doch das Jahr 1939 liegt lange zurück, heute huldigt Los Angeles dem Auto. Die Eisenbahnen verloren an Bedeutung. Ein Grund mehr, das Land per Zug zu erkunden.

Der „Coast Starlight“ verbindet Los Angeles und Seattle, die Schienen laufen am Pazifik entlang nach Norden, eine der spektakulärsten Strecken, die Nordamerika zu bieten hat. Schaffner Paul betreut meinen Wagen: „Welcome onboard!“, begrüßt er mich. Meinen Koffer schiebe ich ins Gepäckfach im unteren Deck, eine schmale Treppe führt hinauf ins Oberdeck zu meiner „Roomette“: ein geräumiges Abteil,



Der Coast Starlight fährt mit zweistöckigen „Superliner“-Waggons, bei denen die Fahrgäste im Oberdeck sitzen.

zwei breite, gegenüber angeordnete Sitze, ein ausklappbarer Tisch. Es gibt eine Klimaanlage und Leselampen, Kissen, Handtücher, Kleiderbügel: mein Zuhause für die nächsten 36 Stunden.

Der Zug ist ausverkauft, erzählt Paul, so exotisch also kann Bahn fahren in den USA auch wieder nicht sein. Langsam bewegen wir uns Richtung Norden aus der Stadt, kriechen an Meilen von Graffiti vorbei. Es ist zehn Uhr 30.

Während der Stopps, wie hier in Salinas, steht Schaffner Paul vor dem Eingang seines Sleeping Car. In der ersten Klasse besitzt jeder Wagen einen eigenen „attendant“.

Noch sind die Züge, die uns entgegen kommen, Pendlerzüge aus dem Umland. Wir reisen auf einem „Single Track“, das Gleis verläuft tatsächlich nur einspurig! Bei Gegenverkehr muss unser Zug also auf Wartegleise ausweichen – für eine Zugfahrt ist Geduld nicht der schlechteste Ratgeber. Während wir noch das San Fernando Valley durchqueren, tauchen die ersten Berge auf, deren Spitzen im dunstigen Himmel stecken. Sonnenflecken wandern über die Hänge. Ein erster Tunnel verschluckt das Licht. Als es mit einem Schlag wieder hell wird, durchqueren wir ein dichtes Spalier von Nadelbäumen, in deren Rücken grün bewachsene Hügel aufragen. Endlich Natur!

Wellen schäumen und rollen heran und überziehen den Pazifik mit einem weißen Streifenmuster. Es ist Frühling, die Hügel sind noch grün vom Winterregen, die Wiesen blühen gelb und stellenweise rosa. Wir fahren fast in Meereshöhe. Ein Geflecht von Flüsschen windet sich durch weißgelb leuchtende

Die Bahnstrecke führt nun unmittelbar an der Meeresküste entlang – ein berauschender Anblick.

Dünen. Der Sand ist spärlich mit roten Blüten gesprenkelt, die landeinwärts in einen dichten Teppich übergehen.

Ich sitze auf der linken Seite des Zuges und verfüge daher über einen „Ocean View“, den Blick auf den Ozean, die Abteile auf der rechten Seite besitzen einen „Mountain View“. Wer beides will, kann sich aber in den rundum verglasten „Parlour Car“ begeben, eine komfortable Panoramalounge mit schwenkbaren Sesseln aus dem Jahr 1956, die den Blick in alle Richtungen freigibt. Über 100 Meilen führt die Bahnstrecke nun unmittelbar an der Meeresküste entlang, ein berauschender, ein überwältigender Anblick.

Im Wasser kämpfen ein paar Surfer mit der Brandung, Wildgänse fliegen

california™
FIND YOURSELF HERE



Göttliche Vielfalt

SURFEN, SONNE UND SCHNEE

Kalifornien trägt seinen Spitznamen als der Goldene Staat zu recht. Die goldenen Strände und felsigen Küsten erfreuen sich meist milder, sonniger Tage und erstrecken sich über mehr als 1.900 Kilometer. In Südkalifornien herrscht an 330 Tagen im Jahr Sonnenschein und die durchschnittlichen Temperaturen liegen bei rund 21 Grad Celsius. Außerdem beheimatet der „Golden State“ einige der weltbesten Ski Resorts mit einem jährlichen Schneefall von mehr als neun Metern. Los geht's! Erst in den Wellen surfen, um dann im T-Shirt die Berge hinabzuwedeln, und den entspannten kalifornischen Lebensstil zu genießen.

UNSCHLAGBAR ABWECHSLUNGSREICH

Wenn es ein Wort gibt, das Kalifornien am besten beschreibt, dann ist es Vielfalt. Von den Menschen über die Landschaft bis zu den Möglichkeiten sich zu entspannen. Kalifornien hält für jeden etwas bereit. Wo sonst kann man surfen und skifahren am selben Tag, multikulturelle Veranstal-

tungen am selben Wochenende besuchen, und köstliche Mahlzeiten aus aller Herren Länder in derselben Straße ausprobieren? Wo sonst kann man vom höchsten Punkt innerhalb der USA (Mt. Whitney) bis zum niedrigsten (Death Valley) innerhalb von 24 Stunden fahren? Kalifornien ist unschlagbar in seiner Vielfalt an Kulturen, Landschaften und Aktivitäten.

SENSATIONELL EINKAUFEN

Ob endloses Einkaufen in San Francisco oder träumen man sei ein Hollywoodstar, während man die Geschäfte am Rodeo Drive entlang schlendert. Sie möchten lieber in den über hundert Geschäften in San Diego's historischem Gaslamp Quarter stöbern? – Kalifornien bietet eine Fülle an Einkaufsmöglichkeiten sowohl in Großstädten als auch in Städten mit ländlichem Charme.

SPAB FÜR DIE GANZE FAMILIE

Das bietet Kalifornien. Ob Disneyland® Resort (Achtung!!! – Sie könnten Märchenbesessen werden!) und Universal Studios Hollywood (Achten Sie auf die neueste Simpsons

Attraktion), oder Knott's Berry Farm, die bereits seit 1947 Nervenkitzfahrten anbieten – oder doch lieber LEGOLAND®'s Miniaturwelt? Während man in Südkalifornien im SeaWorld California, San Diego Zoo und San Diego Zoo's Wildlife Animal Park die außergewöhnliche Tierwelt beobachten kann, bietet in nördlicher Richtung Six Flags Discovery Kingdom in Vallejo einen Tier-, Attraktionen- und Marinepark. Und das Great America bezeichnet sich sogar als Nordkaliforniens „beste Wahl“ für Familienspaß und Abenteuer.

SAGENHAFTE KÜCHE UND WUNDERVOLLE WEINE

Wo sonst findet man eine derart kreative Küche, die die Geschmacksnerven verwöhnt oder kann in jeder Region prämierte Weine der Weltklasse verkosten? Frisches Gemüse direkt aus dem Garten bereiten den Weg für hervorragende Menüs, aber erst die innovativen Kreationen der Chefköche bringen die kalifornische Kochkunst an die Weltspitze.

- Informationen zu Kalifornien: www.visitcalifornia.de
- Bestellung von Informationsmaterial: rp.lang@t-online.de
- Weitere Informationen und Buchungen bei CRD International, www.crd.de



Im Frühling sind die Hänge entlang der Küste noch grün (oben). Zwischen 2008 und 2009 sind die Passagierzahlen des Coast Starlight um 15 Prozent gestiegen (rechts).

in Formation über uns hinweg. Schotterpisten führen aus Küstendörfern heraus und verschwinden zwischen den Dünen, dann taucht der Pacific Coast Highway aus den Bergen auf und schmiegt sich für kurze Zeit ans Gleisbett. Schief zusammengenagelte Telefonmasten und im Wind schaukelnde Drähte begleiten die Bahnstrecke auch in menschenleeren Gegenden treu.

Ich bin wie hypnotisiert von dem Blick aus dem Fenster, der vorbei ziehenden Landschaft, dem stets etwas rätselhaften Ineinander von Natur und Zivilisation. Gewächshäuser flankieren die Bahnstrecke zwischen Oxnard und Santa Barbara: Tomaten, Zitrusplantagen und Erdbeeren so weit das Auge reicht. Ein starker Wind kommt vom Meer und wühlt im Gras, wirft die Blätter der Büsche unruhig hin und her. Im geschützten Stahlpanzer des Zuges

DER COAST STARLIGHT

Der „Coast Starlight“ startet täglich um 10 Uhr 15 in der Union Station in Downtown Los Angeles und erreicht Seattle um 20 Uhr 45 am nächsten Abend. Richtung Süden geht es um 9 Uhr 45 in Seattle los, Ankunft in Los Angeles ist um 21 Uhr am darauffolgenden Tag. Anschlüsse bestehen jeweils Richtung San Diego und Vancouver. Empfehlenswert ist, einen „Sleeping Car“ zu buchen, alle Mahlzeiten sind dann im Preis inbegriffen.



Foto: Heimes Klug, Amtrak

spüre ich davon nichts, sehe nur den Tumult in den Baumkronen.

Zeit fürs Mittagessen. Ich öffne die Tür zum nächsten Wagen, mich springt der Lärm an, das Rattern der Räder, die Wucht des Luftschwalls. Die metallenen Schwellen auf dem Boden reiben wie zwei Scherblätter hin und her – Schuhe tragen empfohlen.

Schilder ziehen vorbei: „Guadeloupe City Limit“, „Pismo Oceano Vegetable Exchange“, „Coastal Dunes RV Park“. Wenig später biegt der Zug auf die berühmte „Horseshoe Curve“ ein, eine spektakuläre Kehre. Immer wieder weisen die Durchsagen des Zugführers auf Sehenswürdigkeiten links und rechts der Strecke hin – und das sind nicht nur Felsen oder Strände. Jetzt gilt die Ansage Wachtürmen, Stacheldraht und hohen Zäunen zur Rechten: die „California Men's Colony“, ein staatliches Männergefängnis. Auch Hunderte von Förderkränen, die aussehen wie Gottesanbeterinnen und Öl aus dem Boden pumpen (das Ellwood Oil Field), oder die weißen, spitzgiebige Kasernen von Camp Roberts, dem Stützpunkt der California National Guard, sind dem Kommentator einen Hinweis wert. Diese Reise, merke ich, bietet mir keine Idylle, sondern ein Spektakel. Großartig!

Um 16 Uhr, in San Luis Obispo, wechselt erstmals der Lokführer. Nun kriecht der Zug elf Meilen lang in vorsichtigem Slalom empor nach Paso Robles, vorbei an der Mission San Miguel Archangel, einer der ältesten Kirchen entlang des traditionellen El Camino Real – jenes fast 1.000 Kilometer langen Weges, der einst die Missionsstationen in Kalifornien verband. In Salinas wird ein Fahrgast wegen Trunkenheit aus dem Zug geworfen, ein Polizeiwagen holt ihn ab, wir stehen hier länger als geplant. Auf dem Bahnsteig unterhalte ich mich mit Paul, dem Schaffner, der den Eingang zu seinem

Auf dem Bahnsteig unterhalte ich mich mit Paul. Seit zehn Jahren ist er schon dabei.

Wagen bewacht. Seit zehn Jahren ist er „train attendant“, erzählt er. Vier Tage ist er für Hin- und Rückfahrt mit dem „Coast Starlight“ unterwegs.

Salinas ist auch als Heimatort des Schriftstellers John Steinbeck bekannt. Castroville, etwas weiter nördlich, gilt als „Artischockenhauptstadt“ der Welt. Gegen 18 Uhr biegen wir von der Küste weg ins Inland. Aus Hügeln werden Hochebenen, Weinfelder tauchen auf. Der Zug senkt sich in eine

Um 13 Uhr erreichen wir Santa Barbara. Die Stadt an der „American Riviera“ ist eines der teuersten Wohngebiete der USA.

langgezogene Linkskurve, die Sonne steht schon im Winkel von 45 Grad über dem Horizont. Allmählich wird es Abend. Silbrig liegt das Licht der sinkenden Sonne auf dem trägen Fluss und den Sümpfen.

Um halb acht schalten Autos ihre Lichter ein, der Horizont färbt sich golden. Bei Pajaro überqueren wir die malerisch verstreuten Santa Cruz Mountains, während rostige gelbe Dieselloks auf Abstellgleisen im Abendlicht glimmen. Am Himmel stehen heute keine Sterne, nur Straßenlaternen glitzern draußen im Dunkel.

Ab dem Silicon Valley, seit den frühen 1970er Jahren Zentrum der Elektronik- und Computerindustrie, hüllt die Nacht uns ein. Während wir weiter nach Norden, Richtung Sacramento, unterwegs sind, klappe ich mein Bett herunter und baue mein Abteil zum



Foto: Christian Heeb

Schlafraum um. Über 2.216 Kilometer führt die Strecke des Zuges insgesamt. Ein paar davon werde ich träumend verpassen.

Der erste Blick aus dem Fenster am nächsten Morgen offenbart zu meiner Verblüffung eine Schneelandschaft. Pinienwald, Schnee und Reif – ich muss mich neu orientieren. Noch dämert es erst. Wir überqueren die Staatsgrenze zu Oregon. Riesige Trucks begleiten den Zug, ihre Umrisse mit

Lampen beleuchtet wie Fahrgeschäfte auf einem Jahrmarkt. Es ist sechs Uhr.

Inzwischen befinden wir uns auf rund 1.300 Meter Höhe. Unter uns, durch eine tiefe Schlucht, windet sich der Klamath River. Noch ohne Frühstück im Bauch wanke ich hinüber zum Panoramawagen, um die Blicke über die Cascade Range einzufangen, die sich von hier bis nach British Columbia erstreckt. Wroom! Die kalte Luft und der Lärm zwischen



Der Schlafwagen

Der ruhige und bequeme Schlafwagen. Genießen Sie Ihr eigenes, gemütliches Abteil und lassen Sie sich von unvergesslichen Ausblicken verzaubern. Dies ist nur eines von vielen interessanten Reiseerlebnissen an Bord eines Amtrak Zuges.

DEUTSCH.AMTRAK.COM



„Amtrak“ und „Enjoy the Journey“ sind eingetragene und geschützte Handelsmarken der National Railroad Passenger Corporation.



Fotos: Hannes Klug, Christian Heeb



Blicke über die Cascade Range in Oregon: Immer wieder tauchen die Three Sisters aus dem Nebel auf (oben). Große, schwenkbare Sessel und Rundum-Verglasung: „Parlour Car“ (links).

den Wagen sind wie ein Schlag ins Gesicht, der mich endgültig aufweckt. Einsam und majestätisch erhebt sich für eine Weile der Mount Shasta am Horizont, doch immer wieder verschleiert Nebel die Sicht.

Wieder läuft eine Straße neben uns her. Ein voll besetzter Schulbus

fährt in Gegenrichtung vorbei. Richtig – es ist Freitag, ein Schultag. Telefonmasten, die stummen Begleiter, sind wieder da. Und ich lese wieder: „Sports and Spirits.“ – „Gas.“ – „Butte Valley Volunteer Ambulance Service.“ Um 7 Uhr 30 erreichen wir Klamath Falls, eine Stunde zu früh. Ganz

in der Nähe liegt der grandiose Crater Lake National Park, ein eingestürzter Vulkan mit einem bodenlosen, stahlblau leuchtenden See in der Mitte. Auf dem Bahnsteig liegt der Duft von frisch gesägtem Holz in der Luft.

Entlang der Cascade Mountains durchqueren wir nun den Deschutes National Forest, und während ich beim Frühstück David und Janice aus San Diego kennen lerne, setzt draußen wildes Schneetreiben ein. Die Flocken kleben auf den Scheiben. Leider ist dieser Teil der Strecke immer wieder mit Nebel verhangen, der den Blick auf den Mount Hood und das Tualatin River Valley verwehrt. Hier, im Willamette National Forest, dem großen Waldgebiet Zentraloregons, liegen einige der höchsten Gipfel der Cascades.

Um 10 Uhr 20 erreichen wir Cascade Summit. Wie hoch wir über Nacht geklettert sind, merke ich jetzt



Im unteren Deck des Speisewagens ist ein Kino untergebracht, in dem mehrmals am Tag Filme laufen.

daran, dass die schleichende Abfahrt hinab ins Tal mehrere Stunden dauert. Immer wieder tauchen wir in Nebelbänke ein und daraus auf, die Welt verschwindet hinter dichtem Grau, bis plötzlich wieder ein Birkenwald sichtbar wird, Bergbäche und Flussufer vor meinem Fenster erscheinen. Sonne! Ein See ist mit Dunst überzogen, der

Schatten unseres Zuges streift übers Schilf.

Als wir das Willamette Valley erreichen, jenes fruchtbare Tal, dem Oregon seine üppige Landwirtschaft verdankt, verwandelt sich der Schnee in Regen. Der Zug überquert den Fluss, danach säumen steile Abbruchkanten aus Granit die Gleise. Um 12 Uhr 30 tauchen die verschneiten Gipfel der Three Sisters vor den Fenstern auf. Wir haben jetzt leichte Verspätung. 13 Uhr 15: Eugene. 14 Uhr: Albany. 14 Uhr 30: Salem.

Plötzlich scheinen sich die Gleise zu vervielfältigen, zehn, zwanzig Stück laufen nebeneinander her. Noch einmal zeigt ein rotes Signal „Stop“ an und hält uns ein paar Minuten auf. Die Durchsage kündigt Portland an. Langsam gleiten wir weiter, begleiten Autos in der Rush Hour, überholen gemächlich einen Jogger, der auf dem Uferweg des Willamette River unterwegs ist. Wir überqueren die Steel Bridge, eine gigantische Vertikal-Zugbrücke, deren mittleres Segment bei Schiffsverkehr

an riesigen Pfeilern parallel nach oben gezogen wird. Ich packe meine Sachen zusammen. Der Zug fährt weiter bis Seattle, weitere viereinhalb Stunden durch Washington State, doch Portland, die größte Stadt Oregons, ist meine Endstation.

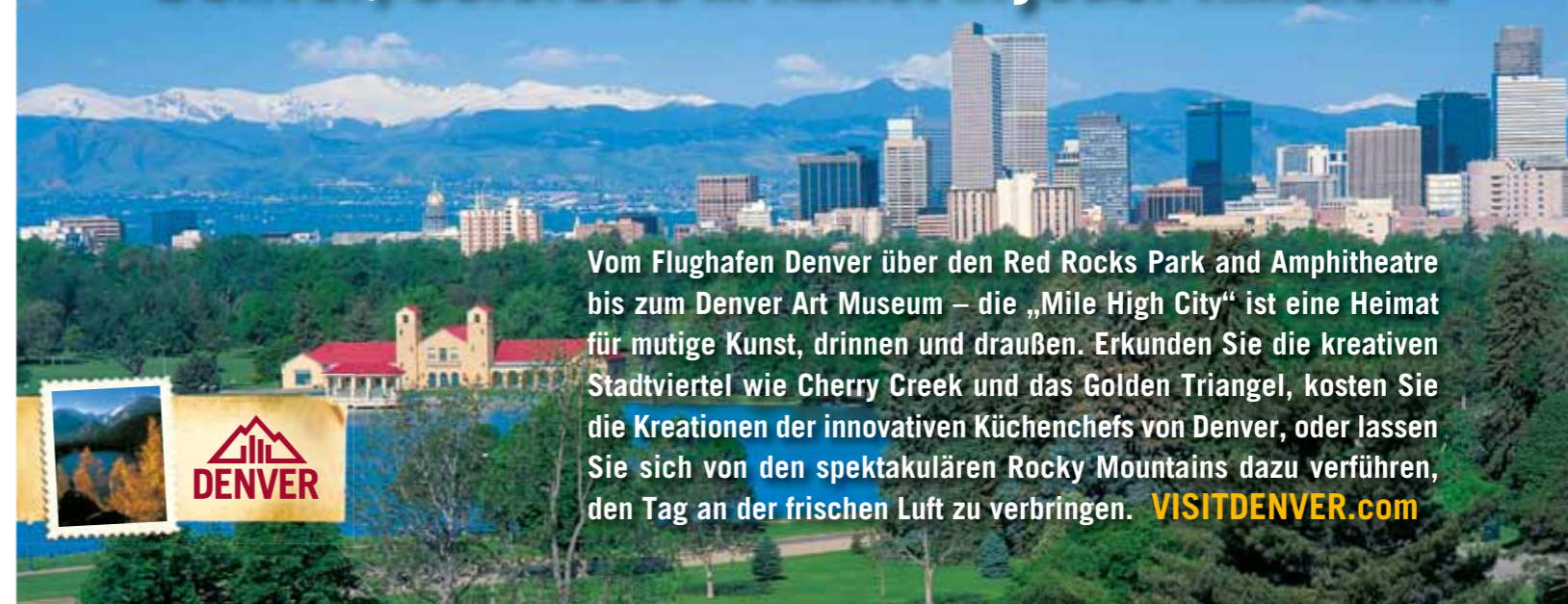
Eine Weile rollen wir noch den Uferpark entlang – einst verlief hier

Wir begleiten Autos in der Rush Hour, überholen gemächlich einen Jogger.

ein Freeway, den Portlands rebellische Stadtväter jedoch schon vor Jahrzehnten aus der Innenstadt verbannten. „Welcome to Portland, the beautiful City of Roses“, sagt der Zugführer durchs Mikrofon. Die Uhr am Tower der Union Station zeigt 15 Uhr 18. „Go by Train“ steht in großen Buchstaben unter dem Spitzdach des Bahnhofsturms geschrieben. Nach ein- einhalb Tagen bin ich an meinem Ziel angekommen. ★



Denver, Colorado ... Kunst in jeder Hinsicht



Vom Flughafen Denver über den Red Rocks Park and Amphitheatre bis zum Denver Art Museum – die „Mile High City“ ist eine Heimat für mutige Kunst, drinnen und draußen. Erkunden Sie die kreativen Stadtviertel wie Cherry Creek und das Golden Triangel, kosten Sie die Kreationen der innovativen Küchenchefs von Denver, oder lassen Sie sich von den spektakulären Rocky Mountains dazu verführen, den Tag an der frischen Luft zu verbringen. VISITDENVER.com



Foto: Amtrak

Im Schein der Sonne

Weite Prärien, die Gipfel der Rocky Mountains, die Wälder des kalifornischen Gold Country:

Der **California Zephyr** durchquert die mythischen Landschaften Nordamerikas. Fast 4.000 Kilometer lang ist die Strecke von Chicago bis zur San Francisco Bay. Von Margit Brinke und Peter Kränzle

Die „Ahs“ und „Ohs“ wollen nicht verstummen. Kameras klicken unaufhörlich. Kaum hat der California Zephyr Denvers Union Station verlassen; um sich von der Prärie kommend in weiten Kehren immer weiter in die steil aufragenden Rocky Mountains hinaufzuschrauben, drängeln sich die Reisenden bereits im Aussichtswagen. Kein Wunder, gilt doch die Durchquerung der Rocky Mountains als eine der spektakulärsten Zugstrecken auf dem nordamerikanischen Kontinent.

Hat man die Weiten der Prärie zwischen Chicago und Denver hinter sich gelassen, ändert sich das Bild komplett: die atemberaubende Bergwelt der Rocky Mountains, das zerklüftete

Tal des Colorado River, die Mormonen-Metropole Salt Lake City, der Große Salzsee. Aber auch die weite Wüstenlandschaft Nevadas, das Spielerparadies Reno, die schneebedeckte Bergkette der Sierra Nevada, die Wälder des kalifornischen Gold Country, Kaliforniens Hauptstadt Sacramento und schließlich die malerische Bucht von San Francisco sind die Hauptattraktionen bei der Fahrt im Zephyr.

Allein auf dem Streckenabschnitt westlich von Denver werden an die 30 Tunnel durchquert, darunter der

Der Zug schlängelt sich nun spektakulär über die Sierra Nevada hinunter in die dichten Wälder des Gold Country.

berühmte, circa zehn Kilometer lange Moffat Tunnel.

Ein Höhepunkt der Route sind die rund 380 Kilometer Strecke entlang des Colorado River, durch mehrere spektakuläre Schluchten wie Gore Canyon, Red Canyon oder, besonders spektakulär, durch den Glenwood Canyon mit seinen fast senkrecht zu beiden Seiten des Zuges aufragenden Wänden.

Die Geschichte des California Zephyr beginnt im März 1949. Mit dem Ende des privaten Personenverkehrs übernahm dann 1971 die halbstaatliche Amtrak den Zephyr.

Heute ziehen zwei Dieselloks einen Packwagen, drei sogenannte Coaches (Sitzwagen), einen Aussicht- und Barwagen, einen Speisewagen und drei von jeweils einem Begleiter betreute „Sleepers“ (Schlafwagen). Die Wagen sind zweistöckig: Unten befinden sich in erster Linie WCs, Waschräume und Behindertenabteile, oben sitzen und

schlafen die Reisenden. Trotz aller Einsparungsmaßnahmen scheint sich immer noch eine ganze Armada freundlicher und hilfsbereiter Mitarbeiter um die Reisenden zu kümmern, allerdings sind jene Zeiten vorbei, als die „Zephyrettes“, ein Dutzend Zughostessen, die Reisenden auf der etwa 50 Stunden dauernden Fahrt zwischen Chicago und der San Francisco Bay unterhielten.

Abwechslungsreiche Szenerie: Der „California Zephyr“ verbindet Chicago und San Francisco/Oakland über eine Strecke von fast 4.000 Kilometern.

DER CALIFORNIA ZEPHYR

Zug-Nr. 5: Abfahrt Chicago 14 Uhr – Ankunft Emeryville/CA 16.10 Uhr (am übernächsten Tag)

Zug-Nr. 6: ab Emeryville/CA 9.50 Uhr – an Chicago 15.30 Uhr (am übernächsten Tag)

Fahrstrecke: 3.924 km

Fahrdauer: ca. 50 Stunden

Gleisanlagen: Der CZ benutzt Streckenabschnitte der Union Pacific Railroad und BNSF (Burlington Northern Santa Fe).

Wichtige Haltepunkte: Chicago, Osceola/Iowa (Busanschluss nach Des Moines), Omaha/Nebraska, Denver/Colorado, Glenwood Springs und Grand Junction/Colorado, Green River/Utah, Salt Lake City/Utah, Reno/Nevada, Truckee/California, Sacramento/California, Emeryville/California (Anschlussbus nach San Francisco)

Und dennoch wird es nicht langweilig: Man kann von der vorbei gleitenden Landschaft nicht genug bekommen und mit den Mitreisenden kommt man auch schnell ins Gespräch. Bei Überlandfahrten mit der Eisenbahn scheint noch der Weg das Ziel zu sein und daher ist eine solche Reise im Zeitalter von Autos und Düsenjets etwas für Leute mit Zeit und Muße. Die Fahrt von Chicago nach San Francisco dauert über 50 Stunden und man braucht Geduld. Amtrak hat auf Überlandstrecken die Nutzung der Gleisanlagen bei großen Güterzug-Unternehmen wie Burlington Northern Santa Fe oder Union Pacific nur „gemietet“ und, anders als hierzulande, haben Güterzüge stets Vorfahrt. Die Strecken sind zudem stark befahren und entsprechendem Verschleiß ausgesetzt, sodass abschnittsweise nicht mehr als 50 km/h gefahren werden können.

Bei Sonnenuntergang sind am zweiten Reisetag die Weiten des

Great Basin erreicht und obwohl der Zug mitten in der Nacht in Salt Lake City hält, bleibt die hell erleuchtete Innenstadt mit dem gigantischen Mormon Temple im Gedächtnis haften.

Am nächsten Morgen fällt der Blick auf die die karge Wüste Nevadas. Kaum hat der Zug die Spielerstadt Reno, wo selbst in der Bahnhofshalle einarmige Banditen stehen, verlassen, füllt sich der Aussichtswagen wieder. Der Zug schlängelt sich nun spektakulär über die Sierra Nevada hinunter ins Gold Country, in dessen dichten Wäldern in der Mitte des 19. Jahrhunderts unzählige Abenteurer Gold schürften. Der Zephyr geht nun in die Zielgerade und nach einem letzten kurzer Halt in Sacramento – wo das Eisenbahnzeitalter 1869 mit dem Bau der transkontinentalen Eisenbahn seinen Ausgang nahm – nimmt er im Schein der untergehenden Sonne unbeirrbar Kurs auf die San Francisco Bay. ★

Colorado Springs und die Pikes Peak Region

FAHREN SIE HISTORISCHE WESTERNZÜGE

Bei der Planung Ihrer Colorado Tour, planen Sie mehrere Tage an Bord unserer historischen Panoramazüge zu verbringen. Reisen Sie einen 4.302 m hohen Berg hinauf; entlang eines Flusses, der 305 m unter der Royal Gorge Brücke fließt; oder durch das Land der Goldbergwerke. Sie werden glücklich sein, dass Sie hier mehr als nur einen Tag geplant haben.



experience
Colorado Springs
at Pikes Peak
Convention and Visitors Bureau

Mehr Information unter
VisitCOS.com/trains



Tag
1

Tag
2

Tag
3

Champagner und Kaviar

Die Bahnstrecken der USA sind mehr als nur Verkehrsverbindungen. Vielen Zügen haftet ein legendärer Ruf an. AMERICA stellt einige der sagenumwobenen Linien vor.

Transamerikanische Eisenbahn: EMPIRE BUILDER

An Beliebtheit kann sich kein anderer Amtrak-Überlandzug mit dem Empire Builder messen: Jährlich genießen etwa eine halbe Million Reisende die fast zwei Tage dauernde Fahrt zwischen Chicago und dem Nordwesten. Dabei folgt der Zug auf der rund 3.600 Kilometer langen Gesamtstrecke über weite Teile dem legendären Lewis & Clark Trail, jener



Auf den Spuren von Lewis & Clark: Der Empire Builder gehört zu den eindrucksvollsten Zügen Nordamerikas.

Foto: Amtrak

Route durch den amerikanischen Nordwesten, auf der zwischen 1804 und 1806 die beiden Forscher Merriwether Lewis und William Clark mit ihrer Expedition im Auftrag des Präsidenten Thomas Jefferson den Kontinent erkundeten.

Nicht nur die Erinnerung an die historische Expedition fesselt, der Empire Builder durchquert zugleich atemberaubende Landschaften und bietet Abwechslung fürs Auge.

Von Chicago aus folgt der Zug eine Weile dem Mississippi, ehe er die Schwesterstädte Minneapolis-St. Paul im Herzen von Minnesota erreicht. Beim Erwachen am nächsten Morgen befindet sich der Empire Builder dann schon mitten in der Prärie North Dakotas – eine Landschaft, die im „Big Sky Country“ Montana ihre Fortsetzung findet. Kaum nähert sich der Zug den Rocky Mountains, füllt sich der Aussichtswagen, denn nun passiert der Empire Builder den Glacier National Park.

Ist das Städtchen Spokane im Osten des Bundesstaats Washington erreicht, hat der Reisende zwei Möglichkeiten: Ein Zugteil fährt weiter nach Seattle, während der andere dem Columbia River nach Portland, Oregon folgt. Letzteres ist die sehenswertere Route, da der Zug nicht nur die Columbia River Gorge passiert, sondern zugleich spektakuläre Ausblicke auf die Bergwelt der Cascades und den mächtigen Mt. Hood erlaubt.

3.550 Kilometer legt der Empire Builder bis Seattle zurück, 3.630 sind es nach Portland. Dabei quert er zwischen Chicago und dem Nordwesten acht US-Bundesstaaten.

Wie viele andere Züge, die Amtrak seit der Gründung 1971 betreibt, hat auch der Empire Builder eine lange Geschichte: Erstmals verkehrte der Zug im Jahr 1929 für die Great Northern Railway zwischen Chicago und dem Nordwesten und gehört damit zu den legendären Personenzügen Nordamerikas. Dem trägt heute auch Amtrak Rechnung, indem es im Aussichtswagen Erläuterungen über Geografie, Geologie und Geschichte der gerade durchquerten Region gibt und Schlafwagenreisende sogar zu einer nachmittäglichen Wein- und Käseprobe eingeladen werden.

DER EMPIRE BUILDER

Zug-Nr. 7 bzw. 27: Abfahrt in Chicago 14.15 Uhr – Ankunft in Seattle 10.25 Uhr bzw. Portland 10.10 Uhr (am übernächsten Tag)

Zug-Nr. 8 bzw. 28: Abfahrt Seattle 16.40 Uhr bzw. Portland 16.45 Uhr – Ankunft Chicago 15.55 Uhr (am übernächsten Tag)

Fahrstrecke: 3.550 (Seattle) bzw. 3.632 (Portland) km

Fahrdauer: ca. 45-46 Stunden
Wichtige Haltepunkte: Chicago, Milwaukee/Wisconsin, St. Paul-Minneapolis/Minnesota, Fargo/North Dakota (Busanschluss nach Winnipeg und Omaha), Minot/North Dakota, East Glacier Park/Montana, Spokane/Washington, Zugteil nach Portland/Oregon, Zugteil nach Seattle/Washington

Kaliforniens. Unterwegs informieren Fachleute von National Park Service die Reisenden über Landschaft und Geschichte, z.B. das Tal des Rio Grande im nahen Big Bend National Park. Zu den Höhepunkten auf der Fahrt gehört die Fahrt des Sunset Limited über die Huey P. Long Bridge, nur wenige Kilometer westlich von New Orleans. Die nach dem einstigen Governor von Louisiana benannte Brücke zählt nämlich zu den längsten Eisenbahnbrücken der USA: 7,2 Kilometer überspannt sie in

WWW.EXPLOREMINNESOTA.COM



Erleben Sie die Heimat des Empire Builders – während Sie in seinem Zug fahren!

James J. Hill war der Empire Builder persönlich. Denn er plante die gleichnamige Amtrak-Route, die vom Mittleren Westen bis zum Pazifischen Nordwesten führt. Er lebte und arbeitete in Saint Paul, Minnesota. Erkunden Sie sein historisches Wohnhaus und seine Heimatstadt. Anschließend können Sie in der Mall of America einkaufen gehen – dem größten Einkaufs- und Entertainmentkomplex Amerikas, im nahen Bloomington gelegen. Und genießen Sie den herrlichen Mississippi und das charmante viktorianische Städtchen am Fluss, Winona.



Check out these websites for more information about places to go and things to do in Minnesota.

www.bloomingtonmn.org www.mallofamerica.com www.visitwinona.com www.visitsaintpaul.com

BRIEFE VON ZUGREISENDEN

Die Reise dann mit dem Canadian VIA 001 war ein besonderes Erlebnis, das uns vor Augen führte, wie unendlich weit das kanadische Land auf dem amerikanischen Kontinent ist. Ein optischer Genuss der besonderen Art war die Fahrt durch die herbstlichen Wälder Ontarios und die Fahrt in die Rocky Mountains. Der freundliche Service auf dem Zug war ohne Fehl und Tadel.

Ehepaar S. aus Tunis

Der Canadian war unglaublich. Es hat alles wunderbar geklappt. Mit den Vouchern, dem Shuttle Bus, dem Hotel, der Bahn ... einfach alles. Der Rat, im Canadian die untere Liege zu nehmen, war sehr gut. Auch hatte ich dicke Sachen mit eingepackt, denn die Klimaanlage ist ja höllisch. Das Essen war wirklich bombastisch und ich habe sogar einen Geburtstagskuchen

mit Kerzen und ein Ständchen des gesamten Speisewagens bekommen. Landschaftlich einmalig. Ich habe fast nur mit griffbereiter Kamera vor den Augen aus dem Fenster gestarrt. Meine Güte, was man da für Leute kennengelernt hat. Einfach unglaublich.

Sandra H. aus Wedemark

Die Verpflegung auf der Strecke Montreal-Toronto ist voll in Ordnung und für nordamerikanische Verhältnisse sogar nicht einmal teuer. Das Personal in beiden Zügen (es ging ja von Toronto nach Niagara Falls weiter) zuvorkommend und hilfsbereit. Meine Lebensgefährtin, die ja eigentlich eher der Autofahrer ist, war angenehm überrascht und sie musste auf unseren weiteren Fahrten nach Washington und NYC, die wir mit einem Mietwagen unternahmen, einräumen, dass das Bahnfahren eigentlich die bessere Lösung ist!!

Wolfgang K., Sauerland



Von dem begeisterten Bahnfahrer Wolfgang K.

AMTRAK können wir nur empfehlen: die Wagen sind gut in Schuss, das Personal hilfsbereit und freundlich (gerade zu Kindern), die Aussicht unvergleichlich und unvergesslich, das Essen mehr als genießbar (unsere mäkligen Kinder haben von allem gekostet und jeden Teller geputzt), die Bewegungsfreiheit wie in keinem anderen Verkehrsmittel.

Ehepaar Schuh aus Siersburg

bis zu 41 Metern Höhe den mächtigen Mississippi River.

Der Sunset Limited ist nicht nur als einziger Zug zwischen Ost- zur Westküste in die Eisenbahngeschichte der USA eingegangen, er gilt auch als „dienstältester“. Vor der Übernahme

durch Amtrak betrieb ihn von 1894 an die Southern Pacific Railroad als Luxuszug zwischen New Orleans, Los Angeles und San Francisco.

Luxus für die Stars: SOUTHWEST CHIEF

„Train of the Stars“ – den Zug der Stars –, so nannte man einst einen Überlandzug, den die legendäre Eisenbahngesellschaft ATSF (Atchison, Topeka & Santa Fe) ab 1936 zwischen Chicago und Los Angeles fahren ließ. In der Tat standen zwischen den 1930ern und 1960ern die Chancen gut, dass man im „Super Chief“ einem Hollywood-Star begegnete, denn in der Blütezeit der Eisenbahn galt dieser Zug als einer der luxuriösesten und komfortabelsten Züge Nordamerikas. Elizabeth Taylor, Humphrey Bogart, Dean Martin oder Judy Garland sollen sich während der Zugfahrt ebenso erholen haben wie die Präsidenten Harry S. Truman oder Dwight D. Eisenhower.

Bis zum Ende des privaten Personenverkehrs versuchte ATSF sein Aushängeschild auf höchstem Niveau zu betreiben und entsprechend groß war auch die Enttäuschung, als Amtrak von 1971 an den Zug nur noch als gewöhnlichen Überlandzug fahren ließ. Die Eisenbahnfunktionäre von ATSF klagten

derart laut, dass Amtrak am Ende den Namen „Super Chief“ aufgeben musste. Bis 1984 firmierte der Zug unter dem Namen „Southwest Limited“, dann wurde er zum „Southwest Chief“.

Dass ATSF derart stolz auf ihren Super Chief war, liegt auch daran, dass der Zug 1936 der erste mit Dieselloks betriebene reine Schlafwagenzug der USA war. Als man ein Jahr später stärkere Loks einsetzte, schaffte er die einst knapp 4.000 Kilometer lange Strecke zwischen den beiden Metropolen in sensationellen 39 Stunden und 49 Minuten. Der „Chief“ war zum wichtigsten Verkehrsmittel zwischen Ost und West geworden, und noch dazu ein höchst



Foto: Amtrak

Für Fahrten, die länger als einen Tag dauern, ist es empfehlenswert, einen „Sleeper“ zu buchen. Das Zugpersonal bedient die Reisenden auch in der Kabine.

komfortables. Im Speisewagen wurde Gourmetküche serviert und selbst Kaviar und Champagner gehörten zum Standard. Während der 20th Century Limited als Luxuszug New York und Chicago verband, gewährleistetete der Super Chief die Durchquerung des Kontinents in Ost-West-Richtung. Während sich viele Menschen gleichzeitig mit alten Autos vom wirtschaftlich darnieder liegenden Heartland auf den beschwerlichen Weg über die Route 66 ins gelobte Land Kalifornien machten, reiste die Haute-volée im Luxuszug und ließ es sich gutgehen.

Vom Glitz und Glamour ist heute nicht mehr viel übrig. Zwar reist man in den Superlinern von Amtrak noch immer sehr komfortabel und auch die Gerichte im Speisewagen sind nicht zu verachten, doch an den Glanz vergangener Tage kann der Southwest Chief nicht anknüpfen. Gleich geblieben ist die spektakuläre Landschaft, die der Zug zwischen den Metropolen Chicago und Los Angeles auf der Fahrt über 3.600 Kilometer durch acht Bundesstaaten passiert. Man kann sich heute noch vorstellen, was los war, wenn in der historischen Union Station in der Innenstadt von Los Angeles einst die Hollywood-Stars dem „Chief“ entstiegen.

DER SOUTHWEST CHIEF

Zug-Nr. 3: Abfahrt in Chicago 15.15 Uhr – Ankunft in Los Angeles 8.15 Uhr (am übernächsten Morgen)

Zug-Nr. 4: Abfahrt in Los Angeles 18.45 Uhr – Ankunft in Chicago 15.20 Uhr (am übernächsten Tag)

Fahrstrecke: 3.631 km

Fahrtdauer: ca. 42 Stunden

Wichtige Haltepunkte: Chicago, Kansas City/Missouri (Anschlußzug nach St. Louis), Topeka/Kansas, Dodge City/Kansas, Trinidad/Colorado, Lamy/New Mexico (Busanschluß nach Santa Fe), Albuquerque/New Mexico, Gallup/New Mexico, Winslow/Arizona, Flagstaff/Arizona (Busanschluß zum Grand Canyon und nach Phoenix), Kingman/Arizona (Busanschluß nach Las Vegas), San Bernardino/California, Los Angeles

GO WEST



CRD INTERNATIONAL ist ständig für Sie unterwegs, um Ihnen eine gute Beratung aus erster Hand zu garantieren. Ob USA/ Alaska bis Kanada/ Yukon – unsere Mitarbeiter kennen sich bestens aus in Nordamerika. Von unseren Reisen bringen wir viele Tipps und Tricks für Sie mit! Gern stellen wir für Sie Ihre ganz individuelle Reise zusammen, für Singles, Familien oder Paare. CRD INTERNATIONAL möchte jeden Reisenden für dieses Land, die Natur und die Menschen begeistern.

Die ganze Vielfalt des amerikanischen Westens erwartet Sie in Kalifornien – dem Land der Sonne, dem „Golden State“ am Pazifik. Hier führen spektakuläre Routen durch fantastische Landschaften. Am besten erkunden Sie den Südwesten der USA individuell mit einem Wohnmobil oder mit dem Mietwagen.

... TO CALIFORNIA

CRD INTERNATIONAL hält viele Wohnmobil Specials für Sie bereit. Z.B. das CRD Komplett Angebot, 15-tägige Reise ab San Francisco oder Los Angeles mit dem Wohnmobil inkl. Linienflug bereits ab € 839,- p.P. Mit dem neuen CRD Preisvergleich <http://www.crd.de/camper/> können Sie einfach und bequem das für Sie passende Fahrzeug finden.

Eine interessante Alternative bietet die CRD Pkw-Rundreise durch Kalifornien, die Sie über traumhafte Küstenstraßen, durch eindrucksvolle Nationalparks bis hin zu den Metropolen Los Angeles, Las Vegas und San Francisco führt. CRD Paket: 16-tägige Komplettreise ab € 1.389,- p.P. im Doppelzimmer.



Dieses CRD Reiseprogramm und vieles Interessantes mehr finden Sie auf www.crd.de.

CRD INTERNATIONAL

Als Spezialreiseveranstalter für Nordamerika bietet der CRD neben Reisen für den Individualkunden auch Incentive- und Gruppen-Reisen an. Ausgezeichnete, langjährige Verbindungen in den Zielländern garantieren hochwertige Leistungsangebote. Die Angebotspalette umfasst u.a. Campmobile, Pkw-Rundreisen, Motorradreisen, Sport- und Aktiv-Touren, Bus- und Bahnreisen, Oldtimerreisen sowie Kreuzfahrten. Der CRD hält die Generalagentur der kanadischen Eisenbahn VIA RAIL Canada und die Marketing & PR Agentur für die US-amerikanische Eisenbahn AMTRAK. Die persönliche Betreuung der Kunden steht beim CRD im Vordergrund. Reisekataloge: „Sommerurlaub“ (Campmobile, Pkw-Touren, Städtereisen, Busreisen, Hotels, Resorts & Ranches, Fähren, Mietwagen, Aktiv-Programme), „Bahn“ (Bahnreisen, VIA RAIL und AMTRAK). Das komplette Reiseprogramm ist ebenfalls im Internet verfügbar: www.crd.de.



Der große Rail-Guide

INFOS & TICKETKAUF

Tickets für alle Amtrak-Strecken sind in Deutschland erhältlich:

- in spezialisierten Reisebüros
- unter www.amtrak.com
- bei **CRD International GmbH**, Stadthausbrücke 1-3, 20355 Hamburg, Tel.: (040) 300 616-0.

Für die Beratung und den Ticketverkauf ist eine CRD Amtrak-Hotline eingerichtet unter Tel. (040) 300 616-23, erreichbar Montag bis Freitag 9-18 Uhr, Samstag 10-14 Uhr. Anfragen per E-Mail an amtrak@crd.de. Alles auch unter www.crd.de

BAHNTOUREN

CRD bietet auch organisierte Reisen mit Amtrak an. Darin enthalten sind dann diverse Stationen mit Übernachtungen und Stadtführungen. Beispiel: Die Tour „Atlantic Stars“, eine Reise von New York nach Miami, mit zum Teil mehrtägigen Stops in New York, Philadelphia, Washington, Charleston, Savannah, Orlando, Miami. Pro Person ab 1.033 Euro für 16 Tage, 15 Übernachtungen.

REISEN MIT AMTRAK

Alle Bahnfahrten bei Amtrak müssen reserviert werden. Die Preise für eine Strecke richten sich nach der Auslastung der Züge und können sich ständig ändern. Die meisten Fernzüge haben Schlafwagen und Speisewagen.

TICKETS

Das Standard-Ticket ist immer 2. Klasse, die so genannte „Coach Class“. Für die Erste oder die Business Class wird ein Zuschlag erhoben, ebenso für die Reservierung eines Schlafabteils.

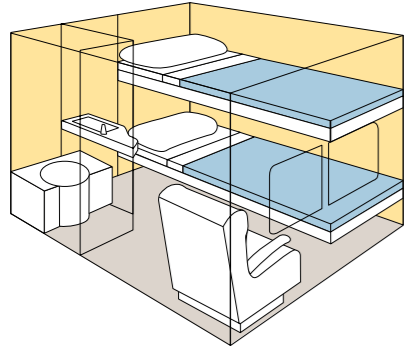
Ermäßigungen: Kinder bis 24 Monate fahren umsonst mit (ein Kind pro Erwachsener);

Kinder von 2 bis 15 erhalten 50 % Ermäßigung in der 2. Klasse.

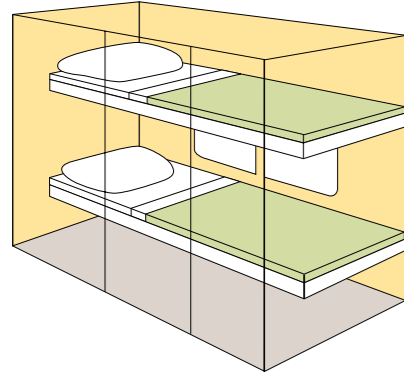
Senioren über 62 zahlen 15 % weniger in der 2. Klasse. Auf Zuschläge (Erste und Business Class, Schlafabteil) gibt es keine Ermäßigungen.



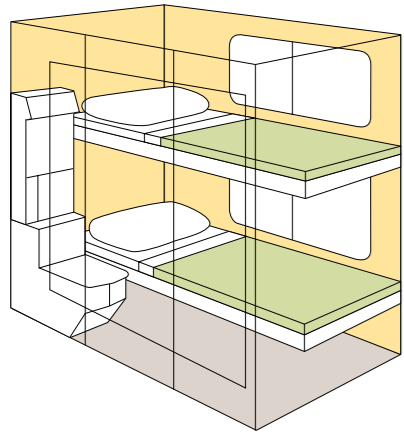
Superliner Bedroom mit Dusche, Toilette und Sessel.



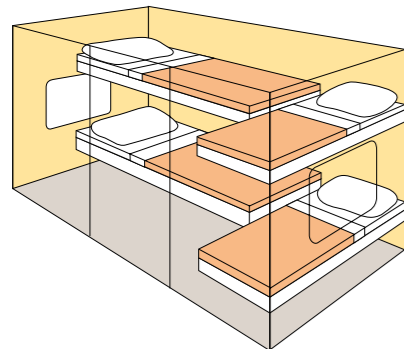
Superliner Roomette ohne Waschgelegenheit.



Viewliner Roomette mit Toilette.



Superliner Family Bedroom für zwei Erwachsene und zwei Kinder.



SCHLAFABTEILE

Schlafabteile können nur als Ganzes gebucht werden, einzelne Schlafplätze kann man nicht reservieren. Mahlzeiten sind bei einer Reservierung im Schlafabteil inbegriffen.

Die Ausstattung der Züge variiert, folgende Möglichkeiten gibt es:

Superliner: Doppelstöckiger Schlafwagen. Die Alternativen: Roomette (für 2 Personen, keine Toilette); Bedroom (2 Personen, Toilette, Dusche); Bedroom Suite (4 Personen, 2 Toiletten, 2 Duschen); Family Bedroom (2 Erwachsene, 2 Kinder, keine Toilette); Accessible Bedroom – für Rollstuhlfahrer (mit Toilette).

Viewliner: Einstöckiger Schlafwagen. Die Alternativen: Roomette (für 2 Personen, Toilette); Bedroom (2 Personen, Toilette, Dusche); Bedroom Suite (4 Personen, 2 Toiletten, 2 Duschen); Accessible Bedroom – für Rollstuhlfahrer (mit Toilette und Dusche).

RAIL-PÄSSE

Mit dem „USA Rail Pass“ kann man eine bestimmte Zeit lang Bahn fahren, wohin man möchte – begrenzt allerdings durch die so genannten „Abschnitte“ – das ist ein Reiseabschnitt in einem Zug, egal wie lange man fährt. Folgende Staffellungen gibt es: 15 Tage und 8 Abschnitte kosten 389 Dollar (pro Person); 30 Tage mit 12 Abschnitten kosten 579 Dollar; 45 Tage mit 18 Abschnitten kosten 749 Dollar. Der Rail Pass gilt für die 2. Klasse, in manchen Zügen kann man eine Schlafwagen-Reservierung dazu kaufen.

AMTRAK IN KÜRZE

Das Wort Amtrak setzt sich aus „American“ und „Track“ zusammen. Amtrak ist die Marke des Unternehmens National Railroad Passenger Cooperation, das seit dem 1. Mai 1971 den Großteil des Personen-Zugverkehrs in den USA betreibt. Das Unternehmen ist halbstaatlich, der Präsident der Vereinigten Staaten beruft die Vorstandsmitglieder, der Senat segnet die Personalwahl ab. 19.000 Menschen arbeiten für Amtrak. Hauptsitz ist der Bahnhof in der Hauptstadt Washington, D.C., die Union Station. Amtrak betreibt Züge auf einer Gesamtstrecke von 34.000 Kilometern und besitzt 1.175 Kilometer Schienen. 500 Bahnhöfe in 46 Staaten werden täglich angefahren. Fast 30 Millionen Passagiere befördert Amtrak jährlich.



Foto: F. Dennis

KLEINES AMTRAK-GLOSSAR

All Aboard!

Das ruft der Schaffner immer und überall vor Abfahrt des Zuges.

ClubAcela:

Erste-Klasse-Passagiere des Acela oder auch Passagiere mit Schlafwagen-Reservierung auf Fernzügen können die Lounges an den Bahnhöfen in Boston, New York, Philadelphia und Washington nutzen.

Conductor: der Schaffner

Dining Car:

Das Zugrestaurant. Der Koch trägt hier sogar eine echte Kochmütze.

Dinette: siehe Lounge Car

Engineer: der Zugchef

Lounge oder Café Car:

Kleineres Bistro im Zug, meist mit Sitzplätzen. Hier gibt es Kaffee, Kuchen und Sandwiches.

Metropolitan Lounge:

Lounge für Erste-Klasse-Passagiere, befinden sich in Chicago, Miami, New Orleans, Portland (OR), Raleigh und St. Paul/Minneapolis.

Northeast Corridor:

Stark befahrene Strecke zwischen Boston, New York und Washington. Die Schienen des Northeast Corridor gehören Amtrak.

Quiet Car:

Ruhewagen – Handyklingeln ist hier unerwünscht.

Railfare: Ticket 2. Klasse

NEW YORK CITY...

DAS TOR ZU AMERIKA



Kein Ort dieser Welt kann es mit ihr aufnehmen. Nirgendwo passieren so viele Dinge gleichzeitig wie in New York. Die faszinierende Mischung aus unterschiedlichen Kulturen und Lebensstilen begeistert jeden. Die Stadt ist voller Power, riesig, multikulturell und weltoffen.

Shoppen auf der 5th Avenue, Besuch in den zahlreichen Theatern und Musicals am Broadway, Leute beobachten und sich einfach inspirieren lassen. Unbedingt ansehen: Freiheitsstatue, Brooklyn Bridge, Rockefeller Center „Top of the Rock“, Galerien und die angesagten Ausstellungen.

Das ist nur ein kleiner Vorgeschmack auf das was Sie erwarten wird. Mit dem attraktiven CRD New York Paket ist es möglich. Das „Hemsley Park Lane“ Hotel befindet sich in exzellenter Lage am Südrand des Central Parks eine, absolute Top-Adresse im Herzen von Manhattan. Das elegante Hotel gehört zu den „Leading Hotels of the World“. Im Hotel befindet sich das Restaurant „Park Room“ und die „Harry's Bar“ mit tollem Panoramablick auf den Central Park.

CRD Paket: 5-tägige Städtereise ab € 699,- p.P. inkl. Linienflug

VON NEW YORK IN DIE SONNE FLORIDAS

PER BAHN – NYC ist der ideale Ausgangspunkt um die USA aus einem anderen Blickwinkel zu erleben z.B. mit der Amtrak per Bahn durch den Osten der USA. Mit dem Amtrak Silver Service Zug gelangen Sie in ca. 28 Stunden von der Weltmetropole NYC in den sonnigen Süden Floridas. Abwechslungsreicher geht es kaum: New York City, die Hauptstadt der USA – Washington D.C., romantisches Südstaatenflair in South Carolina und die feinen Sandstrände Floridas. Das sind nur einige Highlights auf dieser Strecke. Mit dem Rail Pass von Amtrak können Sie diese Strecke ganz individuell gestalten. Bis zu 8 Reiseabschnitte können Sie in 15 Tage bereisen und selber entscheiden wie lange Sie in dem jeweiligen Ziel verweilen wollen.

MIT DEM MIETWAGEN – Eine weitere Möglichkeit ist die Route zwischen NYC und Miami mit dem Mietwagen zu bereisen. CRD hat ein aufregendes Reisepaket geschnürt. Von NYC fahren Sie über Washington D.C., Charleston und Savannah nach Orlando und Miami. Erleben Sie abwechslungsreiche und faszinierende Eindrücke der vielfältigen Landschaften.

Nach den Metropolen im Norden der USA genießen Sie das entspannte Flair der Südstaaten. In Florida gibt es die größte Auswahl an Themenparks für Junge und Junggebliebene und endlose Strände. Erkunden Sie South Beach und flanieren oder skaten Sie am Ocean Drive.

CRD Paket: 17-tägige Komplettreise ab € 1399,- p.P. im Doppelzimmer

Dieses CRD Reiseprogramm und vieles Interessantes mehr finden Sie auf www.crd.de.

CRD INTERNATIONAL

Als Spezialreiseveranstalter für Nordamerika bietet der CRD neben Reisen für den Individualkunden auch Incentive- und Gruppen-Reisen an. Ausgezeichnete langjährige Verbindungen in den Zielländern garantieren hochwertige Leistungsangebote. Die Angebotspalette umfasst u.a. Campmobile, Pkw-Rundreisen, Motorradreisen, Sport- und Aktiv-Touren, Bus- und Bahnreisen, Oldtimerreisen sowie Kreuzfahrten. Der CRD hält die Generalagentur der kanadischen Eisenbahn VIA RAIL Canada und die Marketing & PR Agentur für die US-amerikanische Eisenbahn AMTRAK. Die persönliche Betreuung der Kunden steht beim CRD im Vordergrund. Reisekataloge: „Sommerurlaub“ (Campmobile, Pkw-Touren, Städtereisen, Busreisen, Hotels, Resorts & Ranches, Fähren, Mietwagen, Aktive-Programme), „Bahn“ (Bahnreisen, VIA RAIL and AMTRAK). Das komplette Reiseprogramm ist ebenfalls im Internet verfügbar: www.crd.de.





Quer durch KANADA

Biberdämme im Niemandsland, eine Torte aus Fudge und ein Elchgeweih im Gepäckwagen: Der „Canadian“ zwischen Vancouver und Toronto ist eine halbe Woche unterwegs. Rainer und Monika Hamberger reisten mit dem Zug quer durch Kanada und erkannten: Der Weg ist das Ziel.

In British Columbia durchquert der Canadian die eindrucksvolle Landschaft der Rocky Mountains.



Die Panoramawagen des Canadian ermöglichen den Reisenden einen 360-Grad-Rundumblick.

bis Vancouver fertig zu stellen, lässt die Westprovinz beitreten. Unzählige, oft chinesische, Gleisbauer verlieren während der halsbrecherischen Arbeiten ihr Leben. Zur Jungfernfahrt lassen sich der kanadische Premierminister und seine Frau mit Klappstühlen auf den Kuhfänger der Lokomotive schnallen, um die Bergwelt zwischen Edmonton und Vancouver besser beobachten zu können.

Die Investition von 206 Millionen Dollar hat sich gelohnt. Jetzt setzt eine Einwanderungswelle ein, die seit Generationen bis in die Gegenwart – nun per Flugzeug – Menschen aus allen Kontinenten nach Kanada bringt. Inzwischen besuchen Enkel und Neffen – wie auch das australische Paar John und Tracy – Verwandte auf ihren Farmen in der Prärie oder in den Vorstädten von Vancouver oder Toronto.

Nostalgisches Ambiente

In Vancouver, der asiatisch geprägten Stadt am Pazifik, beginnt die Reise des „Canadian“, einem alufarbenen Zug. Die Weltstadt ist mehrheitlich von Einwanderern aus Asien bewohnt. Sie schätzen, wie zahlreiche Touristen, die unvergleichliche Lage zwischen verschlungenen Buchten und Fjorden am Meer.

Vom Grouse Mountain oberhalb der Stadt, dessen Ausstellungen, Restaurants und Parks mit der Gondelbahn erreicht werden können, schweift der Blick über den Binnenhafen hinüber bis zum Bahnhof von Vancouver. Von hier aus führt der Schienenstrang quer durch den größten Teil des riesigen Staates, über rund 5.000 Kilometer durch fünf Provinzen nach Toronto am Lake Ontario. Am Bahnhof Vancouver spielt vor der Abreise eine Band, Getränke werden ausgegeben, Koffer eingepackt wie am Flughafen. Unbeschwert, nur mit kleinem Handgepäck, steigt man ein. Der Rest ist bereits im gebuchten Wagen oder Abteil.

Schaffner stellen sich mit Vornamen vor, bauen Sitze in bequeme Betten um, fungieren als kundige Fremdenführer. Drei Tage und drei Nächte sind

Jetzt müssen sich die beiden absprechen. Er möchte gerne in die Lounge, einen Drink genießen und einer Clique anderer Reisegefährten australische Witze erzählen. Sie hängt buchstäblich mit der Kamera am Fenster und ist wie hypnotisiert vom vielen Grün, den zu roten Tupfern verwichenen Holzhäuschen, dem Abgrund, der sich unter der langen Eisengitterbrücke auftut und der in den Kurven ständig wechselnden Beleuchtung über dem kanadischen Urwald: mal dunkelgrün, mal silbrig schimmernd, aber immer harmonisch aus der Farbwerkstatt des Mischwaldes.

Für das australische Pärchen sind diese ständig wechselnden Szenarien unfassbar im Vergleich zu den eintönigen Weiten ihrer Heimat. „Eine

Gutgelaunter Reisebegleiter: In kanadischen Zügen ist der Schaffner mehr als nur eine Kartenkontrolleur.

Elchkuh mit ihrem Jungen links vorne“, tönt es da plötzlich aus dem Zuglautsprecher – und schon drängen alle zu den Fenstern auf der linken Seite. Viel zu rasch gleiten die beiden Tiere vorbei, doch das aufkommende Abendrot entschädigt alle.

Kanada hat Landschaft im Überfluss. In sieben Zeitzonen leben nur 34 Millionen Menschen zwischen Atlantik und Pazifik, zwischen der Arktis und den USA, die meisten davon in einem 200 Kilometer breiten Streifen nördlich der amerikanischen Grenze. Nur auf der geografischen Breite Mitteleuropas erlaubte das Klima Landwirtschaft und begünstigte die teilweise Kultivierung der Weiten. Platz war zur Genüge vorhanden, es fehlten die Menschen. Man lockte Einwanderer aus den Hungerregionen Europas mit dem Versprechen an, für jede Quadratmeile Landes nur einen Dollar zahlen zu müssen, bei zehnjähriger Steuerfreiheit, wenn sie nur die Scholle urbar machen wollten.

Bald ist man sich einig, eine Eisenbahn durch das Land zu bauen. Eisenharte Granitböden, Sümpfe, umfallende Baumriesen und gefährliche Witterungsverhältnisse sind ständige Feinde des ehrgeizigen Projekts. Als die kanadische Konföderation in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts nach und nach zusammenwächst, ist British Columbia im Westen immer noch von den anderen Regionen isoliert. Erst das Versprechen, die Eisenbahnverbindung



Lieber Kanada-Freund,

Wissen Sie, wie das ist, zum ersten Mal ein Wohnmobil aufzutanken? Können Sie sich vorstellen, zehn Millionen Quadratkilometer unter den Reifen zu haben und zu wissen, dass gleich neben der Straße eine Wildnis beginnt, in der Sie bis zum mehrere tausend Kilometer entfernten Eismeer keiner Menschenseele mehr begegnen?

Wussten Sie, dass es Menschen gibt, die die Begegnung mit einem Bären Sekunden vorher fühlen können? Und überhaupt, wie es ist, in der Wildnis zu kempieren und dort nichts zu hören als das Rauschen der Wälder, das Glucksen der Gebirgsbäche, den Schrei des Seeadlers? Und dass die Natur gleich vor der Haustür der großen Metropolen liegt?

Vor allem die endlos scheinende Weite Kanadas ist es, die Besucher alljährlich aufs Neue fasziniert. Halten Sie einen Augenblick inne und überlegen Sie, wie Sie sich auf der Reise durch ein Land mit nur vier Menschen auf dem Quadratkilometer fühlen würden! Einsam? Verloren gar? Falsch. Versuchen Sie es mit „gelassen“. Jeder Kanadier wird es Ihnen bestätigen. So viel Land unter den Füßen entspannt. Wie viel genau? Antwort: Genug, um Straßen zu haben, die bis zu 8.000 Kilometer lang sein können und manchmal einfach in der Wildnis versickern. Und Nationalparks – so groß wie ein europäischer Staat! Wildnis und Weite, Träume von Freiheit und Befreiung – in diesem Land im XL-Format werden sie wahr.

Doch Kanada ist nicht nur Wildnis und Weite. Ein gelungener Kanada-Trip, das ist auch die Summe unvergesslicher Erfahrungen, Begegnungen und Anekdoten am Wegesrand. Wir treiben dahin auf herrlichen Trails und freuen uns auf den Whirlpool am Ende des Tages oder auf eine entspannende Wellness-Behandlung in einer komfortablen Lodge. Wir paddeln im kabbeligen Nord-Atlantik und klettern mitten in der Nacht aus dem Schlafsack, um das Nordlicht zu bewundern. Wir lauschen den Klängen der Ureinwohner und lassen uns ihre Geschichten erzählen. Wir genießen Kanadas weltoffene Metropolen mit ihren kreativen Restaurants und exzellenten kanadischen Weinen. Und am Ende der Reise sind wir, das gestehen wir gerne ein, sogar erschöpft von so viel Kanada. Die kanadischen Rafting-Guides kennen dieses Phänomen. Sie haben sogar einen Namen dafür: „Scenic Overdose Syndrom“ oder kurz „SOS“. Und versichern schmunzelnd, dass dieser Zustand nie lange anhält ... Kanada lädt zum Entdecken ein – ganz gleich, welchen Urlaubsaktivitäten Sie fröhnen. Apropos – finden Sie unter www.meinkanada.com heraus, welcher Reisetyp Sie sind! Und schreiben Sie Ihre ganz persönliche Reisegeschichte im zweitgrößten Land der Welt. Bis bald, in Kanada!

CRD Paket: „Rockies and Sunshine Coast“ 12-tägige Tour inkl. Fahrt mit dem „Canadian“ von VIA Rail ab 2.177,- Euro p.P.



die Passagiere nun unterwegs. Je nach Geldbeutel bucht man ein Schlafabteil mit WC, oder die günstigere Variante, zum Beispiel einen Schlafessel. Der Zug hat es nicht eilig, er fährt vielleicht 60 Kilometer pro Stunde im Durchschnitt, und ist mit europäischen Expresszügen, die in eigens gebauten Gleisbetten dem Binnenluftverkehr Konkurrenz machen wollen, nicht zu vergleichen.

Schon die Bahnhöfe sind Kleinode. Da es wenige Zugverbindungen in Kanada gibt und die Stationen meist weit voneinander entfernt sind, eignet sich die Eisenbahn nicht für den Berufspendlerverkehr. Es geht um



weite Strecken, tagelanges Reisen, geruhames Erleben und Genießen: Der Weg ist das Ziel, der Zug kein Transportmittel, sondern die Zugreise das Ferienerlebnis an sich.

Bald nach der Abfahrt erfolgt der Aufruf zum Abendessen. Es gibt keine reservierten Plätze wie bei Schiffs-kreuzfahrten, sondern man sitzt in gemischter Runde.

Am nächsten Vormittag macht der Zug Station im Jasper Nationalpark und erreicht nachmittags die offene Prärie vor Edmonton. Auf den meisten Bahnhöfen reicht die Standzeit aus für einen kleinen Spaziergang oder eine Orts erkundung.

Lappalien und Großartigkeiten

Zurück im Zug unterhält uns einer der Zugbegleiter. Ted ist nebenberuflich Kinderbuchautor. Als Schaffner der VIA Rail hat er immer wieder freie Tage nach den Nachtschichten und arbeitet zuhause an einem Kinderbuch. Strahlend erzählt er den Fahrgästen im Aussichtswagen von seinem Werk und von seinen beiden kleinen Töchtern,

Australierin Tracy betrachtet die abwechslungsreiche Landschaft aus dem Panoramawagen (links). An Bedarfshaltestellen wie hier in Brandon North in der Provinz Manitoba hält der Zug nur auf Wunsch (unten).

denen das Buch gewidmet ist. Ab und zu verteilt eine Zugbegleiterin Häppchen und es gibt für neu eingestiegene Fahrgäste ein Glas Sekt.

Im Panoramawagen sitzt man im ersten Stock des Zuges. Der kanadische Alltag zieht vorbei. Hier wird Wäsche aufgehängt, dort der Rasen gemäht, und dann geht es wieder eine Stunde durch Niemandland, wobei sich die Eindrücke nicht nur auf Biberdämme und im Sumpf neben dem Gleisbett liegende Baumstämme beschränken. Lappalien wechseln mit Großartigkeiten. Die Eisenbahn verkörpert nicht nur ein Stück Geschichte des Landes sondern ist auch eine Möglichkeit, es im doppelten Sinne des Wortes zu erfahren.

Am zweiten Tag durchquert die Bahn Saskatchewan und Manitoba, die Prärieprovinzen. Unablässig ziehen altersschwache, schräge Telegrafmasten vorbei. Die Zeiten dieser Technik sind vorüber und es würde je Mast fast 500 Dollar kosten, sie zu entsorgen. So bearbeiten Präriewind und Temperaturunterschiede die verwitternden Stümpfe. Viele Drähte sind schon gerissen.

Verdiente Pause: Der Lokführer erholt sich während des eineinhalbstündigen Aufenthalts in Jasper.



Fotos: Rainer Hamberg

Bäume gibt es jetzt selten zu sehen. Rinder und Pferde weiden auf schier unendlichen Flächen, dann zieren wieder rund gepresste Heuballen wie ein Mosaik die flachen, goldgelb vertrockneten Weiden.

„Wenn dir hier dein Hund abhaut, kannst du noch nach zwei Stunden am Horizont erkennen, ob er gerade mit dem Schwanz wedelt“, sagen Farmer, die solcher Einöde trotzen. Stampfend schiebt sich die Eisenbahn der Waldzone an der Grenze zu Ontario entgegen. Schon eine Stunde östlich von Winnipeg zeigen sich Granitbuckel des kanadischen Schildes, der von hier aus bis durch Ontario das eintönige Bild bestimmt. Isländisch Moos, Heidelbeeren, Torfmoore, kleine Tümpel, große Seen, hölzerne Brücken, Wald und nochmals Wald – kein Mobiltelefonempfang und nur eine Rundfunkstation für Einsiedler, die hier ausharren. Dennoch sind sie nicht von der Mobilität ausgeschlossen. Es gibt zahlreiche Bedarfshaltestellen. Eine aufgestellte Fahne am Gleisbett zeigt dem Lokführer den Wunsch an, dass hier jemand einsteigen möchte.

Gerne erzählt man sich dazu Geschichten wie diese: Der Zug hält. Nichts geschieht. Lokführer und Schaffner steigen aus und warten. Jetzt ruft jemand vom Hügel herunter. Dort oben steht ein Blockhaus. Vorsichtig steigt eine Familie herab. Eine scheinbar zerbrechliche Ware trägt sie über die Steine vor sich her. Es ist die Geburtstagstorte für die Tante aus Edmonton, die genau in diesem Zug sitzt. Das Kunstwerk aus Zucker, Sahne und Fudge wird über die Treppen hineinbugsiert und unter großem Hallo während der Weiterfahrt verspeist.

Neben der touristischen Beförderung nutzen besonders Güterzüge das Schienennetz zum Transport von Getreide, Holzstämmen und Maschinen. In einem Land mit harten Wintern sind sie wichtig und vor allem sichere Verkehrsmittel, wengleich ein derartiges Gespann mit bis zu fünf Lokomotiven und über 100 Wagen gut eine Woche unterwegs ist, um Kanada zu durchqueren. Im Herbst wird noch eine

weitere Personengruppe unterstützt. Mitten in der Jagdsaison kommt es vor, dass unweit des Schienenstranges ein Elch erlegt wurde. Per Funk erfährt der Lokführer vom Transportwunsch. Der Gepäckwagen wird mit Fleischpaketen gefüllt, darüber thront der Kopf samt dem breiten Schaufelgeweih. Weniger beliebt sind Anglergruppen, deren Erfolge entsprechende Düfte im Gepäckabteil verbreiten könnten.

Nach den Wäldern die Weltstadt

Schier unendlich scheint Ontario zu sein. Die Bahnstrecke verläuft nördlich der Besiedlungsräume durch unwegsame Wälder. An nur selten vorhandenen Bahnhöfen parken mehr Bagger und Planiertraupen als Fahrzeuge für Normalbürger. Lumberjacks in Stiefeln und den typischen, rot karierten Jacken freuen sich am Feierabend auf dem Bahnsteig – einfach so, mal sehen wer hier aus- oder einsteigt und was sonst so los ist. Eine neue Straßenverbindung zum Holzfallercamp mitten in der Taiga ist ihre Aufgabe.

Die letzte Etappe beginnt. Zwischen kleinen und großen Seen verteilt liegen Ferienhäuschen. An ihrer Rückseite sind Kanus angelehnt. Aus den Schornsteinen steigt abends Rauch, Enten watscheln am Ufer entlang, und ein Zug Wildgänse zieht seine Bahn. Hier ist die Zeit stehen geblieben. „Wir werden mit 30 Minuten Verspätung in Toronto eintreffen“, informiert der Lokführer über Lautsprecher. In Kanada kein Grund zur Aufregung.

Noch weitere drei Stunden Zugfahrt liegen vor dem Ziel: das Ferienparadies zwischen Georgian Bay und

Torontos Vororten. Fliegenfischer peitschen ihre Leine vom Felsufer aus. Kurz darauf wird ein Lagerfeuer passiert, junge Leute haben Gitarren vor sich und singen, andere winken heftig. Fast unmerklich verlässt man die Wildnis. Kleinstädte, Fabriken, und seit gestern Vormittag in Winnipeg die erste Verkehrsampel, die vom Zug aus zu erkennen ist.

Torontos Innenstadt wird von der VIA Rail unterirdisch erreicht. Nur eine Rolltreppe trennt den Bahnhof Union Station vom Stadtzentrum. Jetzt hat die Zugbesatzung frei. Das australische Pärchen wird von seinen Verwandten abgeholt. Ein Reinigungskommando rollt an. Droben in der City brodelt das Leben. Wie war das mit dem Hund, den man noch nach einer Stunde am Horizont sehen konnte? ★

DER CANADIAN

Der „Canadian“ fährt dreimal wöchentlich über 4.500 Kilometer von Vancouver nach Toronto und zurück. Die Bahnreise kann unterwegs unterbrochen werden, diese Stopps müssen wegen der Reservierungen aber bereits bei Buchung mit angegeben werden.

Der Zug verlässt Vancouver jeweils Dienstag, Freitag und Sonntag um 20.30 Uhr und erreicht Toronto nach der vierten Nacht morgens um 9.30 Uhr. Dort gibt es Anschlusszüge nach Halifax bzw. Quebec. In Toronto fährt der „Canadian“ jeweils Dienstag, Donnerstag und Samstag abends um 22 Uhr ab.





Spaziergang im Park

Der „Canadian“ legt an einigen Stationen längere Stopps ein, so dass Passagiere Spaziergänge machen oder sogar shoppen gehen können. Es lohnt sich jedoch auch oft, die Fahrt zu unterbrechen und die Städte entlang der Strecke zu besuchen.

Vancouver

Die drittgrößte Stadt Kanadas (nach Toronto und Montréal) hat etwa 600.000 Einwohner. Im Großraum Vancouver wohnen etwa zwei Millionen Menschen. Die bunte Mischung von Einwanderergruppen bereichert auch die Szene der über 3.000 Restaurants. Die Altstadt Gastown, der belebte Hafen oder auch die Sicht vom Hausberg Grouse Mountain sind zu allen Jahreszeiten sehenswert.

Jasper

Für Naturfreunde eignet sich insbesondere Jasper im gleichnamigen Nationalpark für eine mehrtägige Unterbrechung. Der Aufenthalt in der Station beträgt 90 Minuten. Verglichen mit dem weiter südlich am Icefield Parkway gelegenen Banff ist der nur 4.000 Einwohner zählende Ort Jasper eher

beschaulich. Der kurze Aufenthalt des Canadian ermöglicht einen Spaziergang zum alten Ortskern.

Edmonton

In Albertas Hauptstadt lockt die spektakuläre West Edmonton Mall mit schier unzähligen Geschäften und Restaurants. Einen Blick in die Vergangenheit ermöglicht der Besuch des historischen Fort Edmonton, das 1795 am Ufer des North Saskatchewan River erbaut wurde. Da der Zugaufenthalt allerdings nur 45 Minuten beträgt, müsste man hier für eine längere Erkundung aussteigen und ein paar Tage später weiterfahren.

Winnipeg

Schon aus großer Entfernung ist in der einsamen Prärie die Großstadt Winnipeg mit ihrem modernen Zentrum auszumachen. Die Stadt geht auch auf die Gründung einer Pelzhandelsstation der Hudson's Bay Company zurück. Winnipeg hat heute fast 700.000 Einwohner. Bleibt es bei einem dreistündigen Aufenthalt, spaziert man zu Fuß rasch hinüber nach „The Forks“, heute ein Park mit Vergnügungsanlagen, Restaurants und einem Markt.

Jasper in der Provinz Alberta ist vor allem wegen des dortigen Nationalparks eines der beliebtesten Reiseziele in Kanadas Westen.

Toronto

„Tarantau – der Platz am Wasser“ nannten die Algonquin Indianer diesen Ort. Daraus erwuchs Kanadas Wirtschaftszentrum und gleichzeitig die größte Stadt des Landes. Nachdem der Canadian hier seine Endstation hat, gibt es zahlreiche Gründe einige Tage zu verweilen, bevor die Weiterreise in einem anderen Zug, bzw. der Rückflug nach Europa angetreten wird. Die meisten Besucher freuen sich über die kulturelle und kulinarische Vielfalt in den ethnisch geprägten Stadtvierteln der Einwanderergruppen. Entweder per Zug oder in Bussen fährt man in einem Tagesausflug zu den Niagarafällen. rh

DER CORRIDOR

Von Ontario nach Québec

Zwischen Windsor in Südontario und Québec City in der frankophonen Provinz Québec verkehrt täglich der „Corridor“. Einzelne Bahnhöfe (von Süd nach Nord) sind z. B. Windsor, Niagara Falls, Toronto, Kingston, Ottawa, Montréal und schließlich Québec City. Insofern bietet sich diese Verbindung für Bahnliebhaber an, die auf diesem Wege die Niagarafälle besuchen möchten. Die Gesamtfahrzeit (ohne Kurzaufenthalte auf Bahnhöfen) beträgt für die Strecke von Windsor nach Québec City etwa 13 Stunden. Es können zweierlei Klassen gebucht werden, Comfort Class und Business Class. Business-Class-Passagiere werden wie bei der VIA Rail üblich vor der Abfahrt mit Getränken und aktuellen Tageszeitungen versorgt und haben Einsteigervorteile wie bei Fluglinien. Zugbegleiter reichen Snacks und Getränke, und die Mahlzeiten sind im Reisepreis enthalten. Der Corridor ist gleichzeitig Bindeglied transkanadischer Zugverbindungen, da in Montréal in den „The Ocean“ umgestiegen werden kann, der die Verbindung zur Atlantikküste herstellt.



Bitte umsteigen!

An vielen Stationen ermöglichen Anschlusszüge, auf **Nebenstrecken des Canadian** umzusteigen. Ein paar Empfehlungen.

The Skeena heißt der Panoramazug, der tagsüber bis zu dreimal wöchentlich von Jasper über Prince George nach Prince Rupert an die Pazifikküste verkehrt. Dabei ist eine Übernachtung in Prince George erforderlich. Abfahrt ist in Jasper jeweils um 12.45 Uhr und Ankunft in Prince Rupert am nächsten Tag um 20.25 Uhr.

Anschlüsse in alle Richtungen: Die Union Station von Toronto wurde im Jahr 1927 eröffnet.

Whistler Sea – Sky Climb

Zwischen Vancouver und Whistler bzw. umgekehrt verkehrt der Zug mit Aussichtswagen täglich zwischen dem 14.5. und 27.9. Dabei erlebt man eindrucksvoll den Übergang von der Weltstadt in die Einsamkeit - die Fahrt führt entlang der Fjordufer, durch Canyons und Urwälder in den Olympiort Whistler. Abfahrt ist immer in Vancouver um 8 Uhr und Ankunft in Whistler um 11.30 Uhr. Um 14.30 Uhr gäbe es Gelegenheit zurückzufahren, damit man um 18 Uhr wieder in Vancouver eintrifft.

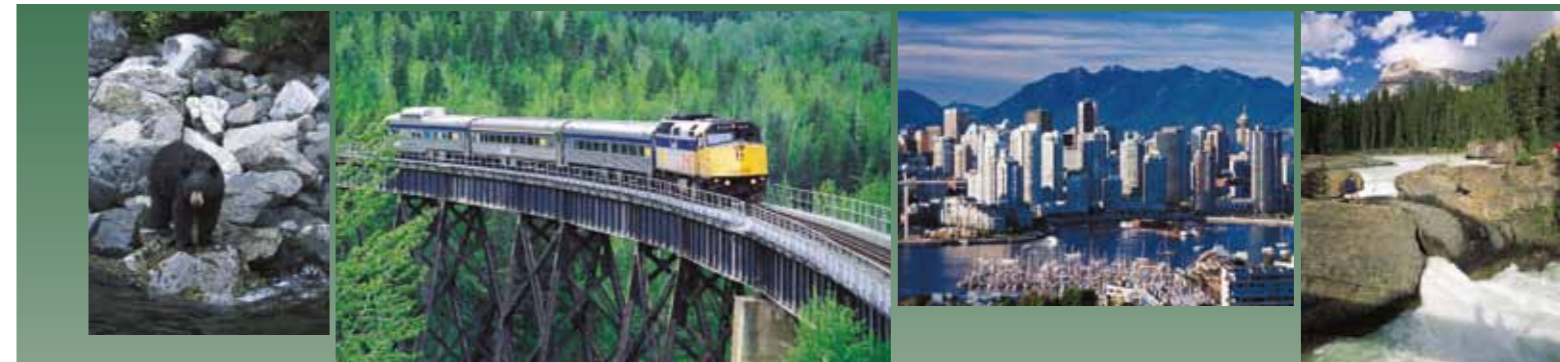
Rocky Mountaineer

Dieser Zug verkehrt auf zweierlei Strecken zwischen Vancouver und Jasper, entweder über Kamloops oder über Whistler und Quesnel, wobei dort jeweils im Hotel übernachtet und am

nächsten Morgen weitergefahren wird. Abfahrt ist in Vancouver morgens um 7.30 Uhr, Ankunft in Jasper je nach gewählter Strecke um 18.10 Uhr oder 20.30 Uhr. Die andere Strecke führt von Calgary über Banff und Kamloops nach Vancouver bzw. umgekehrt. Auch hier wird in Kamloops übernachtet. Man verlässt Calgary bzw. Vancouver jeweils morgens, um am Abend des nächsten Tages am Ziel zu sein.

The Hudson Bay

Zwischen Winnipeg, der Hauptstadt Manitobas, und dem alten Pelzhandelsort Churchill an der eiskalten Hudson Bay verkehrt dieser Zug bis zu dreimal wöchentlich ganzjährig auf einer zweitägigen Fahrt. Aufgrund des Permafrostbodens im Norden erlebt man alles in beschaulichem Tempo. Da es nicht viele Schlafabteile gibt, wird frühzeitige Reservierung empfohlen. Churchill ist besonders bekannt durch die einmalige Gelegenheit, Eisbären in freier Natur zu beobachten. ★



HERZLICH WILLKOMMEN IN BRITISH COLUMBIA ...

... von Einheimischen und Kennern kurz und liebevoll BC genannt. Sie ist die westlichste Provinz Kanadas und umfasst eine Fläche von gut 947.000 qkm. Dünn besiedelt, lässt BC viel Raum für Outdoor-Aktivitäten, überall trifft man auf das reiche Erbe der First Nations, den Ureinwohnern des Landes.

BC besteht aus sechs einzigartigen touristischen Regionen: Vancouver Island mit seinen zerklüfteten Küsten, Regenwald, vorgelagerten grünen Inseln und Sandstränden.

Vancouver, Coast & Mountains: Traumstadt Vancouver, Olympiort Whistler und die sonnenverwöhnte Sunshine Coast.

Cariboo Chilcotin Coast: Ranch-Land im Herzen der Provinz und Bären-Paradies an der Küste.

Thompson Okanagan: Obst- und Weingarten im Okanagan-Tal, mächtige Schluchten des Fraser River.

Kootenay Rockies: Vier Nationalparks und Pioniergeschichte der Eisenbahn.

Northern British Columbia: Unendliche Weiten, Alaska Highway, Serengeti des Nordens.

Bemerkenswerte und eindrucksvolle Orte und Landschaften warten auf die Besucher, nicht alle sind auf einer Karte zu finden. In British Columbia ist Urlaub nicht nur Urlaub, sondern eine Erfahrung, die den Horizont erweitert, die Seele bereichert und den Geist belebt.

CRD Paket: „Lodge Adventure – West Coast Style“ 18-tägige Mietwagen Tour – Komplettpreis ab 1.625,- Euro p.P. Dieses CRD Reiseprogramm und vieles Interessantes mehr finden Sie auf www.crd.de.





Multikulturelle Metropole in Kanadas Osten:
Blick über den Lake Ontario auf Downtown
Toronto mit dem markanten CN Tower.

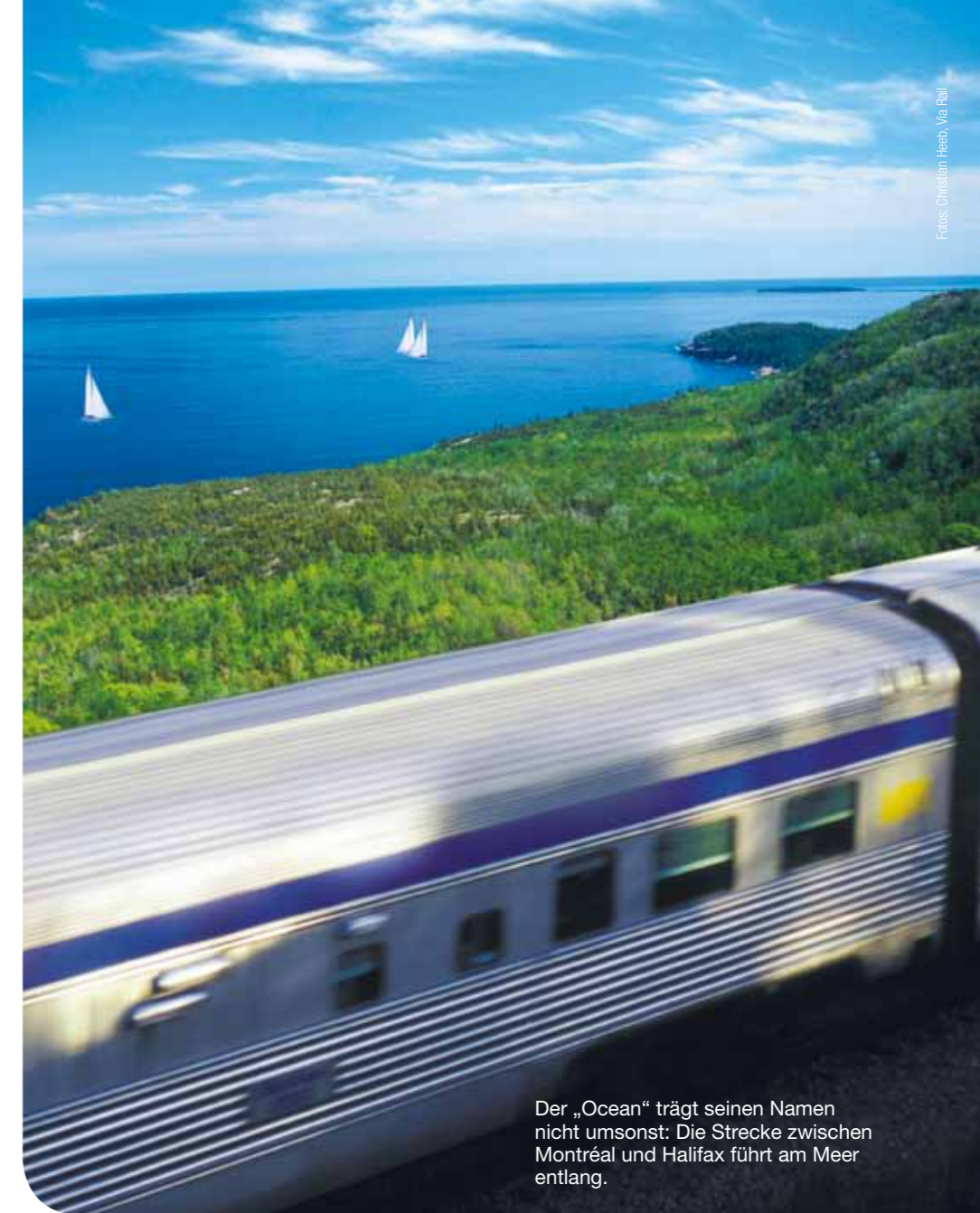


Foto: Christian Heeb, Via Rail

Der „Ocean“ trägt seinen Namen
nicht umsonst: Die Strecke zwischen
Montréal und Halifax führt am Meer
entlang.

Der milde OSTEN

Im Vergleich zum rauen Westen Kanadas geht es im Osten eher beschaulich zu: Die Züge durch die Provinzen **Ontario, Québec, Nova Scotia** und **New Brunswick** versprechen zwar weniger spektakuläre Routen, führen aber in die wichtigsten Metropolen und vor allem: ans Meer!



Bahnhof von Ottawa: Kanadas zwei-
sprachige Hauptstadt liegt zwischen
Toronto und Montréal im Osten der
Provinz Ontario.



Miramichi ist mit knapp 20.000 Einwohnern immerhin der größte Ort im nördlichen New Brunswick. Der Bahnhof liegt an der Strecke des Ocean.



Zugfahrten müssen in Kanada grundsätzlich vorab reserviert werden.

Ottawa

Etwas über eine Million Menschen leben in der kanadischen Hauptstadt, die 1857 von Queen Victoria dort im Niemandsland platziert wurde, um keine Entscheidung für eine anglophone oder frankophone Stadt treffen zu müssen. Ottawa liegt noch in Ontario, direkt an der Grenze zur Provinz Québec, nur durch den Ottawa River getrennt. Sehenswert ist das Parlamentsgebäude mit seiner Wachablösung, die kanadische Nationalgalerie und nach einem Spaziergang über die Flussbrücke hinüber

nach Québec das Musée Canadien des Civilisations. Auch verfügt die Hauptstadt über eine Fußgängerzone im europäischen Stil.

Montréal

Nur in Paris wird im internationalen Vergleich der Städte mehr Französisch gesprochen als in Montréal. Die zweitgrößte Stadt Kanadas zeigt kosmopolitisches Flair, und die Sprachzugehörigkeit spielt hier nicht die Rolle wie in Québec City. Sehr schön auf einer Insel gelegen, ist hier viel geboten. Ein historisches Viertel, ein ehemaliges Weltausstellungsgebiet und ein Dom mit einer Kuppel wie im alten Europa, stehen im Kontrast zu unzähligen Geschäften und Restaurants. Internationale Festivals wechseln einander ab. Dabei geht es nördlich des Häusermeeres ziemlich rasch in die Urwälder der Laurentian Mountains.

Québec City

Folgt man dem St. Lorenzstrom weiter flussabwärts, gelangt man nach etwa

250 Kilometern nach Québec City. Um die gesamte Altstadt verläuft eine mächtige Mauer mit hohen Toren. Das alte Québec City ist so gut historisch erhalten, dass es 1985 von der Unesco zum Weltkulturerbe erklärt wurde. Hier findet man Galerien, Märkte auf Kopfsteinpflaster, Straßencafés und sehenswerte Kirchen. Darüber hinaus fließt der St. Lorenz Strom direkt am Stadtkern vorbei. Von den vielen Aussichtspunkten schweift der Blick hinaus auf das Wasser zu Ausflugs- und Frachtschiffen.

Halifax

Etwas über 340.000 Menschen wohnen in der Hauptstadt von Nova Scotia. Sie ist die älteste britische Ansiedlung auf kanadischem Festland. Dabei gilt die Stadt heute als modern, alternativ und „cool“, was sicher nicht auf den möglichen Küstennebel zurückzuführen ist. Zahlreiche Museen und das historische Hafenviertel locken Besucher ebenso in diese Stadt wie ein Besuch der Bluenose II, einem Nachbau der legendären Zweimastbark. rh

DER OCEAN

Montréal – Halifax

Entlang der Südküste Québecks, weiter durch die maritimen Provinzen New Brunswick und Nova Scotia führt dieses Bahnerlebnis der besonderen Art. Sechsmal wöchentlich – täglich außer Dienstag – verkehrt der Ocean zwischen Montréal und Halifax. Abfahrt ist dabei in Montréal um 18.30 Uhr, die Ankunft in Halifax am Atlantik am nächsten Tag um 16.20 Uhr. Bei der Rückfahrt verlässt der Zug um 12.35 Uhr Halifax und ist am folgenden Morgen um 8.15 Uhr in Montréal. Hier kann man sich entspannt zurückerholen und genießt den Service der Sleeper Touring Class mit der gleichen Bequemlichkeit wie auf der Transkontinentalstrecke im Canadian. Auch dieser Zug führt einen Speisewagen und zwei Aus-

sichtswagen. Außerdem erhalten die Gäste der Sleeper Touring Class ein Frühstück, das in der Bullet Lounge serviert wird. Zusätzlich wurde auch der Komfort der Sitzplatzwagen verbessert. Der Sitz ist beweglich und mit einer Fußstütze ausgestattet. Direkt am Platz erhält man Getränke, kleine Mahlzeiten, Decken und Kissen. Es bestehen weiterhin Anschlussverbindungen von Moncton in New Brunswick zu anderen interessanten Zielen in den Maritimes. Mit dem Bus von Moncton nach Saint John, der Hauptstadt von New Brunswick, und über die neue Brücke in die kleinste kanadische Provinz, Prince Edward Island. Von Truro aus geht es in Nova Scotia weiter nach Cape Breton, oder auf die Fähre hinüber nach Newfoundland.



Hier hält der Corridor auf dem Weg von Toronto nach Montréal: Wartende im Bahnhof von Kingston in der Provinz Ontario.

Fotos: Yann-Martin Levesque, Melanie Fordham



EINZIGARTIGES ONTARIO

Ontario ist das Land der Vielfalt – vom Unterhaltungsangebot in der Metropole Toronto und der Kulturvielfalt in Kanadas Hauptstadt Ottawa, von weltbekannten Attraktionen wie den Niagara Fällen bis hin zur faszinierenden Natur in den Provinz- und Nationalparks, die hier völlig unberührt zu sein scheint. Wandern Sie auf den geschichtsträchtigen Pfaden der Ureinwohner, schlendern Sie durch malerische Ortschaften, genießen Sie abwechslungsreiche Küche und erstklassige Weine und erkunden Sie die Schönheit der Natur per Boot, Kanu, Fahrrad, Camper oder zu Fuss und lassen Sie sich von der gastfreundlichen Atmosphäre dieser Provinz verzaubern. In Ontario trifft buntes, pulsierendes Leben auf abgeschiedene, ursprüngliche Natur – und das ohne lange Anfahrten. Steigen Sie ein in Torontos Kulturszene, z.B. im Royal Ontario Museum, erfahren Sie

ungeahnte Höhen auf dem CN Tower, erleben Sie Geschichte und Gegenwart auf Ottawas Parliament Hill, erkunden Sie Flora und Fauna des Algonquin Parks und lassen Sie sich auf Manitoulin Island von den Ureinwohnern die faszinierende Kultur der First Nations erklären. Egal, wohin Sie Ihre Route in Ontario führt, Ihre Reise wird einzigartig, spannend und unvergesslich sein!

CRD Paket: „Toronto & Ontario Highlights“ 8-tägige Rundreise – Komplettpreis ab € 899,- p.P. im Doppelzimmer. **Dieses CRD Reiseprogramm und vieles Interessantes mehr finden Sie auf www.crd.de.**



Informationen zu Ontario:
www.ontariotravel.net/de





Hinter den Bergen DAS MEER

Der **Chaleur** fährt entlang des St.-Lorenz-Stromes zum Atlantik. „La Gaspésie“ heißt der vom Ozean umschlungene Ostrand der Provinz Québec. Eine Zugreise zu einer der schönsten Buchten der Welt.

Schon eine geraume Weile fährt der Zug am Südufer des St.-Lorenz-Stromes entlang. Wälder, Gärten, kleine Siedlungen und auch fruchtbare Felder ziehen am Fenster vorbei. Dabei ist unverkennbar, dass sich die Trichtermündung des Flusses ständig weiter öffnet. Wir halten in Rivière du Loup. Der pittoreske Ort ist nämlich Bahnstation der kanadischen Via Rail: ein kurzer Aufenthalt auf unserem Weg an die Küste. In Mont Joli verlassen wir das Ufer, die

Wir verlassen das Ufer, die Strecke führt jetzt quer über die Halbinsel der Gaspésie. Der Wälder sind üppig hier, es wird langsam dunkel und die Kontraste draußen verschwimmen.

Strecke führt jetzt quer über die Halbinsel der Gaspésie. Der Wälder sind üppig hier, es wird langsam dunkel und die Kontraste draußen verschwimmen. Durch das Matapédia Valley mit dem gleichnamigen See geht es immer weiter den Fluss entlang.

Klippen und Fischerdörfer umgeben das Wahrzeichen der Gaspésie: Das Wasser hat hier ein Loch in den berühmten Percé Rock geschliffen.

Die Baie des Chaleurs soll zu den schönsten Buchten der Welt zählen: ein Seitenarm des Sankt-Lorenz-Golfs, der gleichzeitig die Grenze der kanadischen Provinzen Québec und New Brunswick bildet. Im Osten begrenzt Neufundland die Bucht.

Taufpate der Chaleur-Bucht war der Franzose Jacques Cartier. Ihr Name Baie des Chaleurs bedeutet soviel wie „warme und trockene Bucht“. Für die Ureinwohner vom Algonquin-Volk der Mi'kmaq heißt sie heute einfach nur Mowebaktabaak – Große Bucht.

Ankommen, staunen und erst einmal tief durchatmen. Wir möchten einige Tage hier verweilen, diese berühmte Landmarke vor Augen: Percé – der Name deutet schon auf das Besondere dieser Landschaft hin. In der tosenden Brandung steht der Roche Percé, ein fast 90 Meter hoher Felsen, in den das Meer im Laufe der Jahre ein Loch ausgeschliffen, ihn gewissermaßen durchbohrt hat. Während der Ebbe lässt sich das Felsmassiv zu Fuß erreichen. Bei Flut gibt es allerdings keine Ausweichmöglichkeit – eine entsprechende Zeitplanung ist hier angeraten.

In Percé lassen wir uns Zeit beim Bummeln. Liebevoll dekorierte Geschäfte bieten Kunsthandwerk und Souvenirs an: geschmiedete Kerzenständer, Lampen aus buntem Glas oder Handgestricktes für den Winter. Einige Kilometer vor der Küste von Percé liegt die Ile de Bonaventure, ein Vogelschutzgebiet mit großen Kolonien von Papageientauchern und Basstölpeln. Wir setzen mit dem Boot über. Der Geruch und das Geschrei tausender Vögel sind ungeheuer beeindruckend.

Der Einfachheit halber nehmen wir ein Mietfahrzeug nach Gaspé, das Ziel unseres Ausfluges. Die Aussicht ist fast unbeschreiblich. Am Fuße des Leuchtturmes, oben auf den Klippen des Nationalparks Forillon, überblickt man die Nordküste der Gaspésie, die wild und zerklüftet ist. Hoch über der



Fotos: Rainer Hamberger, Christian Hepp, Via Rail

Zugfahrt mit Meerblick: der Chaleur bei Petit Pabos in der Provinz Québec (ganz oben). Besuch in der Zugküche (oben).

Brandung windet sich die Straße durch den landschaftlich dramatischsten Teil der Halbinsel.

Es wird Zeit für die Rückfahrt nach Montréal. In Gaspé besteigen wir den Chaleur, der uns zurück in die Metropole bringen wird. Ein freundlicher Zugsteward stellt unsere Koffer die Kabine, die für diese Reise unser Zuhause sein wird: eine Sitzgruppe vor dem Fenster, ein Toilettenraum, Stockbetten, die tagsüber hochgeklappt werden, alles sehr zweckmäßig. Die etwas altmodische Ausstattung vermittelt auch einen Hauch von gemütlicher Nostalgie.

Inzwischen sind wir Insider bei der VIA Rail. Fröhliches Singen mit

dem Zugbegleiter ist zu hören, als wir uns dem Aussichtswaggon nähern. Mit Hallo empfängt man die Neuzugestiegenen. Dann folgt wieder das allgemeine Bekanntmachen, wie es in Nordamerika üblich ist.

Entspannt genießen wir die Rückfahrt mit den anderen Reisenden. Nochmals breitet sich die schier endlose Bucht des St. Lorenz-Stromes vor unseren Augen aus, bevor der Zug sich gen Westen wendet. Der Blick aus dem Aussichtswaggon in die Farbenpracht ist beruhigend, sie macht schläfrig. Dann entdeckt ein aufmerksamer Beobachter einen Schwarzbär in einer Waldschneise, der gierig die Sträucher nach Beeren abgrast. Jeder

will einen Blick auf das seltene Tier erhaschen.

Der Zugbegleiter verkündet auf den Gängen: Das Abendessen steht bereit. Das Flair des Speisewagens unterscheidet sich nicht von einem sehr guten Restaurant in der Stadt. Gespeist wird fürstlich mit allem, was dazugehört. Clam Chowder, Caesar Salad und Seeteufel auf Ananas müssen von einem Sternekoch zubereitet worden sein. Hier trifft man auch die „alten Bekannten“ aus dem Aussichtswaggon wieder. Die bilinguale Unterhaltung gibt viel Anlass zum Lachen.

In Montréal verlassen wir etwas wehmütig den Wagen. Die Koffer werden uns nachgereicht. Eigentlich haben wir das Gepäck schon in der Hand, aber wir stellen es wieder ab, denn aus dem Wagen hören wir Musik: Der Zugbegleiter singt wieder. rh

DER CHALEUR

St. Lorenz – Gaspésie – Percé
Dieser Zug fährt von Montréal dreimal wöchentlich entlang des St. Lawrence Stroms bis nach Gaspé und zurück. Mittwoch, Freitag und Sonntag verlässt der Zug abends um 18.15 Uhr Montréal und kommt am Folgetag mittags um 12.16 Uhr in Gaspé an. Montag, Donnerstag und Samstag fährt man in Gaspé um 14.30 Uhr ab und ist am folgenden Morgen um 8.42 Uhr in Montréal. Dabei genießt man während der Fahrt weite Aussichten auf kleine, malerische Ortschaften und unberührte Natur. Der „Chaleur“ bietet verschiedene Kategorien: den Sitzplatz, das Liegeabteil und das Schlafabteil. Die bequemen Sitzplätze können zum Schlafen in Liegeposition gestellt werden. Für die Nachtruhe stehen Kopfkissen und Decken zur Verfügung. In dem Aussichtswagen genießt man die wunderschöne Landschaft. Außerdem kann man kleinere Mahlzeiten, Snacks und Getränke beim Zugbegleiter bestellen.



Rail-Guide Kanada

INFOS & TICKETKAUF

Generalagent der kanadischen Eisenbahn in Deutschland ist der Canada Reise Dienst:
CRD International GmbH,
Stadthausbrücke 1-3,
20355 Hamburg,
Telefon (040) 300 616-70,
info@crd.de, www.crd.de.
Hier können auch Anschlussprogramme gebucht werden.

REISEN MIT VIA RAIL

Alle Zugfahrten in Kanada, ob Sitzplatz oder Schlafwagen, müssen vorab reserviert werden. Alle Karten und Reservierungen gibt es über CRD International.

RESERVIERUNGEN

Es gibt mehrere Buchungsklassen. In der Sleeper Touring Class (Bezeichnung für Liege- und Schlafabteile) sind die Mahlzeiten und der Zugang zum Panoramawagen eingeschlossen. Für den „Canadian“ zwischen Vancouver und Toronto sowie den „Hudson Bay“ zwischen Winnipeg und Churchill sollte rechtzeitig reserviert werden, möglichst mehrere Monate vor Abfahrt. Buchungen können bis zu 1 Jahr im Voraus erfolgen.

BAHNTOURNEN

CRD bietet auch individuelle Pakete sowie organisierte Reisen inklusive Unterkunft und Verpflegung mit deutschsprachiger Begleitung an. Beispielsweise das „Rockies Rail Adventure“, eine achttägige Rundreise durch Alberta und British Columbia mit Stadtrundfahrten und Touren in Nationalparks, ab 806 Euro.

BAHNPÄSSE

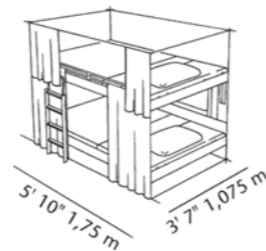
Canrailpass Für Vielfahrer in der Economy Class bietet VIA RAIL den „Canrailpass“ an. Dieser Pass gilt 30 Tage und kann innerhalb dieser Zeit an 12 frei wählbaren Tagen zu beliebig vielen Fahrten auf Sitzplätzen der 2. Klasse benutzt werden. Außerdem kann man nach Verfügbarkeit zusätzlich auch Liege- oder Schlafabteile gegen Zuzahlung reservieren. Für Kinder, Jugendliche bis 17 Jahre, Studenten und Senioren gibt es den Pass ermäßigt. Preisbeispiel für Erwachsene: Hauptsaison (1.6. bis 15.10.2010) 941 CAN \$, Nebensaison 588 CAN \$. (Ab 2011 gilt dieser Pass 21 Tage und kann innerhalb dieser Zeit auf 7 beliebigen Strecken genutzt werden.)

Corridorpass Ein Pass, der die Metropolen des Ostens miteinander verbindet. Dieser Pass gilt zehn Tage und kann innerhalb dieser Zeit zu beliebig vielen Fahrten wahlweise in der 1. oder der 2. Klasse im Québec-Windsor-Corridor genutzt werden. Es ist allerdings nur ein Roundtrip (Hin- und Rückfahrt) zwischen 2 Städten erlaubt. In der Comfort Class (2. Klasse) kostet der Pass für Erwachsene 337 CAN \$, in der 1. Klasse VIA1 804 CAN \$ pro Person. Auch hier gibt es Ermäßigungen. (Ab 2011 gilt dieser Pass 10 Tage und kann innerhalb dieser Zeit auf 7 beliebigen Strecken genutzt werden.)

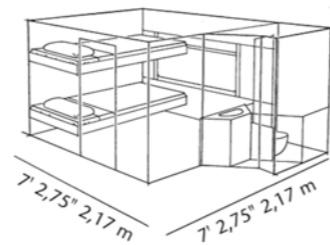
UNTERBRINGUNG

In den Zügen gibt es Sitz-, Schlaf- und Liegeabteile in unterschiedlicher Ausstattung. In jedem Wagen gibt es außerdem einen Duschraum. Duschgel, Shampoo und Handtücher werden zur Verfügung gestellt. In den Schlaf- und Liegeabteilen werden die Sitze nachts zu Betten umgebaut.

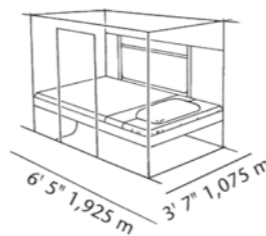
Doppelschlafabteil (Double Bedroom) mit Waschbecken und Toilette.



Doppelliegeabteil (Double Berth) mit Waschräumen im Wagen.



Einzelschlafabteil mit (Roomette) mit Waschbecken und Toilette.



Den vollständigen AMERICA Railplanner für die USA und Kanada (3 Teile) mit allen Strecken, Karten und Informationen gibt es auch online unter www.americajournal.de und zum Download unter www.railplanner.americajournal.de.

CRD INTERNATIONAL DER KOMPETENTE PARTNER FÜR BAHNREISEN IN NORDAMERIKA



Seit fast 25 Jahren besteht eine enge Partnerschaft zwischen dem Nordamerika Reiseveranstalter CRD INTERNATIONAL und VIA Rail Canada. CRD vertritt die kanadische Bahngesellschaft im deutschen Markt als Generalagentur. Informationsmaterial, Einzelfahrscheine und Railpässe, Fahrplanauskünfte, Reservierungen, Ticketing und Abwicklung aus einer Hand. Die Geschichte Kanadas ist eng mit der Eisenbahn verbunden. Was liegt also näher, als dieses großartige Land auf Schienen zu bereisen. Erleben Sie Kanada in all seiner Vielfalt und reisen Sie auf den Spuren der ersten Siedler.

EINSTEIGEN UND ERLEBEN

„Auf den Spuren der Pioniere“, ein Bestseller seit Jahren bei CRD INTERNATIONAL. Diese aufregende Bahntour mit dem „Canadian“, dem historischen Flaggschiff der VIA Rail, erstreckt sich über 4.500 unvergessliche Kilometer zwischen Toronto und Vancouver. 14-tägige begleitete Reise ab 2516,- Euro p.P.

Fahren Sie mit dem Klassiker unter den transkontinentalen Bahnstrecken, dem „Canadian“, von der kanadischen Eisenbahngesellschaft VIA Rail. Sie durchqueren das zweitgrößte Land der Erde von Toronto nach Vancouver oder in umgekehrter Richtung. Die VIA Rail macht Station an vielen attraktiven Sehenswürdigkeiten entlang der Strecke. Im Osten beginnt die Bahnfahrt ab Toronto und führt durch die abwechslungsreiche Landschaft Ontarios mit unzähligen Seen. Nach der Durchquerung der Prärien des kanadischen mittleren Westens erreichen Sie die atemberaubenden Rocky Mountains in Alberta und British Columbia. Die Zugfahrt endet im wun-

derschönen Vancouver, der Metropole am Pazifik. In jedem Zug gibt es mehrere Aussichtswagen mit gläsernen Kuppeln, „Dome Car“ genannt. Vom „Dome Car“ aus kann die einmalige Schönheit der kanadischen Natur bei einem 360° Rundblick bewundert werden. VIA Rail ist für seinen exzellenten Service, seine freundlichen und äußerst aufmerksamen Mitarbeiter bekannt. Ein einmaliges Reiseerlebnis erwartet Sie. Die Waggon des „Canadian“ wurden in letzter Zeit im zeitgemäßen Design renoviert, die neuen Farben und Strukturen geben den Räumen eine stilvolle und gemütliche Atmosphäre. Ebenso wurden die Heizungs- und Klimaanlage speziell für die Verhältnisse im strengen kanadischen Winter aufgerüstet. So können Sie künftig einen noch höheren Komfort genießen.

Mehr Informationen und Buchungen unter www.crd.de



CRD REISETIPPS

Bahnexpertin Frau Müller empfiehlt:

- Bei den Übernachtfahrten wird das Gepäck aufgegeben.
- Alle wichtigen persönlichen Dinge sowie Medikamente sollten Sie im Handgepäck verstauen.
- Das „Boarden“ am Bahnhof ist ähnlich, wie beim Fliegen. Eincheckzeit ist eine Stunde vor Abfahrt des Zuges. Vertreiben Sie sich die Wartezeit in der Lounge bei Kaffee und einer Zeitung.
- Das Bett wird jeden Tag frisch von Ihrem Zugbegleiter hergerichtet.
- In der Sleeper Touring Class (Liege- und Schlafabteile) sind die ausgezeichneten und erlesenen Mahlzeiten eingeschlossen. P.S. Versuchen Sie den Schokoladenkuchen. Der ist süßhaft gut!
- Im Panoramawagen (Dome Car) ist es durch die Klimaanlage häufig recht frisch, passende Kleidung ist zu empfehlen.



Soundtrack für die GLEISE

Wer mit dem Zug reist, sollte die richtige Musik dabei haben. Die besten **Railroad Songs** für unterwegs.

Vielleicht kein zweiter Song fasst die Sehnsucht, die mit dem Zugfahren in Amerika verbunden ist, besser in Worte als Johnny Cashs "Folsom Prison Blues": Aus der Perspektive eines Strafgefangenen, der den vorbei fahrenden Zug aus seiner Gefängniszelle hört, erzählt Cash vom Fernweh, das Züge wecken und auch befriedigen können – vorausgesetzt, man kann in sie einsteigen und sitzt nicht lebenslang hinter Gittern.

An Bahnsteigen nimmt man Abschied, aber man wartet dort auch auf seine Liebste – oder beides, wie Elvis Presley in „Mystery Train“. Züge sind Orte, um Gleichgesinnte zu tref-

fen („Love Train“, „Peace Train“), sie sind Objekte kultischer Verehrung wie der „City of New Orleans“, Zugreisen werden als denkwürdige Erlebnisse besungen wie die Fahrt von New York City nach Chattanooga, Tennessee in „Chattanooga Choo Choo“.

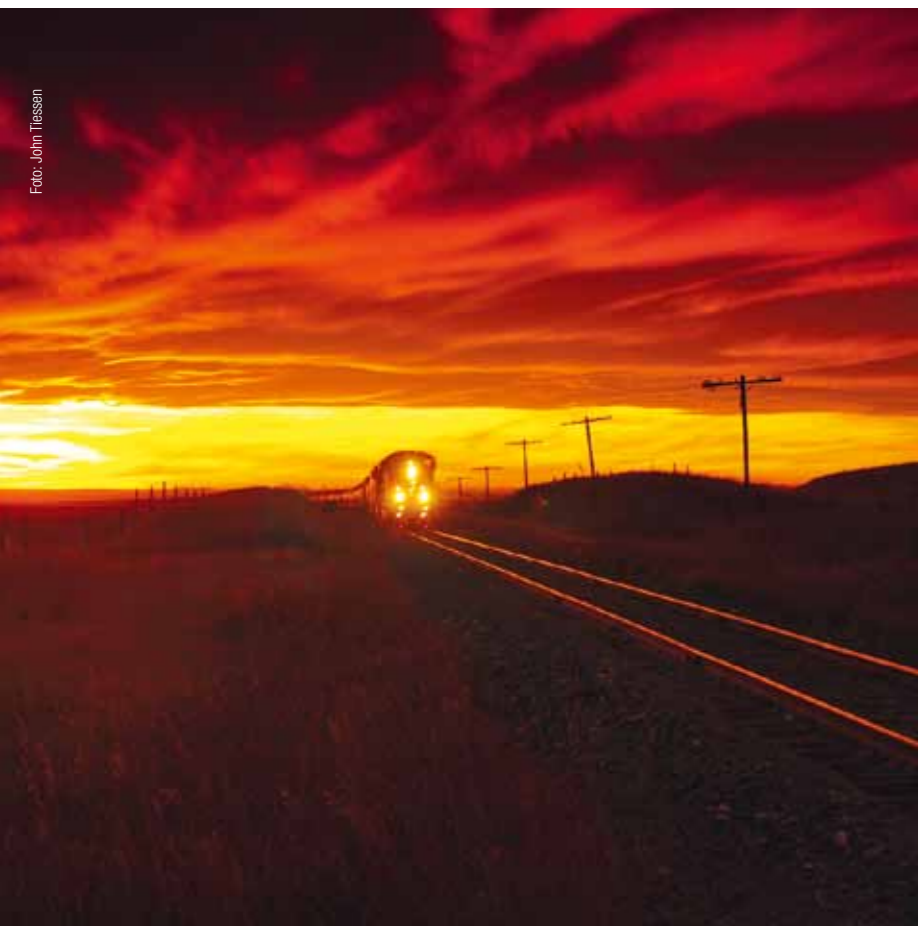
In Zügen kann man seinem alten Leben entfliehen („I'm leaving on that late, late Train“) oder geläutert in die Heimat zurückkehren wie in „Midnight Train to Georgia“. In zahlreichen Songs hat Amerikas „First Folksinger“ Jimmie Rodgers Züge verehrt – er arbeitete bei der Eisenbahn, bevor er zum Star wurde.

Wovon auch immer sie handeln, Railroad Songs sind unentbehrliche Begleiter für eine Zugreise in den USA. AMERICA hat eine Liste der 30 besten Lieder zusammengestellt. *hk*

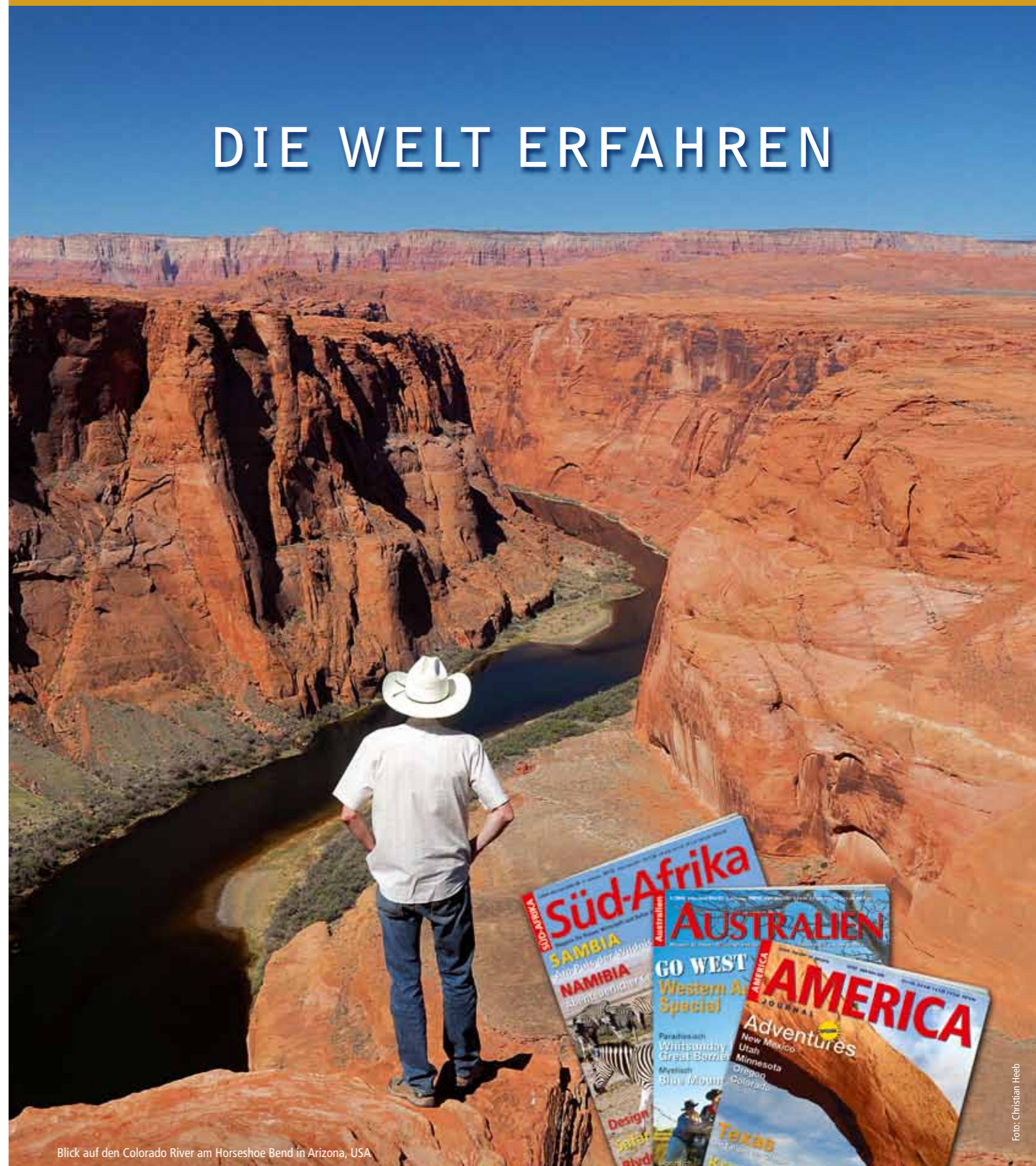
AMERICA Extra ist ein Nachdruck aus AMERICA Journal 2/2010, 3/2010 und 4/2010, mit freundlicher Genehmigung des J.Latka Verlags GmbH, Bonn. www.americajournal.de

TOP 30 Railroad Songs

1. **Mystery Train** Elvis Presley
2. **Folsom Prison Blues** Johnny Cash
3. **The Brakeman's Blues** Jimmie Rodgers
4. **City of New Orleans** Arlo Guthrie
5. **Rollin'** J.J. Cale
6. **Midnight Train to Georgia** Gladys Knight & the Pips
7. **Train Under Water** Bright Eyes
8. **Train Song** Simone White
9. **Railroad Man** Eels
10. **Travelling Alone** Ron Sexsmith
11. **Hey, Porter!** Johnny Cash
12. **Chattanooga Choo Choo** Glenn Miller
13. **Night Train** Ricky Lee Jones
14. **Long Train Runnin'** Doobie Brothers
15. **Love Train** The O'Jays
16. **I'm Leaving on that Late, Late Train** Solomon Burke
17. **Ticket to Ride** Carpenters
18. **Railroad** Melanie
19. **Peace Train** Cat Stevens
20. **Railroad Blues** Beastie Boys
21. **Marrakesh Express** Crosby, Stills & Nash
22. **Waiting for a Train** Jimmie Rodgers
23. **Slow Train** Bob Dylan
24. **Train of Love** Johnny Cash
25. **Great Train Robbery** Ronny Elliott
26. **Leave the Light on** Chris Smither
27. **Morning Train (Nine to Five)** Sheena Easton
28. **Freight Train** Simone White
29. **Rider on an Orphan Train** Tom Russell
30. **Train Whistle Blues** Jimmie Rodgers



„Rollin'“ – im „Love Train“, im „Slow Train“, oder doch im „Night Train“? Zug bei Sonnenuntergang unter einem Chinook-Wolkenbogen im kanadischen Alberta.



Blick auf den Colorado River am Horseshoe Bend in Arizona, USA

Mit drei Magazinen in spannende Weltregionen reisen: Erhältlich im gut sortierten Zeitschriftenhandel und als Abonnement direkt vom J.Latka Verlag. **Oder unter www.americajournal.de · www.australien.net · www.sued-afrika.de**



WIR BRINGEN SIE AN DAS ZIEL IHRER TRÄUME

Ihr Spezialist für Reisen nach Nordamerika

- Wohnmobile
- Mietwagentouren
- Bahnreisen
- Busreisen
- NaturAktiv Reisen
- Städtereisen
- Winterreisen / Skipakete
- Kreuzfahrten
- Individualreisen
- Gruppen- und Incentivereisen