

Reisetagebuch - 13. Mai bis 9. Juli 2015
Autor: Uschi Agboka – Figline@gmx.de
Quellen: Recherche vor Ort, Wikipedia
Buch: Route 66 – EZ 66 –Guide for Travellers von Jerry McClanahan

Motorrad-Tour-Verlauf – 10.250 Meilen = 16.503 km

Colorado / New Mexico / Arizona / Nevada / Arizona / New Mexico / Texas / Oklahoma / Kansas / Missouri / Illinois / Wisconsin / Michigan / CANADA – Ontario / Minnesota / North Dakota / Montana / Idaho / Utah / Wyoming / Utah / Colorado

Teil 3 – 9. bis 16. Juni 2015 - Lake Michigan – Lake Superior

09.06.2015 Willowbrook – Palatine – Libertyville – Pleasant Prairie - Milwaukee (Wisconsin)
6 Std. – 108 Meilen (174 km)

Auch heute Morgen sind wir wieder früh auf den Beinen, obwohl wir nur wenige Meilen vor uns haben. Wir verlassen Illinois und kommen nach Wisconsin – Milwaukee.

Abfahrt 8.30 Uhr. Das Frühstück im Hotel war nicht gut. Rolf hatte aber noch Bananen und ich Reste von Käse. So gestärkt fahren wir los, Interstate 290 North, HW 53 North.

Am Straßenrand sind Schilder zu sehen mit einer Warnung: Wer einen Straßenarbeiter verletzt, wird mit 14 Jahren Gefängnis und mind. 10.000 Dollar Geldbuße bestraft!

In **Palatine** machen wir einen Stopp um 9.30 Uhr beim Harley-Dealer. Das Motorrad braucht einen Ölwechsel. Heute Morgen ist es angenehm kühl, 18 Grad. Nach der Hitze der letzten Tage eine Wohltat.

Beim Harley-Dealer bestaune ich neue Motorräder, Preis 40.000 Dollar und einige 3-Räder, Preis 24.000 Dollar. Ganz schön happig.

Während der Wartezeit lernen wir einen netten Griechen kennen. Er ist beim Harley-Dealer für die Mietharleys zuständig. Er kennt Leipzig und Kulmbach, spricht 3 Worte Deutsch. Wir würden den Dealer empfehlen, wenn jemand in den USA mit einer Mietharley Urlaub machen möchte, denn hier sind die Preise verhandelbar.

Beim Ölwechsel stellen sie fest, dass die Motoraufhängung vorne gebrochen ist. Also lassen wir das gleich auch reparieren, wir sind froh, dass sie es bemerkt haben. Mich wundert der Bruch nicht, bei den schlechten Straßen, die wir in den letzten Wochen gefahren sind. Die Straßen im Iran oder in der Türkei sind da viel besser. Meine Hüfte und meine Bandscheibe sind über die Schlaglöcher auch nicht begeistert.

Uns spricht ein 82-jähriger Mann, aus Polen stammend, der seit 18 Jahren in Rente ist, an. Er hat mehr als 40 Jahre für eine amerikanische Airline als Mechaniker gearbeitet. In seinem Leben hat er viel gesehen und erlebt. Die Zeit vergeht bei der Unterhaltung mit ihm im Nu.

Gegen 11.15 Uhr ist das Motorrad fertig. Wir erhalten noch als Geschenk jeder ein schönes T-Shirt, Rolf bekommt 10 % Nachlass auf den Rechnungsbetrag und außerdem ist das Motorrad sauber geputzt worden. Welch ein Service für einen völlig fremden Kunden.

Wir können den Dealer – City Limits Harley-Davidson – in Palatine nur empfehlen.

Bei Libertyville kommen wir in einen Stau, ätzend. Um 12.30 Uhr passieren wir die Grenze nach Wisconsin. Der Verkehr ist schlimm und die Interstate / HW eine Katastrophe. Gut, dass das Motorrad jetzt in Ordnung ist. Gegen 12.50 Uhr sind wir am Visitor / Welcome Center. Rolf holt uns einige Karten und Informationsmaterial. Es ist 12.50 Uhr.

Wisconsin ist die englische Version der französischen Adaption eines Namens der Miami-Illinois für den Wisconsin River mit der Bedeutung „der rot liegt“. Dies bezieht sich auf dem Sandstein im Fluss.

Wisconsin ist zweieinhalb Mal so groß wie Bayern, mit ca. 6 Mio. Einwohnern. 17 % des Staatsgebietes sind Wasserflächen

und 46 % sind von Wald bedeckt. Es gibt rund 15.000 Seen und riesige Waldgebiete in Wisconsin, so dass zahlreiche Touristen regelmäßig aus dem Großraum Chicago in den nördlich gelegenen Nachbarstaat reisen.

Wisconsin grenzt im Norden an den Oberen See und Michigan, im Osten an den Michigansee, im Süden an Illinois und im Westen an Iowa und Minnesota.

Geschichtlich gesehen gibt es enge Bezüge zwischen Deutschland und Wisconsin. Fast die Hälfte der Einwohner stammt von deutschen Einwanderern ab. Städtenamen wie Berlin, Kiel, New Holstein und Rhineländer deuten auf die Herkunft der Ortsgründer hin. Vor allem nach der gescheiterten Revolution von 1848 zog es viele enttäuschte und verfolgte deutsche Demokraten in diesen Teil der USA, der erst kurz zuvor zur Besiedlung freigegeben worden war. Auch der deutsche Revolutionär Carl Schurz war ein solcher Achtundvierziger und lebte einige Zeit in Wisconsin. Seine Frau M. Meyer gründete 1856 in Wauwatosa den ersten Kindergarten der USA. Um die Einwanderer religiös zu betreuen, schifften sich z. B. 1860 Franziskaner-Minoriten von Bremen nach Amerika ein. Darunter befand sich u. a. Constantin Maria von Droste zu Hülshoff (1841–1901), der über 30 Jahre in Wisconsin als Missionar wirkte.

Auch die größte Stadt des Bundesstaates, Milwaukee, wurde in ihrer Entwicklung stark von deutschen Einflüssen geprägt. Nach Angaben von Samuel Freemans „The Emigrant Handbook“ gab es 1851 allein sechs deutschsprachige Zeitungen in der Stadt, die den Spitznamen „Deutsches Athen“ trug. Um 1880 waren 27 % der Stadtbevölkerung gebürtige Deutsche. Ein Erbe der ersten Einwanderergeneration bestand in dem ausgeprägten Gemeinsinn der Bürger Milwaukees. Die Stadt galt in sozialen Belangen stets als sehr fortschrittlich. 1910 wurde Emil Seidel der erste sozialistische Bürgermeister einer größeren Stadt in den USA.

Auf kulinarischem Gebiet haben die deutschen Einwanderer ebenfalls ihre Spuren hinterlassen. Die Großbrauereien Pabst, Blatz, Schlitz und Miller trugen Milwaukee den Ruf der amerikanischen Bierhauptstadt ein. Bratwürste und Sauerkraut sind noch heute sehr beliebt. Selbst die Fast-Food-Kette McDonald's hat in Wisconsin Bratwürste im Angebot, die meist nur brats genannt werden. Der Erste Weltkrieg führte jedoch dazu, die Betonung der deutschen Traditionen und den Bezug zur alten Heimat stark einzuschränken. Selbst das Sauerkraut wurde zeitweise in liberty cabbage umbenannt; zum Abschluss gelangte diese teils erzwungene, teils freiwillige Assimilation dann während des Zweiten Weltkrieges. Jährlich findet jedoch noch heute in Milwaukee das Germanfest statt.

Die ersten Europäer, die den Boden Wisconsins betraten, waren Franzosen, die über den Sankt Lorenz-Strom und die Großen Seen in den Norden der USA vordrangen. Dort lebten die indianischen Stämme der Winnebago, Chippewa, Menominee, Sioux und Fox. Im Jahre 1634 traf der französische Entdecker Jean Nicolet auf der Suche nach einem Weg nach Asien in der Bucht von Green Bay auf Winnebago-Indianer. Die Dominanz der Franzosen wurde 1763 mit dem Vertrag von Paris beendet. Die anschließende englische Kontrolle des Gebietes währte bis 1812 - Britisch-Amerikanischer-Krieg.

Während lange Zeit der Pelzhandel die wichtigste Einnahmequelle der Siedler war, führte die Ausbeutung von Bleiminen zu einer ersten Siedlungswelle zu Beginn des 19. Jahrhunderts. Die Bergleute erhielten den Spitznamen „Badger“ (Dachse). Wisconsin gilt bis heute noch als der „Badger State“. Im weiteren Verlauf des Jahrhunderts beschleunigte der Bau von Eisenbahnen die Ausbeutung der natürlichen Ressourcen des Landes. Vor allem die Holzwirtschaft und später die Papierindustrie prägen den Norden des Landes.

Neben einer starken Einwanderungswelle aus Deutschland kamen in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts auch viele Siedler aus Norwegen, Dänemark, Schweden und Finnland nach Wisconsin. Schweizer gründeten die Städte New Glarus und Monroe. Aber auch aus Mittel- und Osteuropa fanden viele Einwanderer den Weg nach Milwaukee, so auch die spätere israelische Ministerpräsidentin Golda Meir. 10 % der Einwohner von Wisconsin stammen aus Polen oder von polnischen Einwanderern ab.

Wir passieren Pleasant Prairie. Der Verkehr bleibt ätzend bis Milwaukee. Das Fahren durch solchen Verkehr, bei 29 Grad C macht keinen Spaß.

Gegen 14.30 Uhr erreichen wir unser Hotel – Ramada – in Milwaukee, nach 108 Meilen – 174 km. Das Zimmer im Ramada kostet 130 Dollar/Nacht, für uns sind die beiden Nächte kostenlos, dank unserer gesammelten Punkte. Zunächst abladen, mit dem Fahrstuhl in den 6. Stock. Wir haben ein herrliches Zimmer. Zunächst ist Duschen und Relaxen angesagt. Dann macht Rolf sich zu Fuß auf einen ersten Entdeckungsspaziergang. Unterwegs kauft er gleich für das Abendessen ein. In der Zwischenzeit mache ich mal wieder große Wäsche und meine Fuß- und Fingernägel haben etwas Pflege nötig. Unsere Lederhosen freuen sich über eine Behandlung mit Body Lotion. Anschließend ruhe ich mich aus und schreibe. Ich bin beunruhigt. Meine neue Hüfte (OP 2009) schmerzt arg. Kein Wunder bei den schlechten Straßen, Schlaglöcher und Bumps, die man gar nicht oder zu spät sah. Darum ist auch die Motoraufhängung gebrochen. Wir sind froh, dass das nun in Ordnung ist.

Abendessen: Fisch, Brombeeren, Brot, Tomaten, Erdbeeren, Bier und Chablis.

Wir schauen uns noch einen Film an und gehen dann früh schlafen.

10.06.2015 Milwaukee – Harley Davidson Museum – Lake Michigan – McKinley Park – White Fish Bay
7 ½ Std. – 19 Meilen (31 km)

Heute Morgen stehen wir spät auf, denn wir haben „Ruhetag“. Nach dem Frühstück – ist nicht im Zimmerpreis enthalten – laufen wir zu dem nahen Harley Davidson Museum. Sie öffnen um 9 Uhr. Der Eintritt kostet 14 Dollar/Person, aber es lohnt sich. Das Museum ist nicht nur für Motorradfahrer oder Harley Fans interessant. Wir sehen Familien mit Oma, Opa und Kindern. Auf dem Parkplatz finden mehr als 1.000 Motorräder und 500 Autos Platz.

Das Museum feiert die mehr als 100-jährige Geschichte der Harley-Davidson-Motorräder. Der große Gebäudekomplex am Menomonee River enthält mehr als 450 Motorräder und Hunderttausende von historischen Gegenständen aus der Harley-Davidson Geschichte.

Harley-Davidson, Inc. ist ein börsennotiertes amerikanisches Unternehmen, das durch die gleichnamige Motorrad-Marke international bekannt geworden ist.

Das Unternehmen Harley-Davidson Motor Co. wurde 1903 in Milwaukee, Wisconsin (USA) von William S. „Bill“ Harley (1880–1943) und Arthur Davidson (1881–1950) gegründet. Später kamen die Brüder William A. Davidson (1870–1937) und Walter Davidson (1877–1942) hinzu. Die Harley-Davidson Motor Company ist einer der ältesten Motorradhersteller der Welt, der bis heute Motorräder produziert.

William S. Harley war ab 1896 bei der Meiselbach Bicycle Factory in North Milwaukee tätig. Von 1901 bis 1903 arbeiteten Harley und Arthur Davidson bei der Firma Pawling & Harnischfeger in Milwaukee, Harley als technischer Zeichner, Arthur Davidson als Modellbauer; die Firma stellte Elektromotoren her. Als einschneidendes Erlebnis für Harley und Davidson wird vor allem der Auftritt der Schauspielerin Anna Held genannt. Diese fuhr im Jahre 1901 aufsehenerregend mit einem De-Dion-Bouton-Motordreirad durch die Straßen von Milwaukee. Erste Konstruktionszeichnungen eines eigenen 116 cm³-Motors sind von William Harley aus dieser Zeit bekannt. Von 1901 bis 1903 benutzen Harley und Davidson für ihre Versuche Räumlichkeiten von Henry Melk, der einen Eisenwarenladen unterhielt. Hilfe kam von Ole Evinrude – diese geschäftlichen Verbindungen bestanden bis 1904. Emil Krüger (Emil Krueger), ein eingewanderter Deutscher der in Frankreich bei De Dion-Bouton gearbeitet hatte, soll darüber hinaus Konstruktionszeichnungen des De Dion-Bouton-Motors zur Verfügung gestellt haben. 1903 bezogen Harley und Davidson ihre erste eigene Werkstatt, ein kleiner Schuppen hinter dem Haus der Familie Davidson in Milwaukee. Später schlossen sich die Brüder William und Walter Davidson den Beiden an.

Der Prototyp von 1903 sowie die beiden Vorserienmodelle von 1904 sind nicht erhalten, darüber hinaus gibt es keine zeitgenössischen Fotos oder Zeichnungen dieser drei Motorräder. Die früheste Skizze einer Harley-Davidson ist datiert auf den 1. April 1905, das erste Foto einer Harley-Davidson stammt von Ende April 1905 und zeigt das Modell 1.

Am 17. September 1907 wurde bei einem Notar die Harley-Davidson Motor Company of Milwaukee gegründet. Präsident wurde Walter Davidson, Sekretär und Verkaufsmanager Arthur Davidson, William Harley Chefingenieur und William Davidson Vizepräsident und Produktionsleiter. Es erfolgten erste Aufträge für die Lieferung von Motorrädern für Polizei und die Bell Telephone Company; die Firma beschäftigte 18 Vollzeit-Mitarbeiter, zwei Jahre später bereits 149. 1912 wurde das neue Gebäude an der Juneau Avenue in Milwaukee bezogen.

Technisch waren in den 1960er Jahren weder die italienischen noch die US-amerikanischen Modelle auf der Höhe der Zeit, was sich in zahlreichen Tests der Fachpresse niederschlug. Die Verkaufszahlen sanken. Um überleben zu können, wurde Harley-Davidson 1965 in eine Aktiengesellschaft umgewandelt, um der Firma frisches Kapital zum weiteren Überleben zu verschaffen. Die Aktienmehrheit blieb im Besitz der Familie Davidson. 1966 war jedoch das Börsenkapital aufgebraucht, während die italienischen Werke nur Verluste erwirtschafteten. Auch konnten ihre veralteten Zweitakter gegen die etablierte europäische und die erblühende japanische Konkurrenz nicht bestehen. Der vorläufige Tiefpunkt war 1968.

Rettung in der Not versprach der Mischkonzern AMF (American Machine and Foundry Company) im Januar 1969. Auch unter deren Ägide blieb William H. Davidson zunächst bis 30. September 1973 geschäftsführender Präsident. Ihm folgten bis 1981 fünf Manager, denen es infolge ihrer mangelnden Branchenkenntnis trotz erheblicher Investitionen nicht gelang, Harley-Davidson dauerhaft in die Gewinnzone zu führen.

Vor diesem Hintergrund wurden die 1960 erworbenen italienischen Werke 1978 an Cagiva verkauft. Dies geschah nicht zuletzt aus Gründen der Imagepflege, denn seit den 1970er war die Chopper-Bauform eine gewinnbringende Modeerscheinung im Motorradbau. Auch wenn die japanische Konkurrenz ebenfalls Chopper in ihr Programm aufnahm, so galt Harley-Davidson als Ursprung der Chopper. Kleine Modelle mit Zweitaktmotor passten nicht ins Bild. Die Belegschaft wurde angesichts fragwürdiger Entscheidungen der durch AMF eingesetzten Geschäftsleitung, insbesondere im Hinblick auf die Modellpolitik, zunehmend unzufriedener. In der Folge sank die Produktqualität; es kam zuerst zu Bummelstreiks, danach zu ausgedehnten Arbeitsniederlegungen. AMF drohte im Gegenzug mit der Schließung.

Stattdessen kam es im Juli 1981 zum Management-Buy-out durch eine dreizehnköpfige Gruppe ehemaliger Manager und Mit-

arbeiter der Firmenleitung um Vaughn Beals, Willie G. Davidson und Charles Thompson. Ihnen gelang es, mit Hilfe eines Kredits der Citigroup über 80 Millionen Dollar die Motor Company zu übernehmen. Zu diesem Zeitpunkt hatte sich das einst blühende Unternehmen inmitten eines boomenden Motorradmarktes zum Sanierungsfall entwickelt. Hohe Produktionskosten, eine veraltete und nicht marktgerechte Produktpalette und Qualitätsmängel hatten zu einem erheblichen Imageverlust geführt. Demgegenüber verzeichneten die japanischen Motorradhersteller ein kräftiges Wachstum und erzielten Rekordgewinne, da sie die Wandlung des Motorrades vom ehemals kostengünstigen „Transportmittel des kleinen Mannes“ hin zum trendigen Lifestyleprodukt gestaltet hatten. Die Sanierung gelang nicht von heute auf morgen. Sie umfasste unter anderem eine Reorganisation des gesamten Managements und den Abbau von 43 Prozent der Arbeitsplätze auf nur noch 2.000 Mitarbeiter. Viele Produktionsmethoden wurden überdacht und strikte Qualitätskontrollen eingeführt. Die umfangreichste Sanierungsmaßnahme bestand in der Entwicklung neuer, zeitgemäßer Produkte, verbunden mit einem Umsteuern beim Marketing.

Im Jahre 1986 ging das Unternehmen an die Börse, um mit neuem Kapital einen wirtschaftlichen Aufschwung herbeizuführen. Die Umsätze stiegen in den Folgejahren durchschnittlich um 18 Prozent jährlich und es konnten aufgrund des Gewinns entsprechende Dividenden gezahlt werden.

1993 übernahm Harley-Davidson 49 % der Geschäftsanteile des Motorradherstellers Buell, der Harley-Motoren hinsichtlich der Leistung weiterentwickelte und diese in eigene sportliche Rahmen einbaute.

Harley-Davidson übernahm im Juli 2008 den italienischen Motorradhersteller MV Agusta für 70 Millionen Euro inklusive der Bankschulden. Claudio Castiglioni, früherer Besitzer von MV Agusta, kaufte im August 2010 die Marke von Harley-Davidson zurück. Kaufpreis angeblich 3 Euro.

Statt in den 1980er Jahren mit den Japanern auf dem Gebiet technologischer Fortschritte zu konkurrieren, stellte Harley-Davidson mit seiner neuen Werbestrategie in erster Linie den Charakter und Erlebniswert der Produkte in den Vordergrund. Aus psychologischer Sicht wurde der Mythos des amerikanischen Traums von Freiheit und Abenteuer und die Zugehörigkeit zur großen „Harley-Davidson-Familie“, auch durch die Gründung der Harley Owners Group (HOG) 1983, angestrebt. Zur Strategie zählt die Produktausweitung auf Motorrad- und Freizeitkleidung, Wohn- und Geschenkartikel und vor allem der „Individualismus“ der Marke, die gezielt durch das Customizing angesprochen wird.

„Wir verkaufen einen Lebensstil – das Motorrad gibt es gratis dazu.“
Bernhard Gneithing (Marketing-Direktor der Harley-Davidson GmbH)

Problematisch war und ist die Abgrenzung zu Rockergruppen wie Hells Angels und anderen Outlaw Motorcycle Gangs, die zu ihrer Identität und Mitgliedschaft mehr oder weniger Harley-Davidson-Motorräder vorschreiben.

Harley-Davidson wurde gerade weil der Hersteller „Retro-Motorräder“ mit der Technik der 1940er Jahre anbietet, endgültig zur Kultmarke und positioniert seine Produkte im (preislichen) Premium-Sektor. Für Harley-Käufer, deren Durchschnittsalter bei 47 Jahren liegt, sind es nicht einfach nur Motorräder sondern Kunstwerke.

„Am achten Tag schuf Gott die Harley.“
Willie G. Davidson (Enkel des Firmengründers)

Wir machen ein Rundgang durch das Museum.

Die Custom Culture Galerie zeigt die Harley Davidson Auswirkungen auf die amerikanische und globale Kultur. Eine Videowand und zahlreiche Exponate künden von der Kultmarke in Film und Musik.

In diesem Ausstellungsbereich ist unter anderem Elvis Presleys 1956er-KH zu sehen. Der King erwarb die Maschine noch vor seinem großen Durchbruch. „Vocalist, self employed“, ist als Berufsangabe auf dem Versicherungsvertrag zu lesen, der neben anderen Originalunterlagen ausgestellt ist.

Das Herzstück der Galerie ist „King Kong“, eine 4 m lange, 2-motorige Harley-Davidson, von Felix Predko. Die Ausstellung zeigt auch exakte Kopien der maßgeschneiderten Motorräder, gefahren von Peter Fonda und Dennis Hopper 1969 in dem Film „Easy Rider“, einschl. Fondas „Captain America“ Chopper and Hoppers „Billy Bike“.

In sämtlichen Bereichen des Museums lassen Erinnerungsstücke, Werbeplakate, Poster, Briefe, Broschüren, Zeitschriften und Fotografien Epochen der vergangenen 106 Jahre lebendig werden. Allerorten können die Gäste ihren Wissensdurst an Touchscreens, Videobildschirmen und zahlreichen anderen interaktiven Elementen stillen. Der "Engine Room" etwa macht die Besucher mit der Geschichte, der Technik und dem Sound der V2-Motoren von Harley-Davidson vertraut.

Auf einer in Originalgröße aufgebauten hölzernen Steilkurve präsentieren sich die Boardtrack-Rennmaschinen der 1920er-Jahre: Diese Maschinen donnerten seinerzeit mit mehr als 190 km/h und ohne Bremsen über die von Öl und Regen durchtränkten Holzplanken der Ovale; man steht ehrfürchtig vor der Installation und staunt nur noch. Nebenan erliegt man dem Zauber der Spielzeug-Harleys aus der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts und erfährt anhand von Polizeimaschinen aus mehreren Epochen, dass Harley-Davidson seit 1908 die Exekutive beliefert und dass auch das US-Militär in beiden Weltkriegen auf die

Maschinen aus Milwaukee vertraute. Weitere Bereiche der Ausstellung widmen sich der Motorradkleidung und -mode aus längst vergangenen Zeiten.

Das untere Geschoss behandelt die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg. Der Besucher betritt zunächst einen typischen Motorradladen jener Ära, freut sich über kuriose Harley-Kleinmotorräder sowie sportliche italo-amerikanische Aermacchi-Harleys und erlebt im Anschluss, wie die Firma – vom Mischkonzern AMF übernommen – ihr Produktspektrum auf Schneemobile, Boote, Golfcarts, 50er-Mokicks und Roller erweiterte.

Zu den Kuriositäten der Ausstellung zählt die Nova, für die – unter AMF-Ägide – ein 500er-V2-, ein 1000er-V4 und ein 1500er-V6-Motor vorgesehen waren. Alle mit 60 Grad Zylinderwinkel, flüssigkeitsgekühlt und als Vierventiler mit elektronischer Kraftstoffeinspritzung ausgelegt. Das damals von Porsche für Harley-Davidson entwickelte Projekt wurde jedoch nie der Öffentlichkeit präsentiert. Zum guten Schluss können die Besucher einen stimmungsvollen Film genießen – und zwar auf einer echten historischen Harley-Davidson sitzend. Auch wenn das Mammutvorhaben die Firma Harley-Davidson alles in allem rund 75 Millionen US-Dollar gekostet hat: Es ist wirklich jeden einzelnen Cent davon wert.

Rolf und ich sind total begeistert, all die interessanten und schönen Dinge zu sehen. Nach Beendigung der Tour – 12 Uhr – genehmigen wir uns ein kühles Getränk im angrenzenden Cafe. Rolf hat Willi G. Davidson (Artist) gesehen, ich leider nur von weitem. Witzig, was es sonst noch so zu sehen gibt: Ein Biker hat seine Stiefel ausgezogen und sie auf den Trittbrettern seiner Harley deponiert. Dann ist er zum Essen gegangen. Ich hab natürlich Bilder gemacht.

Uns beeindruckt auch die Bronze-Skulptur des „Hill Climber“, 4,9 m hoch, erschaffen von Jeff Decker, einem Künstler aus Utah, Historiker und Harley-Enthusiasten. Die Skulptur zeigt einen Vintage Harley Fahrer auf einem himmelwärts ragenden DAH Bike, eines von nur 6 in der Welt. Die Figur ist frei von Furcht: ein Fuß ist vom Motorrad genommen und der rechte Arm zeigt nach rückwärts.

Nach vielen Bildern wandern wir gemächlich zurück zum Hotel. Dort am PC Bankauszüge kontrolliert, ausgeruht und alkoholfreies Bier getrunken, denn es ist mal wieder sehr warm.

Dann machen wir eine Erkundungstour durch Milwaukee, natürlich mit dem Motorrad. Zunächst zum **Lake Michigan**. Ein riesiges weißes Gebäude sticht uns ins Auge – das Kunstmuseum von Milwaukee. Vorbei am McKinley Park fahren wir zum Hafan. Ein schönes großes Segelschiff liegt dort vor Anker.

Gegen 14.45 Uhr Pause am See. Nirgendwo sind Angler zu sehen, merkwürdig. Doch die Möwen fangen die Fische im See. Aber es gibt keine Wildblumen oder Bienenstöcke, das ist sehr Besorgnis erregend. Seit Missouri ist unser Motorrad immer sauber, das sind wir normalerweise nicht gewohnt.

Der **Michigansee** gehört zur Gruppe der fünf Großen Seen Nordamerikas. Er liegt 176 m hoch, hat eine Fläche von 58.016 km² und eine maximale Wassertiefe von 281 m (zum Vergleich: die Schweiz hat eine Fläche von 41.287 km²). Seine Länge beträgt 494 km, seine Breite 190 km und das Ufer erstreckt sich über 2.633 km. Als einziger der Großen Seen liegt er vollständig in den USA, er grenzt an die Bundesstaaten Indiana, Illinois, Wisconsin und Michigan.

Der Name Michigansee leitet sich wahrscheinlich von mishi-gami ab, was in der Sprache der Anishinabe-Indianer so viel wie großes Gewässer (engl. great water) bedeutet. Der Name des Bundesstaates Michigan ist wiederum dem Namen des Sees entlehnt.

Durch die Mackinacstraße ist der Michigansee mit dem Huronsee verbunden. Hydrologisch handelt es sich bei Michigan- und Huronsee aber um einen einzigen See, die Mackinacstraße ist mit ca. 6 km Breite die engste Stelle. Dementsprechend gibt es dort auch kein Gefälle. Höhenunterschiede zwischen beiden Seen sind durch Gezeiten bedingt.

Die Strände von Nordmichigan sind die einzigen Strände weltweit, an denen man Petoskey-Steine finden kann. 1838 wurde begonnen, den Clinton-Kalamazoo-Kanal zum Lake St.Clair zu bauen, der jedoch nie fertig gestellt wurde. Am Ostufer des Sees befindet sich das Naturschutzgebiet Sleeping Bear Dunes. Am Ostufer befindet sich auch das Pumpspeicherkraftwerk Ludington.

Entlang des Ufers des Michigansees leben etwa 12 Millionen Menschen. Die Südspitze des Sees ist stark industrialisiert. Rund um den Michigansee befinden sich etliche Nationalparks, wie der Sleeping Bear Dunes National Lakeshore

Und weiter geht es, durch Downtown Milwaukee, immer am See entlang. Es gibt schöne Sandstrände, schattige Parks. Überall sind viele Menschen unterwegs.

Wir suchen ein Geschäft, um einzukaufen, aber nirgends ist ein Laden zu sehen. Doch Rolf fährt weiter und weiter. Er meint, irgendwo müssen die Menschen, die hier wohnen, doch einkaufen. Und so fahren wir immer weiter am See entlang, unter schattigen Baumalleen. Hier gibt es herrliche Häuser, Prachtvillen, palastähnlichen Gebäuden, umgeben von großen schönen Gärten. Hier leben nur sehr gut situierte Menschen. Man sieht viel Security-Personal.

Leider kann ich kaum fotografieren, da die Straße eine Hoppelpiste ist, es tut einen Schlag nach dem anderen – mein armer

Rücken.

So kommen wir nach **White Fish Bay Village**, auf einen kleinen Platz mit netten Geschäften. Dort entdecken wir einen tollen Laden – Sendik's Foodmarket. Ein sehr vornehmer Laden, passend zur besten Wohngegend von Milwaukee. Das ganze Geschäft ist mit Teppichboden ausgelegt, das habe ich in meinem ganzen Leben noch nicht gesehen. In dem Feinkost-Geschäft können wir gut einkaufen, Tomaten, Pfirsiche, Blaubeeren, Lachs und Chablis. In den USA ist das mein Lieblingswein, nur 7 % Alkoholgehalt. Erfrischend bei dem heißen Wetter. Die Preise sind normal in dem edlen Geschäft, was mich doch verwundert.

Nach dem Einkauf machen wir uns langsam wieder auf den Heimweg. So schön die Gegend, die wir am See durchfahren, auch ist, ich bin froh, als wir im Hotel sind, denn die Straße sollte dringend repariert werden. Nach 16.30 Uhr sind wir zurück, nach 19 Meilen = 31 km.

Wir verziehen uns in unser Luxus-Zimmer, ich wasche nochmals Hemden, Hosen und Unterwäsche. Dann essen wir zu Abend. Ein schöner Tag geht zu Ende. Morgen werden wir Richtung Kanada fahren.

Mit unseren bisherigen Urlaubstagen sind wir sehr zufrieden. Wir hatten gutes Fahrwetter, haben viel gesehen und erlebt und nette wunderbare Menschen getroffen. Was wollen wir mehr? Mit jedem Tag erkennt man doch, wie glücklich wir es getroffen haben, so ein gutes Leben führen zu können. Aufgrund der Armut, die wir auch häufig erlebt und gesehen haben, sind wir doppelt dankbar.

Milwaukee ist die größte Stadt, ca. 600.000 Einwohner, im Staat von Wisconsin. Der Ort liegt am südwestlichen Ufer des Lake Michigan. Milwaukee stammt aus der Algonkin-Sprache der Potawatomi oder Ojibwe und bedeutet „Versammlungsort am Wasser“.

Erster Siedler in Milwaukee war im Jahr 1785 der Französische Kanadier Alexis Laframboise, der dort einen Handelsposten eröffnete. Von 1818 bis 1834 gründeten in der Gegend Byron Kilbourn, Solomon Juneau und George H. Walker jeweils eigene Siedlungen, die sich zum Teil gewalttätige Auseinandersetzungen lieferten, wie im Jahr 1845 den Milwaukee Bridge War. Auch vor dem Hintergrund diese Feindseligkeiten zu beenden wurde am 31. Januar 1846 Milwaukee durch die Vereinigung der drei Ortschaften Walker's Point, Juneautown und Kilbourntown gegründet. Juneau wurde 1. Bürgermeister.

Die Entwicklung der Stadt wurde im 19. Jh. durch den starken Zuzug deutscher Einwanderer geprägt. Ein Erbe dieser Einwanderergeneration bestand in dem ausgeprägten Gemeinsinn der Bürger Milwaukees. Die Stadt galt in sozialen Belangen als sehr fortschrittlich und wurde im 20. Jh. über weite Strecken sogar sozialistisch regiert. Dem deutschen Hang nach Biergartengemütlichkeit wird die Einrichtung einer Parkkommission im Jahre 1880 zugeschrieben, die dafür sorgte, dass viele Grünflächen von der Besiedlung verschont blieben. Auch wurde das Seeufer landschaftlich gestaltet und für jeden zugänglich erhalten. Die Stadt galt ebenfalls als beispielhaft für ihren öffentlichen Nahverkehr.

Die Großbrauereien Pabst, Schlitz, Stroh und Miller trugen Milwaukee den Ruf der amerikanischen Bierhauptstadt ein. Größere Restaurants warten mit eigenen Brauereien auf und so gibt es in Milwaukee für fast jeden Geschmack ein Bier.

Mit dem Erweiterungsbau des Kunstmuseums, der 2001 fertig gestellt wurde, kann Milwaukee mit einer architektonischen Attraktion aufwarten.

Zu den im 20. Jh. geschaffenen Wahrzeichen der Stadt zählt der **Tripoli Shrine Temple**, ein nach dem Vorbild des Taj Mahal geschaffenes orientalisierendes Gebäude der freimaurerischen Organisation der Shriners.

Die **Shriners** oder **Ancient Arabic Order of the Nobles of the Mystic Shrine** (Alter arabischer Orden der Edlen vom mystischen Schrein) sind ein gemeinnütziger Orden, der zur Freimaurerei gehört. Ihr Motto lautet: "A smile of a child makes it all worthwhile" - Das Lächeln eines Kindes macht es allemal lohnend. Gegründet wurde der Orden 1871 durch den Arzt Walter M. Fleming und den Schauspieler William I. Florence. Die Shriners beschreiben sich selbst als eine Bruderschaft, gegründet auf Freundschaft, Freude und den freimaurerischen Prinzipien der brüderlichen Liebe, Fürsorge und Wahrheit.

Die **Freimaurerei**, auch Königliche Kunst genannt, versteht sich als ein ethischer Bund freier Menschen mit der Überzeugung, dass die ständige Arbeit an sich selbst zu einem menschlicheren Verhalten führt. Die fünf Grundideale der Freimaurerei sind Freiheit, Gleichheit, Brüderlichkeit, Toleranz und Humanität. Sie sollen durch die praktische Einübung im Alltag gelebt werden. Nach ihrem Selbstverständnis vereint die Freimaurerei Menschen aller sozialen Schichten, Bildungsgrade und Glaubensvorstellungen. In all ihren Ausprägungsformen zählt die Freimaurerei weltweit etwa fünf Millionen Mitglieder.

11.06.2015 Milwaukee – Green Bay – Marinette - Menominee (Michigan)
4 ½ Std. – 182 Meilen – 293 km

Wenn wir die SMS lesen von Freunden, die auch in den USA unterwegs sind, erkennen wir, welches Glück wir bisher mit dem Wetter hatten. Wir sind immer den Unwettern hinterher gefahren oder voraus gefahren. Mal schauen, was uns heute erwartet.

Abfahrt 8.30 Uhr, Richtung Norden, Interstate 43. Kurz vor Green Bay halten wir an einer Rest Area. Bisher verlief die Fahrt hauptsächlich durch Farmland, alles sehr grün, hin und wieder mal ein Haus, ein paar Rinder. Es ist bedeckt, 18 Grad. Es soll heute regnen. Ich habe vorsichtshalber meine Camera eingepackt. Nach Green Bay tanken wir und gehen zum Burger King Kaffee trinken und Regenzeug anziehen, denn es tröpfelt schon leicht. 11 Uhr.

Rolf will schauen, dass wir bis Marinette/Menominee kommen – Interstate 41 North. Nachdem wir uns umgezogen haben und weiterfahren, fängt es an mehr zu regnen, ein leichter, aber ständiger Landregen. Es ist ein warmer Regen, doch Rolf kann kaum etwas sehen. So beschließen wir, nur bis Menominee an der Green Bay des Lake Michigan zu fahren und uns dort ein Zimmer zu suchen.

Um 12.30 Uhr passieren wir die Grenze nach **Michigan**. Leider ist kein Foto möglich – es regnet stark.

Michigan ist als Geburtsort der Automobilindustrie bekannt. Aber Reiseziele wie Traverse City, Mackinac Island und die gesamte Obere Halbinsel ziehen Sportler und Naturliebhaber aus den USA und Kanada an. Michigan (bestehend aus zwei großen Halbinseln) hat durch die Lage an den Großen Seen die längste Süßwasserküste eines US-Bundesstaates und ist der Bundesstaat mit den meisten Sportbooten. Michigan hat den Beinamen „Great Lakes State“ (Staat der Großen Seen).

Die **Großen Seen – Great Lakes** – sind eine Gruppe fünf zusammenhängender Süßwasserseen in Nordamerika. Zu den Great Lakes gehören: Lake Erie, Lake Huron, Lake Michigan, Lake Superior und Lake Ontario.

Hydrologisch gesehen bilden Huron- und Michigansee zusammen nur einen See mit einer schmalen Stelle, der Mackinac-Straße. Der maximale Höhenunterschied zwischen den einzelnen Seen liegt bei circa 150 Meter, den größten Teil davon bilden die Niagarafälle zwischen dem Erie- und dem Ontariosee. Aufgrund ihrer Größe sind auf den Großen Seen die Gezeiten bemerkbar, die Auswirkungen sind allerdings gering.

Der Michigansee liegt als einziger der Großen Seen vollständig in den USA, die anderen vier liegen entlang der kanadisch-US-amerikanischen Grenze. Durch den Sankt Lorenz Strom werden sie in den Atlantik entwässert.

Über 35.000 Binneninseln beziehungsweise Binnen-Inselgruppen befinden sich im Gebiet der Großen Seen. Im kanadischen Teil des Huronsees liegt Manitoulin Island, die mit 2.766 Quadratkilometern flächenmäßig größte Binnenseeinsel der Erde.

Die Großen Seen sind ein wichtiges Reservoir für die Wasserversorgung der USA und Kanada. Mit etwa 245.000 Quadratkilometern bilden sie die größte Süßwasserfläche der Erde, wobei der Baikalsee aufgrund seiner großen Tiefe die Großen Seen im Süßwasservolumen allerdings noch knapp übertrifft.

Über den Illinois Waterway besteht eine Schifffahrtsverbindung zum Mississippi River, über den Sankt Lorenz Seeweg zum Sankt-Lorenz-Strom und damit dem Atlantik. Aufgrund der besonderen Verhältnisse auf den Seen hat sich eine eigene Sorte Massenschiff herausgebildet, das Große Seen Schiff.

Im Winter erzeugt die Wasseroberfläche der Großen Seen den Lake Effect Snow. Der dadurch entstehende Snow Belt erstreckt sich über fünf Bundesstaaten.

Der **Lake Effect** ist ein meteorologischer Effekt. Oft verursacht er intensiven Niederschlag, meist in Form von Schnee. Dieser wird dann als **Lake Effect Snow** oder **Snowsquall** bezeichnet. Eine deutsche Bezeichnung für dieses Phänomen gibt es nicht. Im frühen Winter kann extrem kalte Luft über sommerbedingt noch recht warmen Wasserflächen zu starken Gewitterstürmen führen, die man als **Thunder Snow** bezeichnet.

Michigan ist der einzige Bundesstaat der USA, dessen Festland in zwei Teile geteilt ist. Zwischen den Teilen erstreckt sich der Michigansee.

Ober-Michigan, der nördliche Teil, ist zwischen Michigansee im Süden und Oberem See im Norden gelegen. Der westliche Teil wird geprägt durch das Superior-Upland, ein Hochland mit Felsuntergrund aus Granit. Das Upland besteht aus mehreren von Nordost nach Südwest verlaufenden Gebirgsketten. Das Superior Upland weist wesentlich größere Höhenunterschiede als die restliche Fläche des Staates auf.

Die höchste Erhebung Michigans ist der Mount Arvon mit 603 m.

Die Isle Royale im Oberen See gehört, obwohl sowohl die kanadische Provinz Ontario als auch der US-Bundesstaat Minnesota deutlich näher zu der Insel liegen, ebenfalls zu Michigan.

Der südliche Teil, Unter-Michigan, ist zwischen Michigansee (Westen) und Huronsee (Osten) gelegen. Flächenmäßig ist dies der größere Teil des Staates. Die überwiegende Mehrzahl der Bevölkerung des Staates lebt im südlichsten Drittel Unter-Michigans. Ganz Unter-Michigan und der östliche Teil Ober-Michigans gehören zum Eastern Great Lakes Lowland. Dies ist ein flaches bis hügeliges Tiefland und entstand infolge der Gletscher, die in der Eiszeit das Land bedeckten. Die Durchschnittshöhe liegt bei 274 m und der tiefste Punkt bei ca. 173 m.

Zunächst halten wir an einem alten indianisch gestalteten Haus, dem Visitor Center des Ortes Marinette. Wir sind ziemlich nass, doch die nette Dame im Center lässt uns trotzdem eintreten und gibt uns einige Karten und Informationsmaterial mit auf den Weg. Besuche in diesen Visitor-Centern sind für uns wichtig, da wir ohne Reiseführer unterwegs sind. Nachdem wir nun gut ausgestattet sind, fahren wir zu unserem Hotel, der Econo Lodge in Menominee, direkt am See gelegen. Ankunft gegen 13 Uhr, nach 182 Meilen = 293 km.

Wir werden dort sehr freundlich empfangen und erhalten, obwohl es noch sehr früh ist, ein sehr schönes Zimmer im 2. Stock. Unser Motorrad dürfen wir am Eingang unter dem Dach parken, so dass es geschützt ist vor dem Regen.

Schnell abladen, dann geht es zum Angeli's zum Einkaufen: Brot, Bananen, Trauben, Tomaten, Avocado, Schinken, Kartoffelsalat, süßes Teilchen und Bier.

Zurück im Hotel werden zunächst einmal unsere nassen Sachen getrocknet und dann relaxen wir. Rolf schaut Frauenfußball – Deutschland gegen Norwegen und ich schreibe.

Heute sind wir ab Milwaukee fast nur durch Farmland gefahren, Mast- und Milchkühe, eingesperrt in Ställen. Das gefällt uns gar nicht und den Viechern wohl auch nicht. Da haben es die Rinder im Westen der USA doch auf ihren riesigen Weiden besser. Und auch hier sehen wir keine Bienen oder andere Insekten. Rolfs Windschutzscheibe ist sauber.

Die Wohnhäuser sind oft umgeben von schönen Gärten, dekoriert mit Rehen, Nikoläusen, Zwergen, Enten etc. Man glaubt es kaum. Da es auf dieser Strecke sehr viel dichten Wald gibt, finden sich hier unzählige Wildtiere, besonders Hirsche und Rehe. Allein 5 tote Rehe habe ich am Straßenrand gezählt. Sie werden angefahren und oft nur verletzt liegen gelassen, so dass sie elend zugrunde gehen. Eigentlich ist so ein Zusammenstoß mit den großen Tieren dem zuständigen Sheriff zu melden, doch kaum jemand hält sich daran. Mir tun die Viecher immer sehr leid.

Von unseren Freunden, die auch in den USA unterwegs sind, hören wir, dass sie schon wieder starken Regen haben. Rolf hat da doch gut geplant, wir sind dem schlechten Wetter fast immer ausgewichen.

Gegen 17 Uhr essen wir, was wir eingekauft haben. Alles sehr lecker. Draußen regnet es inzwischen Bindfäden, doch wir sitzen gemütlich im Trockenen und genießen das Nichtstun. Morgen wollen wir weiter, Richtung kanadische Grenze.

Das Hotel Econo Lodge in Menominee können wir nur empfehlen. Es wurde 2014 wieder einmal ausgezeichnet.

Marinette, 11.000 Einwohner, liegt auf der Oberen Halbinsel Michigans, am Südufer der Mündung des Menominee River in die Green Bay des Michigansees.

Menominee, ca. 8.000 Einwohner, liegt auf der Oberen Halbinsel Michigans, am Nordufer der Mündung des Menominee River in die Green Bay des Michigansees.

Der **Menominee River** ist ein Zufluss des Michigansees. Er bildet entlang seines gesamten Flusslaufs die Grenze zwischen Michigan und Wisconsin. Schließlich mündet der Menominee River zwischen den Städten Marinette und Menominee in die **Green Bay**, einer westlichen Seitenbucht des Michigansees. Der Menominee River hat eine Länge von 187 km.

Die Green Bay hat eine Länge von 193 km und eine Breite zwischen 16 und 32 km. Die Wasserfläche umfasst 4.210 km². Die Bucht ist auch für große Schiffe befahrbar.

12.06.2015 **Menominee (Green Bay) – Escanaba – Gladstone - Rapid River – Garden Corners - Manistique – Blaney Park – Engadine – Newberry – Paradise - Sault Ste. Marie (White Fish Bay – Lake Superior- Michigan) - Tower of history – Museum Ship Valley Camp – Soo Locks - St. Marys Stromschnellen - Ancient Anishinaabeg Buriel Ground - Sault Ste. Marie International Bridge 8 ½ Std. – 283 Meilen (456 km)**

Heute Morgen lassen wir uns Zeit mit dem Frühstück. Wir warten darauf, dass der Regen aufhört. Dann werden einige Bilder gemacht. Die Lage des Hotels am See ist wirklich wunderschön.

Unsere Tour führt uns heute entlang des Lake Michigan, HW 35, über Escanaba, HW 41 Gladstone, HW 2 Rapid River, Garden Corners, Manistique, Blaney Park, HW 117 Engadine, HW 123 Paradise, HW 28 bis Sault Ste. Marie, White Fish Bay am Lake Superior. Rolf hat uns dort ein Hotel vorgebucht.

Bevor wir den Ort verlassen, begeben wir uns noch auf eine kleine Stadtrundfahrt. Es gibt einen schönen kleinen Stadtpark, viele Kirchen, prächtige ältere Häuser. Der ganze Ort macht einen sehr gepflegten Eindruck.

Dann fahren wir am Lake Michigan entlang, durch einen tiefen Wald. Rechts der Straße finden sich viele Häuser, jedes zweite Haus steht zum Verkauf. In dieser Gegend hat der Frühling gerade erst angefangen, die Bäume haben frisch ausgeschlagen. In

den Vorgärten sind schöne und kitschige Dekorationen zu sehen: Flamingos, Bären, Leuchttürme, Blumen, Raketen etc. Leider kann ich es nicht fotografieren, weil Rolf nicht überall halten will bzw. kann, da wir sonst nicht vorwärts kommen.

Wir passieren Cedar River, Isabella. In **Garden Corners** machen wir einen kurzen Halt an einem Rastplatz, 12.30 Uhr. Die Uhr können wir hier eine Stunde vorstellen. Und leider sehen wir auch heute wieder einige total zerfleischte Rehe, einfach furchtbar anzuschauen.

Unser nächster Halt ist in **Newberry** (1.500 Einwohner), offizielle Moose-Hauptstadt in Michigan seit 2002. Es ist 14.30 Uhr. Rolf trinkt Kaffee und ich heißen Apfelcider. Leider ist der total verwässert.

In der Gegend leben viele Amish People. Sie verkaufen ihre frischen Produkte oft an der Straße. Schade, dass wir das Obst nicht kaufen können, da wir unterwegs keinen Platz haben. Wir haben auf unseren Reisen durch die USA immer mal wieder Amish People getroffen, in den Motels oder auf Rastplätzen. Sie waren immer sehr freundlich und aufgeschlossen uns gegenüber und sogar interessiert an unserem Motorrad.

Die **Amish** sind eine täuferisch-protestantische Glaubensgemeinschaft. Sie haben ihre Wurzeln in der reformatorischen Täuferbewegung Mitteleuropas (z. B. Deutschland, Niederlande, Österreich). Der Name „Amische“ bzw. „Amish“ entwickelte sich aus dem Nachnamen von Jakob Ammann, der Ältester (Gemeindeleiter) einer Mennonitengemeinde in der Schweiz war und sich 1693 mit Gleichgesinnten vom Hauptzweig der Mennoniten abtrennte.

Amish People führen ein stark in der Landwirtschaft verwurzelt Leben und sind bekannt dafür, dass sie viele Seiten des technischen Fortschritts ablehnen und Neuerungen nur nach sorgfältiger Überlegung akzeptieren. Die Amischen legen großen Wert auf eine Familie mit klar vorgegebenen Geschlechterrollen, Gemeinschaft und Abgeschiedenheit von der Außenwelt. Wie andere täuferische Kirchen praktizieren die Amischen ausschließlich die Bekenntnistaufe und lehnen entsprechend der Bergpredigt Gewalt und das Schwören von Eiden ab. Sie stammen überwiegend von Südwestdeutschen oder Deutschschweizern ab und sprechen untereinander meist Pennsylvaniadeutsch.

Der Großteil der Amischen wanderte im 18. Jh. nach Pennsylvania aus, um dort den in großen Teilen Europas anhaltenden Verfolgungen zu entgehen. Viele Fürsten europäischer Kleinstaaten ließen die Bevölkerung ziehen - nicht jedoch ohne zuvor einen Großteil ihres Besitzes eingezogen zu haben. Pennsylvania bot sich für die Auswanderer vor allem wegen der vom Quäker William Penn garantierten Glaubensfreiheit. Bereits 1683 hatten deutsche Auswanderer mit Germantown eine Siedlung in Pennsylvania gegründet.

Mittlerweile sind Amische in über zwanzig US-Staaten und in Ontario (Kanada) zu finden. Die Amischen leben nicht in geschlossenen Siedlungen bzw. Dörfern. Zwar gibt es Gebiete, wo sie dominieren, aber oft leben sie neben „englischen“ Nachbarn.

Weiter HW 123 bis **Paradise** am **Lake Superior**. Wir halten und werden fast aufgefressen von Tausenden von Mücken. Trotzdem schauen wir uns die dort ausgestellten Holzarbeiten an. Schade, dass wir nichts mitnehmen können.

Viele der schönen Häuser sind hier verlassen. Alles ist „on sale“, Land und Häuser. In dieser Abgeschiedenheit will wohl niemand mehr leben. Für uns ist es ganz interessant, das alles zu sehen, aber einmal durch diese Wildnis zu fahren reicht.

Der **Lake Superior** ist der größte der fünf Großen Seen Nordamerikas sowie das nach dem Kaspischen Meer flächenmäßig zweitgrößte Binnengewässer der Erde und damit der flächenmäßig größte Süßwassersee (tiefster und vom Volumen her größter Süßwassersee ist der Baikalsee in Sibirien).

Durch den Lake Superior verläuft die Grenze zwischen den USA und Kanada. Sein Wasserspiegel liegt auf 184 m bei einer Gesamtfläche von 82.103 km² (entspricht etwa der Größe Österreichs). Seine größte Tiefe beträgt 406 m, vom nördlichsten Punkt bis zum südlichsten beträgt die Entfernung 290,2 km, die größte Ost-West-Ausdehnung beträgt 599,6 km.

Würde man den Stöpsel des Sees ziehen können, würde das Wasser ganz Nord- und Südamerika 30 Zentimeter hoch fluten. An seiner tiefsten Stelle ist der See 406 Meter tief, man könnte dort das Empire State Building versenken und trotzdem wären noch mehr als 30 Meter Wasser darüber.

Die größte Insel im See ist die Isly Royale, von Süden ragt die Keweenaw Halbinsel weit in den See hinein. Der Lake Superior ist der Große See mit der besten Wasserqualität, da im Gegensatz zu den übrigen Seen an seinem Ufer nur wenige Industrieanlagen angesiedelt sind und er nicht von den anderen Seen gespeist wird.

Der See hat über 200 Zuflüsse. Die größten sind der Nipigon River, der Saint Louis River, der Pigeon River, der Pic River, der White River, der Michipicoten River und der Kaministiquia River.

Der Obere See fließt über den Saint Marys River in den Huronsee ab und ist damit Teil des Wasserweges der Großen Seen. Die Stromschnellen auf diesem Fluss erfordern Schleusen, die Soo Locks bei Sault Ste. Marie, damit Schiffe die acht Meter Höhenunterschied zum Huronsee überwinden können.

Wir folgen nun dem HW 28 bis Sault Ste. Marie. Wunderschöne braune Kraniche begleiten uns auf einem Teil des Weges.

Alle Menschen fahren heute ins Weekend, es herrscht ein Wahnsinnsverkehr. Mir reicht es auch für heute, 8 ½ Stunden sind wir unterwegs.

Sault Ste. Marie, Michigan (Stromschnellen der Hl. Maria) ist eine Stadt an den Stromschnellen des Saint Mary Rivers. Am gegenüberliegenden Flusssufer befindet sich die gleichnamige kanadische Stadt Sault Ste. Marie. Sault Ste. Marie liegt verhältnismäßig weit von Großstädtischen Ballungsgebieten entfernt und hat nur ca. 14.000 Einwohner.

Die Ojibwe-Indianer kannten die Gegend ursprünglich als „Bawating“, was so viel wie „schnelles Wasser, Stromschnelle“ bedeutet. Im Jahr 1623 kam Etienne Brule dorthin und die Franzosen nannten es zu Ehren des Bruders des französischen Königs Ludwig XIII. Sault de Gaston (Gaston-Stromschnelle). 1668 taufte französische Jesuiten die Gegend „Sault Ste. Marie“ und gründeten eine Siedlung auf der Südseite des Flusses, das heutige Sault Ste. Marie, Michigan. 1797 kam diese mit der Oberen Halbinsel zu den Vereinigten Staaten. 1855 wurde der erste Teil der Soo Locks errichtet, eine Schleusenanlage, die heute als das größte Wasserkanalverkehrssystem der Welt betrachtet wird.

Unser Hotel – Mid City Motel - liegt mitten in der alten Stadt – downtown. Es sieht hier alles sehr abenteuerlich und auch teilweise verlassen aus. Der Besitzer des Hotels, ein Inder, ist sehr freundlich. Das Hotel ist sehr einfach und mit 60 Dollar viel zu teuer. Doch es ist alles sauber und so sind wir zufrieden. Schnell abladen und dann zum Einkaufen fahren. Der einzige Laden in der Nähe (3,5 km entfernt!) ist auch teuer und nicht gut sortiert. Doch schließlich finden wir einen geräucherten Hering, der für uns zwei reicht, einige Bananen und Tomate, Brot, Bier und Wein. Und Schinken und Eier für unser Frühstück morgen entdeckten wir auch noch.

Während ich auspacke und das Abendessen vorbereite, geht Rolf auf Fototour – Tower of history, Museum Ship Valley Camp (1917), Soo Locks / St. Marys Fall Canal, Ancient Anishinaabeg Burial Ground.

Nach dem Essen wird relaxt und Nachrichten angesehen, ehe wir früh schlafen gehen. Es war ein anstrengender Tag.

Der **Tower of History** ist ein 64 m hoher Turm, der 1968 von der Kath. Kirche erbaut wurde, als Erinnerungsdenkmal an die ehemaligen Missionare in der Gegend. Auch eine Kirche und ein Gemeindezentrum waren geplant, wurden aber nie realisiert. Die Kath. Kirche schenkte den Turm, auf dessen Plattform man eine phantastische Rundumsicht hat, der Gemeinde Sault Ste. Marie als Tower of History. In dem Museum im Turm wird die Geschichte der Missionare, aber auch die Geschichte der Ureinwohner der Gegend erzählt und dargestellt.

Im Jahr 1917 erbaut, diente das Schiff 50 Jahre als Seefrachter auf den Great Lakes. Im Jahr 1966 wurde es in den Ruhestand versetzt und bietet heute als **Museum Ship Valley Camp** eine Reise in die Vergangenheit. Das Museums-Schiff ist ca. 170 m lang und beherbergt eine umfangreiche Sammlung maritimer Gegenstände.

Ancient Anishinaabeg Sacred Burial Ground liegt im Brady Park. Der Friedhof wurde 2005 vom Parkgelände abgetrennt und eingezäunt, um ihn zu schützen, denn der Park als solches wird von Familien für Freizeitaktivitäten, Picknicks etc. genutzt. Da den Ojibwe Indianern der Platz heilig ist, war es zuvor zu Auseinandersetzungen um diese Stätte gekommen. Wadjiwong ist der Name der antiken Grabstätte - er bedeutet Hügel in der Sprache der Ojibwe.

Die **Soo Locks** sind Schleusenanlagen am Saint Marys River bei Sault Ste. Marie, an der Grenze zwischen Kanada und den USA. Die Schleuse liegt an der Wasserstraße, die den Lake Superior mit dem Huronsee und den anderen Großen Seen verbindet.

Eine erste Schleuse wurde 1798 von der auf kanadischer Seite errichtet, aber schon 1814 im Britisch-Amerikanischen Krieg zerstört. 1837 wurde auf amerikanischer Seite der Bau der Soo Locks begonnen und 1855 fertig gestellt.

Es folgten:

das kanadische Soo Lock: 1895 erbaut, heute nur noch für Touristikboote in Betrieb

das Davis Lock: 1914 erbaut, 411 Meter lang, 24 Meter breit

das Sabin Lock: 1919 erbaut, aber nicht mehr in Betrieb

das MacArthur Lock: 1943 erbaut, 244 Meter lang, 24 Meter breit

das Poe Lock: neu erbaut 1968, 366 Meter lang, 34 Meter breit

Die Schleusenanlagen fertigen heute etwa 10.000 Schiffe pro Jahr ab. Sie werden heute als das größte Wasserkanalverkehrssystem der Welt betrachtet.

Die die Soo Locks überquerende **Sault Ste. Marie International Bridge** wurde am 31. Oktober 1962 freigegeben.

Die Sault Ste. Marie International Bridge überquert den Saint Marys River und verbindet die Zwillingstädte Sault Ste. Marie, Michigan und Sault Ste. Marie, Ontario und quert damit die Grenze zwischen den USA und Kanada.

Die Brücke ist der nördliche Endpunkt der Interstate 75.

Das Bauwerk ist eine stählerne Fachwerk-Bogenbrücke mit hängender Fahrbahn. Es besteht aus zwei eigenständigen Brückenteilen. Auf der US-amerikanischen Seite überbrücken zwei Bögen die Soo Locks und auf der kanadischen Seite überspannt ein einzelner großer Bogen die kleineren kanadischen Schleusen. Verbunden werden die beiden Teile durch eine Balkenbrücken-

Konstruktion. Im kanadischen Sault Ste. Marie bindet ein Brückenfeld die Straße ans Stadtzentrum an. Die Gesamtlänge des Bauwerks beträgt etwa 4,5 km.

**13.06.2015 Sault Ste. Marie – Canada (Ontario) – Trans Canada Highway – Chippewa Falls - Pancake Bay – Aloma Bay – Agawa Bay – Wawa – White River –Marathon – Terrace Bay - Schreiber (Lake Superior - Ontario – Canada)
10 Std. – 333 Meilen (536 km)**

Im Hotel gibt es kein Frühstück, doch „Schwiegermutter-Kaffee“, was dünner Kaffee bedeutet. Egal, wir holen uns den Kaffee ins Zimmer und essen dazu Brot mit Schinken, Eier und Bananen.

Um 8 Uhr starten wir, die Fahrt geht über die **Sault Ste. Marie International Bridge** und um 8.30 Uhr sind wir bereits in Sault Ste. Marie, Ontario – Kanada. Der Grenzübergang war kein Problem, alles ging sehr schnell und der Offizier war sehr freundlich.

Kanada ist ein nordamerikanischer Staat, der zwischen dem Atlantik im Osten und dem Pazifik im Westen liegt und nordwärts bis zum Arktischen Ozean reicht. Die einzige Landgrenze ist jene zu den USA im Süden und im Nordwesten. Der Fläche nach ist Kanada nach Russland der zweigrößte Staat der Erde und fast so groß wie Europa. Das Land nimmt rund 41 % Nordamerikas ein. Der einzige unabhängige und durch eine Landgrenze verbundene Nachbar sind die Vereinigten Staaten im Süden und im Nordwesten. Ein weiterer Nachbar ist das dänische Autonomiegebiet Grönland, das durch die rund 30 Kilometer breite Meerenge Kennedy-Kanal von der nördlichsten kanadischen Insel, Ellesmere Island, getrennt wird.

Die Besiedlung durch Indianer – First Nations - begann spätestens vor 12.000 Jahren, die Inuit folgten vor rund 5.000 Jahren. Ab dem späten 15. Jh. landeten Europäer an der Ostküste und begannen um 1600 mit der Kolonialisierung. Dabei setzten sich zunächst Franzosen und Engländer fest. In dieser Zeit breitete sich die Bezeichnung „Canada“ aus, das ursprünglich ein Name für ein Irokesendorf war. Frankreich trat 1763 seine Kolonie Neufankreich an Großbritannien ab. 1867 gründeten vier britische Kolonien die Kanadische Konföderation. Mit dem Statut von Westminster erhielt das Land 1931 gesetzgeberische Unabhängigkeit, weitere verfassungsrechtliche Bindungen zum Vereinigten Königreich wurden 1982 aufgehoben.

Nominelles Staatsoberhaupt ist Königin Elisabeth II., die durch einen Generalgouverneur vertreten wird. Kanada ist ein auf dem Westminster-System basierender parlamentarisch-demokratischer Bundesstaat und eine parlamentarische Monarchie. Amtssprachen sind Englisch und Französisch. Die Unabhängigkeitsbestrebungen der Provinz Quebec, die Stellung der frankophonen Kanadier und die Rechte der indigenen Völker (First Nations, Inuit und Metis) sind zentrale Konfliktlinien innerhalb von Staat und Gesellschaft. Die Themen Klimaschutz und Umweltschutz, Einwanderungspolitik und Rohstoffabhängigkeit sowie das Verhältnis zum südlichen Nachbarn, von dem kulturell und historisch bedingt ein zwiespältiges Bild besteht, kennzeichnen die öffentlichen Debatten.

Kanada hat, gemessen an der Bevölkerung, die höchste Einwanderungsrate unter den Flächenstaaten der Welt. Die Einwanderung wird über klar definierte Ziele gesteuert, die in einem Programm festgelegt wurden. Die Einwanderungskriterien sind öffentlich einsehbar und können bereits vor Antragstellung selbst überprüft werden. Für Menschen mit Berufen, die in Kanada gefragt sind, existiert zum Beispiel das Skilled Worker-Programm. Je nach Lage des Arbeitsmarkts wird eine Mindestpunktzahl festgelegt, die ein Einwanderungsinteressierter erreichen muss. Die persönliche Punktzahl setzt sich aus Punkten für den aktuellen Bildungsstand und die Berufserfahrung zusammen, aus Punkten für die vorhandenen Sprachkenntnisse in Englisch und Französisch sowie für das Alter, für Verwandte und frühere Aufenthalte in Kanada. Ein verbindliches Arbeitsangebot eines kanadischen Arbeitgebers erhöht die Punktzahl nochmals maßgeblich. Das Immigrations-Programm wurde am 1. Juli 2011 dahingehend angepasst, dass ohne ein bestehendes Arbeitsangebot nur noch Personen zum Skilled Worker-Programm zugelassen werden, die Erfahrung in einem von 29 festgelegten Berufen nachweisen können. Daneben muss ein Interessent am Skilled Worker-Programm nachweisen, dass er sich für eine gewisse Zeit finanziell selbst versorgen kann. Die notwendige Summe beläuft sich derzeit für eine alleinstehende Person auf 11.115 CAD, für eine vierköpfige Familie auf 20.654 CAD. Außerdem werden polizeiliche Führungszeugnisse aus allen Ländern benötigt, in denen der Kandidat nach dem 18. Geburtstag für sechs Monate oder länger gelebt hat.

Ontario ist eine Provinz im Südosten Kanadas. Sie ist die mit Abstand bevölkerungsreichste und nach Quebec die flächenmäßig zweitgrößte Provinz des Landes. Ontario grenzt an die Provinzen Manitoba im Westen und Québec im Osten sowie an fünf US-Bundesstaaten im Süden. Hauptstadt Ontarios und gleichzeitig größte Stadt des Landes ist Toronto. Ottawa, die Hauptstadt Kanadas, befindet sich im Osten an der Grenze zu Québec.

Ontario lässt sich in drei Hauptregionen gliedern:

Der Kanadische Schild im Nordwesten und im Zentrum bedeckt rund die Hälfte der Provinzfläche. Er ist größtenteils kaum fruchtbar, aber reich an Mineralien und gleichzeitig überzogen mit Flüssen und Seen.

Das sumpfige und bewaldete Tiefland der Hudson Bay im nordöstlichen Provinzgebiet, das fast unbewohnt ist.

Das klimatisch gemäßigte und fruchtbare Tal im Süden entlang der Großen Seen und des Sankt-Lorenz-Stroms, wo sich Landwirtschaft, Industrie und Siedlungen konzentrieren.

Trotz des Fehlens von Gebirgen wird ein großer Teil der Provinz von zahlreichen Hügelketten durchzogen, wobei insbesondere die Moränen im Kanadischen Schild sowie die Niagara-Schichtstufe im Süden zu nennen sind. Höchster Punkt der Provinz ist der 693 Meter hohe Ishpatina Ridge in der Nähe von Temagami.

Ontario ist bekannt für seinen Wasserreichtum. In der Provinz gibt es rund 250.000 Seen sowie Flüsse mit einer Gesamtlänge von mehr als 100.000 Kilometern.

Der Name Ontario ist ein irokesisches Wort und bedeutet „schöner See“ oder „schönes Wasser“. Bevor die Europäer die Region erreichten, bewohnten Algonkin- (Anishinabe, Cree und Algonkin) und Irokesen-Stämme (Irokesen, Wyandot) das Land.

Erst Halt - ist ja klar - am Visitor Center. Dort holen wir uns eine Karte und einige Info-Broschüren.

Unsere Route HW 17 – das ist der Trans Canada Highway.

Der **Trans Canada Highway** ist die einzige Bundesstraße (Federal Highway) Kanadas, die mit einigen Verzweigungen ein Verbindungssystem durch zehn Provinzen des Landes bildet. Mit über 7.000 km stellt der TCH sowohl die einzige durchgehende transkontinentale Straßenverbindung Kanadas als auch die drittlängste Straßenverbindung der Welt dar.

Die Transsibirische Straße in Russland und der Highway 1 in Australien sind länger als der TCH.

Der Yellowhead Highway bildet den nördlichen Zweig des TCH in den westlichen Provinzen. Der Trans-Canada Highway wurde zwar schon 1962 eröffnet, aber erst 1970 fertig gestellt. Zwischenzeitlich ist er größtenteils vierspurig und kreuzungsfrei ausgebaut.

Wir fahren durch den **Pancake Bay Provincial Park** und dann durch den **Lake Superior Provincial Park**.

Halt an den **Chippewa Falls**.

Der Chippewa River ist ein Zufluss des Lake Superior in der kanadischen Provinz Ontario. Der Fluss hat eine Länge von 60 km. Kurz vor seiner Mündung überwindet er die Chippewa Falls. Er mündet 55 km nördlich von Sault Ste. Marie in die Batchawana Bay. Der Trans Canada Highway (HW 17) überquert den Fluss nahe der Mündung.

Und weiter geht es, nächster Halt an der **Algoma Bay** und später an der **Agawa Bay**. Hier mündet der Agawa River in den Lake Superior. In der Nähe findet man die Agawa Rock Piktographs. Einige der Bilder sind mind. 1.500 Jahre alt. Aagawaa bedeutet geschützter Ort in der Sprache der Ojibwe.

Die Fahrt heute gefällt uns super gut, Wildnis pur! Felsen, dichter Wald und das Highlight des Tages, ein Bär sitzt in der Wiese am Straßenrand. Aber gemäß den Regeln, wir halten nicht, um zu fotografieren.

Rolf scheint übrigens der einzige Fahrer zu sein, der sich an die Geschwindigkeitsregeln hält – heute hier nur 90 km/h – gestern 55 Meilen = 88 km/h.

Wir haben mehrere Gründe, um nicht zu rasen: Erstens wollen wir beide etwas sehen und zweitens kostet so ein Speed-Ticket 100 Dollar oder mehr. Dafür ist uns unser Geld denn doch zu schade.

Etwas ist merkwürdig, unten am See ist es kalt und je höher wir fahren, desto wärmer wird es. Und dann die Mücken ... es muss hier Tausende geben. Mit Vergnügen stürzen sie sich bei jedem Halt auf uns.

Gegen 12.45 Uhr machen wir Pause in Wawa, einem Mini-Ort. Es gibt Suppe, Fries, Kaffee, Saft – 9 Euro. Leider sind in dem Dorf viele Läden geschlossen. Auch hier will niemand mehr leben. Mich faszinieren die riesigen Skulpturen der Wildgänse, die man hier überall sehen kann. Herrlich.

Wawa, früher bekannt als **Michipicoten**. Der Ort, ca. 3.000 Einwohner, entwickelte sich zunächst wegen des Pelzhandels, später wurden Gold und Eisenerz in der Gegend gefunden und abgebaut. Dadurch entwickelte sich Stahlindustrie in der Region. Die Helen Mine hatte von 1900 bis 1918 die höchste Produktion von Eisenerz in Kanada.

Die 8,5 m hohe Statue einer Kanada-Gans, 1960 errichtet, blickt majestätisch über den Trans Canada Highway. Wawa stammt ebenfalls aus der Sprache der Ojibwe: Die Indianer nannten den Orte wewe – Wildgans.

Und weiter geht die Tour, vorbei an White Lake/River.

Gegen 14.45 Uhr gibt es auf dem Highway, der die einzige Straße hier durch die Wildnis ist, einen schweren Unfall. Ein Truck ist mit einem Pickup zusammen gestoßen, in den Wald gerast, umgekippt. Ein schwerverletzter Mann, eine leicht verletzte Frau. Bis die Ambulanz kommen wird, kann es dauern – sie kommt vom 33 km entfernten Marathon. Die Feuerwehr wird auch erwartet. Wir halten ein Schwätzchen mit einem älteren Motorradfahrer, der meint, wir sollten uns auf ein paar Stunden Wartezeit einrichten. Er ruft schon mal seine Frau an, dass er nicht zum Essen da sein wird. Da es ziemlich warm ist, ziehen wir

unsere warmen Lederklamotten aus und Rolf macht sich auf zur Polizeisperre, um Näheres zu erfahren. In kurzer Zeit hat sich eine riesige Schlange von Fahrzeugen gebildet. Der Polizeioffizier ist sehr freundlich, sagt, dass man bemüht sei, eine Straßenseite zu reinigen und dann wieder für den Verkehr frei zu geben. Rolf fotografierte, unzählige Trucks bis hinter eine Kurve. Die Leute steigen aus, unterhalten sich, tauschen Erlebnisse und Adressen aus. Alle sind sich einig, Gott sei Dank ist niemand tot, sonst würde alles noch viel länger dauern.

Und dann das zweite Highlight des Tages: Ein Luchs kommt aus dem Wald, setzt sich hin und schaut, was denn da los ist. Dann macht er Anstalten, die Straße zu überqueren, wir alle weichen zurück. Niemand will diesem herrlichen Tier etwas Böses, Fotos werden aus weiter Entfernung geschossen.

Doch der Luchs überlegt es sich anders, er verschwindet zurück in die Sicherheit des Waldes. Schon ungewöhnlich, so ein Tier am helllichten Tag zu erleben, denn Luchse sind bekanntlich Nachttiere. Ich bin total aus dem Häuschen, so freue ich mich über diese Begegnung.

Der ältere Biker, der in dem 33 km entfernten Marathon lebt, erzählt uns, dass es hier auf dieser Straße, die mitten durch die Wildnis führt, oft tödliche Unfälle mit Elchen (moose in USA und Kanada genannt) gibt. Uns ist schon aufgefallen, dass alle paar Kilometer ein Warnschild steht.

Nach ca. 1 ½ Stunden – 16.15 Uhr – können wir weiterfahren. Durch die Unterhaltung mit den anderen Leuten ist uns die Zeit schnell vergangen. Doch es wird heute wieder ein langer Tag werden. Erst gegen 18 Uhr passieren wir Terrace Bay und erreichen dann den Ort Schreiber, nach 333 Meilen = 536 km.

Das ist heute der zweite Horrortag für mich. Mein Bein schmerzt, meine Hüfte tut weh. Solche Tage müssen wir nicht unbedingt haben. Vorbuchung von Motels ist für die nächste Zeit gestrichen. Rolf ist da sehr verständnisvoll.

Hinzu kommt, dass wir uns so kaum etwas anschauen können, wir uns nicht so gut fühlen und dafür ist die Zeit einfach zu schade.

Der Biker hat uns übrigens erzählt, dass es neben der schlimmen Mückenplage, auch noch andere Insekten gibt, die ebenfalls stechen und beißen und damit Erkrankungen hervor rufen. Das erklärt auch, warum es hier um den Lake Superior keinen Tourismus gibt, nur ein paar Mini-Orte mit max. 3.000 Einwohnern. Der Biker erzählte weiter, dass heute der erste warme Tag sei. Am See sei es fast immer sehr kalt, darum kommen auch nur abgehärtete Angler, Fischer, Jäger in diese Region – Wildnis soweit das Auge reicht und noch weiter. Ein See, Sumpfgelände, Fluss neben dem anderen. Leider konnten wir dort kaum Pause machen wegen der aggressiven Mücken und anderer Insekten.

Die Wildnis reicht bis an die Hudson Bay. Es gibt dort keine Straßen, die Verbindung zur Außenwelt wird über Hubschrauber und Flugzeuge gehalten.

Nachdem wir im Circle Route Motel eingekcheckt haben, essen wir erst einmal zu Abend. Gut, dass wir gestern alkoholfreies Bier und Wein in den USA eingekauft haben. Rolf hat Pfeffersalami, Uschi Kochschinken, dazu harte Eier, Tomaten, Brot, Bananen.

Danach duschen wir und ruhen uns aus. Ich bin eh fix und alle.

Schreiber, gegründet 1883, ist eine kleine Stadt im Distrikt Thunder Bay und hat ca. 1.100 Einwohner. Der Ort liegt am nördlichsten Punkt des Lake Superior zwischen Nipigon und Terrace Bay am Trans-Canada Highway. Die Gemeinde wurde nach Sir Collingwood Schreiber benannt, einem Ingenieur, der maßgeblich am Bau der nahe gelegenen Bahnstrecken der Canadian Pacific Railway beteiligt war. Viele der Eisenbahnarbeiter ließen sich in Schreiber nieder. Sie kamen aus Italien, Polen, Finnland, Schottland, Irland und anderen Regionen in Kanada.

14.06.2015 Schreiber – Terrace Bay – Nipigon – Red Rock – Mackenzie - Thunder Bay – Cloud Bay - Little Norway - Susie Island Overlook - Grand Portage (USA - Wisconsin)
8 Std. – 214 Meilen (345 km)

Heute Morgen nieselt es leicht, doch im Wetterbericht ist später Sonne angesagt. Wir gehen zunächst ins nahe Restaurant zum Frühstück. „Pina’s Voyageur Restaurant“ können wir sehr empfehlen, wie auch das Motel Circle Route.

Rolf hat ein Omelett von 3 Eier und dazu Bratkartoffeln, Uschi 2 Spiegeleier, Toast, dazu Kaffee und Apfelsaft, Kosten 13 Euro.

Nach dem Frühstück telefonieren wir mit meiner Freundin Sandra, die unser Haus hütet. Es ist alles in Ordnung. So können wir beruhigt weiter auf Tour gehen.

Abfahrt 9 Uhr. Zunächst fahren wir, bei leichtem Nieselregen und viel Nebel (man sieht kaum etwas) zurück nach **Terrace Bay**, zum Strand und zu einem Wasserfall. Auch ein Leuchtturm sticht uns ins Auge und wird fotografiert.

Dann weiter durch die Wildnis, durch keine Mini-Orte, halbe Geisterstädte, da kaum noch Einwohner. Kurzer Halt an herrlichen roten Felsformationen.

Wir kommen nach **Nipigon**. Hier finden sich herrliche Hausmalereien. In einem kleinen Supermarkt kaufe ich einige Lebensmittel ein. In den Gärten sehen wir blühende Bäume und witzige Dekorationen, oft Wildgänse. Leider sind die Einwohner dieses Ortes sehr unfreundlich zu uns. Wir haben keine Ahnung wieso. Vielleicht mögen sie keine Motorradfahrer oder Fremde.

Nipigon ist ein kleiner Ort im Thunder Bay District am nördlichsten Punkt des Lake Superior am Westufer des Nipigon River. Wie bei fast allen Orten Kanadas, so speist sich auch die Geschichte Nipigons aus zwei Quellen, der der First Nations und der der Zuwanderer, vor allem der Europäer. Die ältesten Spuren reichen bis etwa 7.000 v. Chr. zurück. Felsmalereien aus der Zeit vor dem Pelzhandel fanden sich an der Mündung des Nipigon River.

1679 entstand durch einen Franzosen der erste Pelzhandelsposten, doch übernahmen 1763 die Briten die Kolonialherrschaft. 1850 zwangen sie die ortsansässigen Anishinabe zur Unterzeichnung eines Vertrags. Ein Reservat von vier Quadratmeilen entstand am Gull River nahe dem Nipigonsee auf beiden Seiten des Flusses. Es wurde an Häuptling Mishe-muckqua (Mishimakwa, „Großer Bär“) übergeben.

1859 gründete die Hudson Bay Company (HBC) den Handelsposten Red Rock Post. 1872 erwartete die HBC den Ausbau der Eisenbahn und bereitete sich mit umfangreichen Baumaßnahmen vor. Chief Trader Robert Crawford glaubte, Red Rock Post würde die Endstation der Eisenbahn werden. Nachdem sich diese Pläne zerschlagen hatten, wurde der Posten zum Hauptverteilzentrum für Waren im Einzugsbereich des Sees. Am Hafen konnten Dampfboote anlegen, die vom Oberen See kamen. 1885 begann mit der Fertigstellung der Eisenbahnverbindung ein stärkerer Zustrom von Siedlern in die Region. Der wirtschaftliche Schwerpunkt der Stadt verlagerte sich damit vom Seeufer zur Front Street. Später wurde der Handelsposten "Nepigon", dann "Nipigon" genannt.

1898 verlegte die HBC ihren Handelsposten an den Bahnhof der Canadian Pacific Railway, der jedoch 1924 einem Feuer zum Opfer fiel. Der wieder aufgebaute Handelsposten bestand bis 1999. 1908 wurde die Siedlung inkorporiert und im folgenden Jahr fanden die ersten Bürgermeisterwahlen statt. In den sogenannten "Mudflats" nahe dem Fluss siedelten sich Siedler an, die bis 1953 überwiegend von Fischfang, Jagd und ein wenig Viehzucht lebten, bis sie einem Plan zur „Entwicklung“ weichen mussten.

Am 6. Februar 2007 brannte das Holzverarbeitungswerk von Multiply Forest Products nieder, das mit über 100 Beschäftigten den größten Arbeitgeber der Region darstellte. Wenige Wochen zuvor hatten die Beschäftigten dem Besitzer der Columbia Forest Products, der in Portland im US-Bundesstaat Oregon ansässig ist, das Unternehmen abgekauft.

Wir machen einen kleinen Umweg zum Ort **Red Rock**. Hier finden sich nur noch wenige bewohnte Häuser. Ein prächtiges großes altes Hotel ist geschlossen. Schade.

Und weiter geht es, vorbei an Flüssen und Seen. Zwischendurch immer mal wieder Nebel und leichter Nieselregen. Und das Highlight des heutigen Tages: Ein junger Bär wandert entlang der Straße durch die Wiese. Ich bin begeistert.

Nun kommen wir nach Thunder Bay, aber diese Stadt gefällt uns gar nicht. Die Straßen sind eine Katastrophe. In Bob's Motel frage ich nach dem Zimmerpreis, das Hotel sieht alt und vergammelt aus, wie sein Besitzer. Preis 75 Dollar, ohne Aircondition, Kühlschrank, Internet – Bob will uns wohl abzocken. Wir verzichten daher auf eine Zimmerbesichtigung und fahren weiter, denn die Stadt gefällt uns wirklich nicht.

Thunder Bay ist eine Stadt am Lake Superior in Ontario mit ca. 110.000 Einwohnern. Sie liegt an der Thunder Bay im Westen des Oberen Sees und ist die zweitgrößte Stadt in Nordontario. Die Stadt entstand 1970 durch die Fusion der Städte Fort William, Port Arthur und den Gemeinden Neebing und McIntyre. Der Hafen Thunder Bays ist eine wichtige Verbindung zur Verschiffung von Korn und anderen Produkten in Westkanada.

Kaum sind wir aus Thunder Bay raus, befinden wir uns in einer herrlichen Landschaft – **Little Norway** – hügelig, Felsen und viel Grün. Wir sind von Sault Ste. Marie bis Thunder Bay 750 km nur durch Wildnis gefahren, einfach herrlich, wenn nur die Mücken nicht wären. Jetzt sind es für uns nur noch 65 km bis zur Grenze Kanada / USA. Da wir auf dieser Strecke kein Hotel finden, fahren wir weiter in die USA, um dort zu übernachten.

Kurz vor der Grenze besuchen wir noch das Willkommen Center Ontario, Kanada. Ich möchte dort ein Tier für unsere Sammlung Zuhause kaufen. Die Dame an der Kasse ist so was von unfreundlich, ich kann es kaum glauben. Eine andere junge Frau, die mein Erstaunen und meinen Ärger wohl sieht, mischt sich ein und wickelt mir das gekaufte Plüsch-Hörnchen in ein Stück Papier ein. Ich bin so wütend, dass ich einen entsprechenden Eintrag in das ausliegende Gästebuch mache. Hier muss ich mal wieder sagen, dass die Amerikaner im Westen der USA wesentlich freundlicher und hilfsbereiter als die Kanadier sind. Auch die kanadischen Motorradfahrer sind sehr eingebildet und grüßen kaum mal. Ein Ehepaar, die Frau mit weißer! Lederjacke – das bedeutet „Kaffeefahrer“ – an einem Hotel schaute uns sehr verächtlich von oben bis unten an. Keine Ahnung wieso.

Gegen 15.45 Uhr erreichen wir die Grenze. Der Grenzbeamte fragt Rolf ein Loch in den Bauch, dann entdeckt er unsere Visa für den Iran (2014). Wir müssen das Motorrad parken und in ein Gebäude zur Befragung. Nach 10 Minuten Wartezeit befragt

uns ein anderer Grenzbeamter. Rolf erklärt ihm, dass wir Kulturreisende seien und uns im Iran Persepolis und andere UNESCO Kulturgüter angeschaut hätten. Er kennt das und ist zufrieden. Wir dürfen wieder in die USA einreisen.

Es ist 16 Uhr bzw. 15 Uhr, denn in den USA können wir die Uhr wieder eine Stunde zurück stellen.

Direkt hinter der Grenze ist das Visitor Center von **Minnesota**.

Minnesota - aus der Sioux Sprache Dakota „gefärbtes Wasser“ ist der 32. Bundesstaat der USA. Der flächenmäßig zwölftgrößte US-Bundesstaat liegt im Norden des Landes an der Grenze zu Kanada. Knapp zwei Drittel der Bevölkerung Minnesotas lebt in der Metropolregion Minneapolis-Saint Paul – Twin Cities. Minneapolis ist zwar die bevölkerungsreichste Stadt des Bundesstaates, aber St. Paul ist die Hauptstadt. In den „Zwillingsstädten“ haben einige große, international tätige Unternehmen ihren Sitz. Des Weiteren befindet sich auch das größte Einkaufszentrum der USA, die Mall of America, in jener Metropolregion - in der Stadt Bloomington.

Minnesota trägt den Beinamen „North Star State“. Ein weiterer Spitzname des Staates ist „The Gopher State“. Gopher nennt man in Minnesota das weit verbreitete Dreizehnstreifen-Hörnchen, das oft auch Maskottchen der Sportteams ist.

Der Spitzname des Bundesstaates „Land of 10.000 Lakes“ ist keine Übertreibung. In Minnesota gibt es 11.842 Seen. Minnesota hat zudem 6.564 Flüsse mit einer Länge von insgesamt etwa 110.000 Kilometern.

In Minnesota liegen einige der ältesten Gesteine der Erde, manche sind bis zu 3,6 Milliarden Jahre alt. Vor etwa zwei Milliarden Jahren konnte Lava durch Risse des Urozeans entweichen. Die restlichen Teile des vulkanischen Gesteins bildeten den Kanadischen Schild im Nordosten Minnesotas. Nach den bis vor 1,1 Milliarden Jahren andauernden vulkanischen Aktivitäten war die geologische Aktivität relativ gering. Die Ausläufer der vulkanischen Berge formten Seen im nördlichen Minnesota. Diese Seen bewirkten eine Verflachung Minnesotas, welche sich mit der vor 600.000 Jahren beginnenden Vergletscherung weiter verstärkte. Mindestens ein Kilometer dicke Gletscher bewegten sich über die Gebiete und formten Minnesotas heutige Landschaft. Der letzte von vier bedeutenden Gletschern, der Wisconsin Gletscher, zog sich vor 12.000 Jahren aus Minnesota zurück. Die Ausdehnung dieser Gletscher reichte mit Ausnahme des äußeren Südwestens und Südostens über ganz Minnesota.

Es gibt zwei National Monuments:

Pipestone National Monument

bewahrt die Steinbrüche, in denen Prärie-Indianer den Stein für ihre Pfeifen gewannen und bis heute gewinnen

Grand Portage National Monument

ist eine Gedenkstätte für die Geschichte des Pelzhandels am Ort einer Handelsstation am Lake Superior

Vor der Besiedlung durch die Europäer war Minnesota von den Anishinabe, den Sioux und anderen Ureinwohnern bewohnt. Im Südwesten des Staates liegen die Steinbrüche, in denen Catlinit, der Pfeifenstein, gewonnen wird. Er wurde in den gesamten Great Plains gehandelt und alle Prärie-Indianer bevorzugten ihn, um daraus die Köpfe ihrer Friedenspfeifen – Calumets – zu schnitzen.

Die ersten europäischen Siedler waren französische Pelzhändler, welche zu Beginn des 17. Jh. ankamen.

Als die Ojibwe-Indianer später weiter westwärts nach Minnesota zogen, kam es zu Spannungen mit den Sioux. Entdecker führten Forschungsreisen in dem Gebiet des heutigen Staats Minnesota durch und kartierten ihn. 1679 errichtete Greysolon nach einer Expedition am Ufer des Lake Superior ein Fort und beanspruchte das Gebiet des nördlichen Minnesotas fortan für Frankreich. Als Folge des Franzosen- und Indianerkrieges musste Frankreich 1763 diese Gebiete jedoch an Großbritannien abtreten. Mit dem Frieden von Paris und der Unabhängigkeitserklärung wurde das Gebiet zwischen den Großen Seen und dem Mississippi Teil des Nordwestterritoriums und war damit erstmals den USA zugehörig. Zwischen 1860 und 1870 kam die erste große Welle deutscher Einwanderer, die noch heute das kulturelle Bild Minnesotas prägen.

Rolf holt im Visitor Center eine Straßenkarte und fragt nach Hotels, die in der Nähe sind. Man empfiehlt uns das **Grand Portage Lodge and Casino** oder wir müssten nochmals ca. 45 Minuten weiterfahren nach Grand Marais. Doch dazu haben wir keine Lust. Wir machen uns also auf den Weg zum Hotel. Vorher halten wir noch am **Susie Island Overlook**, der See liegt im Nebel. Eine Info-Tafel gibt Auskunft über die Geschichte der Indianer in dieser Gegend.

Um 1960 war Grand Portage ziemlich isoliert. Nachdem der HW 61 durch die Reservation gebaut wurde, schloss sich der Rat der Indianer mit der Radisson Hotel Gruppe zusammen und baute 1970 das Grand Portage Lodge und Casino.

Wir kommen zum Hotel, nach 214 Meilen = 345 km und wir haben Glück, bekommen ein schönes großes Zimmer mit Blick auf den Lake Superior. Alle Bediensteten dieses Hotels sind sehr freundlich und hilfsbereit. Das Hotel können wir nur wärmstens empfehlen, auch wenn man das Casino nicht besuchen will (wie wir z. B.).

Zum Abendessen haben wir ital. Mortadella, Lachs, Tomaten, Brot, Bier, Rotwein, Marshmallows und Mars. Nach 19.30 Uhr duschen wir und relaxen. Leider funktioniert im Neubau des Hotels das WLAN noch nicht, so dass wir keine Bilder an die Face-

book Freunde versenden können.

**15.06.2015 Grand Portage – Grand Portage National Monument (Fort) – High Falls – Grand Marais – Cascade Falls – Cross River - Silver Bay - Beaver Bay – Splitrock Lighthouse State Park – Silver Bay (Minnesota)
9 ½ Std. – 133 Meilen (214 km)**

Aufstehen um 6 Uhr, sehr gutes Frühstück um 7 Uhr im Hotel.

Telefonat mit unserem Motorrad-Freund Nate Engevik in Roseau, wir werden am Mittwoch dort erwartet.

Heute Morgen haben wir herrliches Wetter, der Nebel ist verschwunden und der See liegt im Sonnenschein.

Unsere Fahrt führt uns zunächst zum **Grand Portage National Monument**. Im Visitor Center schauen wir uns einen halbstündigen Film über die Geschichte von Grand Portage an. Dann besuchen wir das Fort. Überall wird hier gearbeitet, gebastelt, gekocht – wir können zuschauen, fragen, uns alles erklären lassen und probieren. Die Menschen im Fort – in Originalkleidung – leben uns Geschichte vor. Wir schauen uns alle Räumlichkeiten an, dürfen die verschiedenen Felle, die hier früher gehandelt wurden, anfassen. Phantastisch, uns gefallen solche Dinge sehr gut.

Nach vielen Bildern wandern wir hinunter zum Lake Superior, wo wir ein großes Kanu bestaunen, mit dem früher die Waren transportiert wurden. Rolf testet, wie kalt das Wasser des Sees ist.

Die Gedenkstätte bewahrt einen verkehrsgeschichtlich bedeutenden Ort an den Great Lakes und wichtigen Stützpunkt des Pelzhandels mit dem Inneren des heutigen Kanadas. Die Gedenkstätte wurde in den 1930er Jahren teilweise rekonstruiert, 1960 als National Monument gewidmet. Sie wird vom National Park Service verwaltet.

Grand Portage heißt nach einer Portage, einem Abschnitt am Pigeon River, in dem Kanus getragen werden müssen. Der Fluss mündet etwas östlich in den Lake Superior. Der Pigeon River ist Teil einer Verbindung über die Laurentianische Wasserscheide zum Lake of the Woods und weiter zum Lake Winnipeg im Innern Kanadas. Sein Unterlauf ist durch mehrere Wasserfälle für Kanus nicht befahrbar. Über rund 14 km mussten die Kanus und alle Güter vom Seeufer getragen werden, bis der nutzbare Fluss erreicht wurde.

Die Anishinabe-Indianer der Region kannten und nutzten die Route seit alters her, wie auch die benachbarten Völker.

Die **Anishinabe** (das erste Volk - auch als **Ojibwa**, **Ojibwe** oder **Chippewa** bezeichnet) sind eines der heute größten Indianervölker Nordamerikas. Ihr traditionelles Siedlungsgebiet erstreckt sich über Kanada und die nördlichen USA von den Great Lakes bis zu den Rocky Mountains. Heute leben noch etwa 200.000 Anishinabe in Nordamerika.

1679 erreichte erstmals ein französischstämmiger weißer Pelzhändler das nordwestliche Ufer des Lake Superior. Kurz darauf zeigten Indianer den Weißen ihren Verkehrsweg ins Innere des Landes. Der Pelzhandel war geprägt durch die Konkurrenz zwischen den französischen Pionieren und den Engländern der Hudson Bay Company, die erst 1670 gegründet, aber sehr kapitalstark war. 1713 mussten sich die Franzosen gemäß dem Vertrag von Utrecht aus dem Nordosten um die Hudson Bay zurückziehen und konzentrierten sich stärker auf die Great Lakes. Erstmals schriftlich erwähnt wurde Grand Portage 1722 von einem französischen Offizier. An beiden Enden der Tragestrecke legten die Händler kleine Lager an.

Nach dem Franzosen- und Indianerkrieg verlor Frankreich 1763 alle Besitzungen im Nordosten an Großbritannien, die französischen Pelzhändler gingen entweder nach New Orleans und in die Kolonie Louisiana und / oder operierten als unabhängige Händler unter britischer Regierung von Montreal aus. Erst 1783 gründeten überwiegend französischstämmige Händler die North West Company, die in Konkurrenz zur Hudson Bay Company den Nordwesten des jetzt Kanada genannten Landes erschließen und nutzen wollte. Fast ihre gesamten Geschäfte wickelten sie über den Lake Superior und die Portage des Pigeon River ab und bauten ihren Stützpunkt aus.

An beiden Enden der Portage wurden befestigte Warenlager errichtet. Am Seeufer ein großes durch Palisaden umschlossenes Gelände mit mehreren Bauten, am Fluss das kleine Fort Caroline. Ab 1787 verlegte die North West Company ihr Hauptquartier jeweils im Sommerhalbjahr von Montreal in ihren Stützpunkt am Lake Superior und errichtete zu diesem Zweck die Great Hall als Verwaltungssitz. Von hier stieß Alexander MacKenzie im Auftrag der Company zum Außenposten Fort Chipewyan vor, als er 1793 als erster Weißer den Nordamerikanischen Kontinent durchquerte und den Pazifischen Ozean erreichte.

Im Rahmen des Amerikanischen Unabhängigkeitskrieges mussten die Briten ihr Militär 1779 zurückziehen, der Teil des Lake Superior geriet unter amerikanischen Einfluss. 1803 wurden die Grenzen zwischen den Vereinigten Staaten und dem britischen Kanada festgelegt und Grand Portage war jetzt amerikanisch. Die North West Company verlegte ihren Posten um rund 50 km Richtung Norden nach Fort William (heute ein Teil von Thunder Bay) an einer Portage an der Mündung des Kaministiquia River. Ab 1804 verfielen die Bauten in Grand Portage.

Kurz vor 1840 eröffnete die American Fur Company von John Jacob Astor noch einmal einen kurzlebigen Handels- und Versorgungsposten an der Grand Portage, zog sich aber beim endgültigen Niedergang des Pelzhandels 1843 wieder zurück.

1922 begann die Minnesota Historical Society, eine geschichtswissenschaftliche Fachgesellschaft, mit der Erforschung der Geschichte von Grand Portage im Rahmen ihrer Beschäftigung mit dem Pelzhandel. Im Rahmen des New Deal wurden von 1936 bis 1940 Arbeitskräfte des Civilian Conservation Corps zur Rekonstruktion des Stützpunkts herangezogen.

Die Amerikaner hatten kein Interesse am Handel, sondern nur Interesse am Land der Indianer. Diesen wurden zwei kleine Reservationen zugewiesen. Durch die Gesetze Daws Act 1887 und Nelson Act 1889 konnten Landspekulanten in den Indianer-Reservaten Land erwerben. 1934 begann eine Neuorganisation der Indianer. Der Grand Portage Stamm verband sich mit dem Chippewa-Stamm und sie verlangten ihr Land zurück. Sie mussten jedoch das Land, was ursprünglich ihnen gehörte, zurückkaufen. Ein großes Unrecht, wie so oft in der Geschichte der Indianer.

1958 schenkte der Stamm „Grand Portage Lake Superior Chippewa“ dem amerikanischen Staat Indianerland, um ein National Monument zu errichten – das Grand Portage National Monument.

Die Gedenkstätte umfasst den Uferbereich am Lake Superior mit der Palisade, den Bauten im umschlossenen Gebiet und ein Lagerhaus außerhalb, den rund 14 km langen, schmalen Fußpfad und den ehemaligen Standort von Fort Caroline am Pigeon River. Sie bildet eine Enklave in der **Grand Portage Indian Reservation** der Anishinabe, Einwohner ca. 600.

Der Flusslauf und die Wasserfälle liegen im **Grand Portage State Park**, der als einziger State Park nicht im Besitz des Staates Minnesota ist, sondern den Indianern gehört und 1989 an den Staat Minnesota verpachtet wurde.

1969 brannte die 1940 rekonstruierte Great Hall nieder, erst 1980 standen Mittel bereit, um sie nach neueren Erkenntnissen originalgetreuer wieder zu errichten. Außerdem besteht die Gedenkstätte aus dem angebauten Küchengebäude, einem Torturm und den Palisaden sowie einem Lagerhaus außerhalb.

Das Hauptgebäude ist das Besucherzentrum der Gedenkstätte, das Lagerhaus außerhalb der Palisade und das benachbarte Heritage Center, das von den Indianern betrieben wird, dienen als Museen zur Geschichte der Urbevölkerung und der Pelzhändler. Im Sommerhalbjahr wird ein historisches Indianerdorf mit Zelten rekonstruiert. Innerhalb der Palisade ist auch ein Garten mit historischen Nutzpflanzen angelegt.

Besucher können die 14 km lange eigentliche Portage zum Pigeon River wandern, im Sommer werden auch Living History Vorführungen und Touren in nachgebauten Kanus angeboten.

Nachdem wir alles erkundet und angeschaut haben, fahren wir zum Grand Portage State Park, der an der kanadischen Grenze liegt. Wir parken unser Motorrad in der Nähe des Visitor Center und laufen ca. 15 Minuten zu den High Falls. Hier stürzen die Wasser des Pigeon River 36 m in die Tiefe. Gewaltig und laut, denn in diesem Jahr führt der Fluss viel Wasser. Was hier besonders schön ist: Der Weg ist behindertengerecht angelegt, so dass auch Rollstuhlfahrer die Schönheit des Wasserfalls erleben können.

Der **Pigeon River** durchfließt die Boundary Waters Canoe Area Wildernis auf 80 km Länge, bis er in den Lake Superior mündet. Der Pigeon River ist einer der größeren Zuflüsse des Lake Superior an dessen Nordufer.

Der Fluss bildet einen Abschnitt der Staatsgrenze zwischen den USA und Kanada. Im vorindustrialisierten Zeitalter war der Fluss ein bedeutender Wasserweg für den Transport und Handel von Pelzen. Sein Unterlauf ist jedoch durch mehrere Wasserfälle für Kanus nicht befahrbar. Über rund 14 km mussten die Kanus und alle Güter vom Seeufer getragen werden, bis der nutzbare Fluss erreicht wurde.

Wir laufen zurück zum Visitor Center, welches 2010 eröffnet hat. Das Museum zeigt wunderschöne Dinge aus dem Leben der Ojibwe Indianer: Werkzeuge, Kleidung, Schmuck und vieles mehr. Ich bin natürlich mal wieder begeistert und kann mich kaum trennen von dem schönen Ort.

Nach 12 Uhr machen wir uns auf den Weg gen Süden, HW 61. Die Straße durch die Indianer-Reservation ist herrlich. Rechts Felsen, dichter Wald und links der kalte Lake Superior.

Wir passieren Grand Marais, 1.350 Einwohner. Ein sehr hübsches Städtchen mit schönen Häusern. In einem der Gärten spaziert ein Reh herum und frisst sich an den Blumen satt. Na, die Bewohner werden nicht begeistert sein.

Auf der Weiterfahrt halten wir an einem großen Haus. Die Leute, die dort leben, haben unzählige Steine gesammelt und in den Steinen, auf den Bäumen Tierskulpturen angebracht. So etwas haben wir ja noch nie gesehen. Also Foto machen.

Und weiter geht es, bis zum **Cascade River State Park**. Hier kann man eine längere Wanderung zu den Wasserfällen unternehmen. Ab hier wird es warm. Bisher war die Fahrt am See entlang ziemlich kalt. Unterwegs sehen wir ein American Inn Motel, wir fragen nach dem Übernachtungspreis – 134 Dollar! Auf Discount angesprochen, will man uns 10 Dollar nachlassen, doch das ist uns auch noch viel zu teuer, 124 Dollar plus Tax (Steuer). Also fahren wir weiter.

Wir kommen nach **Schroeder**. Die ist ein kleiner Ort, benannt nach einem Holzbaron, am Cross River. Dies ist ein 33 km langer Fluss, der direkt in den Lake Superior mündet.

1846 hat Father Frederic Baraga (ein kath. Priester aus Slowenien) hier ein Kreuz aus Holz errichtet (heute durch einen Granit-Gedenkstein ersetzt), als Dank für seine Rettung. Der Fluss bekam daher den Namen Cross River. 1846 war Baraga mit einem Indianerfreund in einem Kanu auf dem Lake Superior unterwegs und geriet in einen Sturm. Der See warf das Kanu in die Flussmündung, so dass sie gerettet waren. Frederich Baraga, ein Missionar, der sich besonders mit den Ojibwe Indianern befasste, war der erste kath. Bischof der Diözese Sault Ste. Marie / Marquette, Michigan.

Und weiter geht es. Wir kommen nach **Silver Bay**, 1.800 Einwohner. Hier entdecken wir das Marina Hotel. Es wird geführt von einem urigen alten Kauz, der 3 Worte Deutsch spricht – allerdings nur Schimpfwörter. Ich kann es kaum glauben, als er mir den Zimmerpreis nennt, 50 Dollar bei Barzahlung und 55 Dollar bei Zahlung mit Kreditkarte. Natürlich nehmen wir das Zimmer und zahlen bar. Das Zimmer ist zwar klein, aber sauber und nett eingerichtet. Zum Übernachten reicht es, wir machen ja hier keinen wochenlangen Urlaub.

Silver Bay ging aus einer 1954 gegründeten Siedlung am nordöstlichen Rand von Beaver Bay hervor. Dort wurde von der Minengesellschaft Reserve Corporation das im 100 km nordwestlich gelegenen Babbitt geförderte Takonit auf Schiffe verladen und zu Stahl verarbeitenden Betrieben rund um die Great Lakes gebracht.

In den 1960er Jahren wurde bekannt, dass die Reserve Corporation ihren Abraum in den Oberen See versenkt. 1972 wurde die Firma auf der Grundlage des Rivers and Harbors Act von 1899 gerichtlich an der weiteren Versenkung schädlicher Stoffe in Bundesgewässern gehindert.

Schnell laden wir ab und fahren dann über Beaver Bay, 140 Einwohner, weiter zum **Splitrock Lighthouse State Park**. Eintritt 9 Dollar/Person, für uns Senioren 7 Dollar/Person. Aber die Investition lohnt sich. Zunächst sehen wir uns einen Film über die Geschichte an, das ist eine gute Einführung und sehr interessant. Dann machen wir uns auf zur Besichtigung. Überall finden sich interessante Info-Tafeln, z. B. über das Nebelsignal, welches noch heute alle 30 Minuten zu hören ist. Ohrenbetäubend laut, besonders im Gebäude-Innern. Eines der restaurierten Häuser ist eine Art Museum. Wir sehen, wie die Menschen damals hier am Leuchtturm lebten. Es gibt leckere selbstgebackene Plätzchen für die Besucher.

Einige andere restaurierte Häuser sind durch Rasenanlagen und Zaun abgetrennt. Ein Schild bittet darum, die Privatsphäre der Bewohner zu respektieren und dort nicht herum zu laufen und zu fotografieren. Hier wohnen einige der Angestellten des State Parkes. Ein schöner Ort, da würde ich auch gerne leben.

Rolf lässt es sich nicht nehmen, hinauf den Leuchtturm zu steigen. Ich verzichte, zu viele Stufen und genieße lieber den herrlichen Blick über den See.

Später wandern wir durch eine Wildnis zu den Überresten der Tramway. Sie führt vom Lake Superior auf die Höhe zu den Häusern. Alle Waren mussten per Boot angeliefert werden. Bevor die Tramway 1916 gebaut wurde, mussten die Waren 171 Stufen hinauf zu den Häusern getragen werden. Noch heute führen 177 Stufen hinunter zum See, die man ja dann auch wieder hinauf steigen muss. So kann man nachempfinden, was die Menschen damals geleistet haben. Eine schwere Arbeit. Die Tramway war bis 1934 in Betrieb, dann wurde der Highway 61 gebaut und die Waren konnten über die Straße angeliefert werden.

Ich verzichte auch hier auf die vielen Stufen und lasse Rolf allein zum Ufer des Lake Superior hinab steigen. Während ich mir die Überreste der Tramway ansehe, werde ich fast von irgendwelchen Stechbiestern aufgefressen. Ich mache mich also langsam auf den Rückweg durch die Wildnis zum Leuchtturm, in der Hoffnung, dass Rolf mir bald folgt. Zusammen schauen wir uns dann noch das Besucher-Zentrum an. Gut, dass wir mit dem Motorrad unterwegs sind, so verkneift man sich doch manchen Kauf.

Split Rock Lighthouse State Park ist ein rund 839 Hektar großer State Park an der Küste des Lake Superior. Er ist vor allem für das Split Rock Lighthouse bekannt, einen 1910 erbauten Leuchtturm.

Split Rock Light ist ein Leuchtturm im State Park. Nachdem im November 1905 während eines Sturms zahlreiche Schiffe untergegangen waren, veranlasste die United States Lighthouse Service den Bau des Leuchtturms an der Felsenküste. Ralph Russell Tinkham entwarf den 40 Meter hohen und rund 65.000 US-Dollar teuren Turm. Er ist sechseckig aus Ziegelstein erbaut und wird durch ein inneres Stahlgerüst verstärkt. Am 31. Juli 1910 nahm er seinen Betrieb auf. Das ursprünglich mit Petroleum betriebene Leuchtfeuer wurde 1940 durch ein 1.000 Watt starkes elektrisches Licht ersetzt. 1969 stellte der Leuchtturm seinen Betrieb ein und wurde mit der umliegenden Gegend in das National Register of Historic Places aufgenommen.

Der Leuchtturm und einige umliegende Gebäude wurden restauriert und im Stil der 1920er Jahre gestaltet. Die Minnesota Historical Society betreibt dort heute ein Museum. Eine weitere Sehenswürdigkeit ist der Wasserfall am Split Rock River im Süden des Parks.

Der State Park liegt im Nordosten des Bundesstaates Minnesota, rund 25 Kilometer nördlich von Two Harbours. Große Flächen des während der letzten Eiszeit von Gletschern geformten hügeligen Geländes sind bewaldet und bieten verschiedene

Wander- und Radwege, die im Winter zum Skilanglauf genutzt werden. Im Split Rock Lighthouse State Park liegt auch ein Campingplatz.

Über Beaver Bay fahren wir zurück nach Silver Bay, wo wir in einer urigen Bar Bier und Wein einkaufen. Man wird darauf hingewiesen, dass man im Gebäude keine Feuerwaffen tragen darf. Nun ja, wir haben unsere Waffen eh nicht mit auf Reisen genommen. Bei Zup's können wir noch Lebensmittel einkaufen, so dass wir nicht verhungern müssen.

Dann geht es zurück ins Hotel, wo wir zu Abend essen: Salami, Tomaten, Nektarinen, Ölsardinen, Bananen, Miller Light, Chablis, ital. Brot, Marshmallows.

Nach dem Essen wird geduscht und sich ausgeruht, ich muss schreiben, sonst vergesse ich alles, was wir gesehen und erlebt haben. Heute sind wir z. B. nur wenige Meilen gefahren, haben aber sehr viel angeschaut. Einfach herrlich und dazu das schöne Wetter – wenn Engel reisen, lacht der Himmel. Das wird wohl stimmen.

Unterwegs haben wir noch das schöne Begrüßungsschild von Silver Bay fotografiert – ein Miner, das Symbol für die kleine Stadt – Abbau von Eisenerzen.

Leider geht es mir in der Nacht nicht gut, ich habe Magenschmerzen ohne Ende und mir ist kotzübel. Erst nach einer Weile beruhigt sich alles. Mir sind die Marshmallows nicht bekommen, sie werden ab sofort von meiner Speisekarte gestrichen.

**16.06.2015 Silver Bay – Beaver Bay – Finland – Ely – Tower – Soudan Underground Mine State Park – Cook – Orr - International Falls (Minnesota)
8 Std. - 208 Meilen (335 km)**

Heute Morgen stehen wir früh auf, Abfahrt um 7.30 Uhr. Wir haben inzwischen mit Raneë Gienger Kontakt aufnehmen können, ebenso mit der Pioneer Lodge in Fort Benton, Montana. Wir werden Raneë und Familie in Center, North Dakota, in den nächsten Tagen besuchen.

Die Sonne lacht wieder vom Himmel, welch ein Glück wir doch haben. Zunächst schauen wir uns von einem Overlook die **Northshore Mining Taconit Fabrik** an, die riesig ist. Auf einer Info-Tafel findet man alles Wissenswerte. Wir finden das alles mal wieder sehr interessant und sind froh, dass wir uns das noch angeschaut haben, ehe wir weiterfahren.

Taconit ist ein eisenhaltiges, feuersteinartiges Gestein, das nach den Taconic Mountains in den USA benannt wurde. Es ist ein präkambrisches (vor 4,56 Milliarden Jahren) Sedimentgestein, das wegen des typischen Wechsels zwischen eisenhaltigen Schichten und Schichten aus Tonschiefer oder Chert zu den Bändererzen gehört. Der sehr fein verteilte Eisengehalt in Form von Magnetit liegt zwischen 25 und 30 %. Die größten Lagerstätten der Welt befinden sich in der Mesabi Range in Minnesota.

Die **Mesabi Range** ist ein 110 Meilen (etwa 170 km) langer Eisenerz-Gürtel, durchschnittlich 1 bis 3 Meilen breit, der stellenweise eine Dicke von 500 Fuß (150 m) erreicht. Sie ist das größte der vier Eisenerzvorkommen in Minnesota, die zusammen als Iron Range bekannt sind. Ihr hochgradiges Erz enthält bis zu 70 % Eisen, was die Range zur führenden Eisenerzlagerstätte der USA macht. Mesabi ist ein Ojibwe-Name und bedeutet "Riese".

Ende des 19. und Anfang des 20. Jh. war das vorhandene Eisenerz von so hoher Qualität, dass Taconit als unrentables Abfallprodukt angesehen wurde. Nach dem Zweiten Weltkrieg war jedoch ein Großteil des hochwertigen Erzes in den USA bereits abgebaut worden, so dass Taconit als neue Quelle für Eisen wirtschaftlich wurde.

Zur Verarbeitung von Taconit wird das Erz zu feinem Pulver gemahlen, das Eisen wird anschließend mit Hilfe von starken Magneten vom übrigen Gestein getrennt. Das pulverige Eisenkonzentrat wird dann zusammen mit Bentonit und Kalk als Flussmittel zu Pellets von etwa einem Zentimeter Durchmesser gerollt, die zu ungefähr 65 % aus Eisen bestehen. Die Pellets werden anschließend zur Weiterverarbeitung auf hohe Temperaturen erhitzt, um das Magnetit (Fe_3O_4) zu Hämatit (Fe_2O_3) zu oxidieren.

Das konzentrierte Taconit wird von den Produktionsstätten mit der Eisenbahn nach Silver Bay, Two Harbours und zu den Zwillingshäfen von Duluth und Superior am Lake Superior transportiert und anschließend mit Massengutfrachtern zu anderen Standorten entlang der Great Lakes verschifft. Viele Stahl erzeugende Betriebe befinden sich in der Nähe des Eriesees.

Zwischen 1900 und 1992 wurde das Erz von großen Entlademaschinen, den sogenannten Hulett-Maschinen entladen, die das Bild der Region prägten. Danach kamen selbstentladende Schiffe auf und machten diese Maschinen überflüssig.

Das Gesundheitsministerium des US-Bundesstaates Minnesota hat eine Studie in Auftrag gegeben die ermitteln soll, ob die Fasern oder der Staub des Taconits mit Lungenleiden wie Pleuramesotheliomen oder Asbestose in Zusammenhang stehen. Eine vorherige Studie aus dem Jahr 2003, die an Taconitbergleuten vorgenommen wurde, kam zu dem Ergebnis, dass die wahrscheinliche Ursache in 14 von 17 Fällen von Pleuramesotheliome der Kontakt mit Asbest war, welches bei der Taconitve-

rarbeitung auftritt. In der als Iron Range bezeichneten Region von Minnesota treten Pleuramesotheliome zweimal so häufig auf wie im Durchschnitt.

Wir verlassen Silver Bay auf dem HW 61, passieren Beaver Bay, wo zu lesen ist, dass man 2011 61 Einwohner hatte und 2015 schon wieder 181! Leider finden wir hier kein offenes Cafe, so dass wir ohne Frühstück erst einmal weiterfahren. Wir verlassen den Lake Superior und fahren in die Wildnis, HW 1.

In **Finland** stoppen wir am Restauraunt „Our Place“. Es sieht irgendwie einladend aus und wir hoffen auf ein gutes Frühstück. Finland ist eine Siedlung auf gemeindefreiem Gebiet im Lake County mit ca. 195 Einwohnern. Hierher verirren sich keine deutschen Touristen. Angler, Fischer und Jäger aus den USA machen hier Ferien in Hütten, die man mieten kann.

Die Einheimischen nehmen uns freundlich auf und die nette Bedienung plaudert mit uns ein bisschen, ehe sie uns mit der Speisekarte, die ein bisschen verwirrend ist, berät. Es gibt Eier, Bratkartoffeln, Steak, alles sehr lecker. Witzig sind auch die Schilder auf den Toiletten – Does (weibl. Reh) – Frauen, Bucks (Hirsch) – Männer.

Nachdem wir uns gestärkt haben, fahren wir nach 9 Uhr weiter, HW 1 Richtung Westen. Kaum sind wir unterwegs, springt ein Reh vor uns auf die Straße. Wenig später liegt eine umgestürzte Pappel halb auf dem Highway, der hier durch eine Wildnis führt, nur ganz selten ist einmal ein Haus zu sehen. Es gibt viele Pinien und Pappeln in dem sehr dichten Wald. Es ist herrliches Wetter, sonnig, bei 13 Grad. Kurzer Fotostopp am Kawishiwi-River. Auch dieser Name entstammt der Sprache der Ojibwe Indianer und bedeutet „Fluss voller Biberhäuser“.

Um 10.30 Uhr halten wir in **Ely**, 3.600 Einwohner. Der Highway 1 war heute bisher – ca. 60 Meilen (97 km) eine schreckliche Holperpiste, kein Verkehr, nur hin und wieder mal ein riesiger Holztransporter.

Gegen 12 Uhr erreichen wir **Tower**. Die Stadt, gegründet 1889, ist der älteste Ort in der Arrowhead-Region. Heute leben dort ca. 500 Einwohner. Die Stadt verdankt ihre Entstehung der nahen Soudan-Mine und wurde nach dem Minen-Finanzier, Charlemagne Tower, benannt. 1996 wurden hier minus 51 Grad gemessen. Tower und das Embarass Valley sind die kältesten bewohnten Gegenden in den unteren 48 Staaten in den USA.

Wir wollen uns den nahen **Soudan Underground Mine State Park** ansehen. Der das Bergwerk umgebende Park befindet sich am Ufer des Lake Vermilion, innerhalb der Vermilion Range des nördlichen Minnesota. Das Bergwerk liegt unweit des HW 169, ca. 1 km von Tower entfernt.

Zunächst schauen wir uns auch hier einen Film an, darin werden sehr anschaulich die Entstehung der Mine und der Untertagebau dargestellt. Mich fasziniert das, komme ich doch aus dem Ruhrgebiet und habe schon mehrere Untertage-Zechentouren mit gemacht. Rolf ist besonders von den technischen Details der Anlage begeistert. Der elektrisch betriebene Förderkorb hat es ihm angetan.

Das Bergwerk ist das älteste, tiefste und ehemals reichste Bergwerk Minnesotas und beherbergt auch das Soudan Underground Laboratory. Seit dem 13. November 1966 ist das Bergwerk im National Register of Historic Places eingetragen.

Die Gebäude an der Oberfläche stehen zur Besichtigung frei und während der Sommermonate gibt es täglich Bergwerksführungen. Die Besucher können in einem 80 Jahre alten elektrisch betriebenen Förderkorb bis auf Ebene 27 fahren. Es gibt zwei unterschiedliche Besuchstouren; eine konzentriert sich auf die Erkundung historischer Bergwerkseinrichtungen, die andere zeigt die modernen physikalischen Laboreinrichtungen.

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts entdeckten Kundschafter auf der Suche nach Gold im nördlichen Minnesota an dieser Stelle extrem reichhaltige Adern Hämatit, deren Gehalt an Eisen mehr als 65 % betrug. Im Jahr 1882 begann der Abbau im Tagebau. 1900 wurde aus Sicherheitsgründen die Mine in ein Bergwerk umgewandelt. Von 1901 an bis zum Ende des Bergwerkbetriebes 1962 gehörten die Schachtanlagen der United States Steel Corporation.

Im Jahr 1912 erreicht die Mine eine Tiefe von 381 m und zum Zeitpunkt der Schließung war mit Ebene 27 der tiefste Punkt mit 713,5 m unter der Oberfläche erreicht. US Steel schenkte die Anlage dem Bundesstaat Minnesota zu Bildungszwecken. In der Regel wurden die Stollen gleich wieder mit Abraummateriale anderer Stollen verfüllt. Dies geschah, indem man die Decke eines Stollens abbaute und mit nicht nutzbarem Gestein den Boden in derselben Geschwindigkeit auffüllte, wie man die Decke wegnahm. Deswegen waren Boden und Decke der Stollen stets drei bis sechs Meter voneinander entfernt und der Abraum musste nicht an die Oberfläche geschafft werden. Dies war nur möglich, weil das umgebende Gestein ausreichend solide war.

Wir halten uns lange an dem interessanten Ort auf, ehe wir weiterfahren. Wieder begegnet uns ein Reh, doch ich kann es nicht fotografieren, wir sind zu schnell. Auch die Adler, die in der Luft über uns kreisen, sind nicht zu fotografieren. Aber wir sehen es und es begeistert uns immer wieder. Die Strecke durch die Wildnis hier ist sehr einsam, kein Haus, kein Rind, kein Pferd – nur wilde Natur.

In Cook tanken wir und Rolf holt bei einer Bank Dollar, denn hier in der Wildnis nehmen sie keine Kreditkarten, nur Bares ist

Wahres. Wir werden übrigens von den Leuten wie Außenirdische angeschaut, denn normalerweise sieht man hier keine Motorradfahrer, nur Fischer, Angler und Jäger, die die Wildnis und die Einsamkeit lieben.

Und weiter geht es, HW 53, rechts und links der Straße blühen Wildblumen, in Gelb, Rot und Weiß. Es sind ca. 19 Grad, doch während der Fahrt ist es kühl. Unterwegs werden wir von Libellen regelrecht angegriffen. Unglaublich, ein ganzer Schwarm, der uns richtig attackiert. Leider verbrennen viele der schönen Tiere an dem heißen Motor des Motorrads.

Um 14 Uhr Stopp in Orr am Pelican Lake im Cafe Patteun. Rolf isst eine Gemüsebrühe mit Putenfleisch, dazu haben wir zwei Kaffee. Der kleine Ort hat nur ca. 270 Einwohner.

Die Fahrt geht weiter. Gegen 15.30 Uhr erreichen wir **International Falls**. Für uns ein kleiner Ort, ca. 6.600 Einwohner, mit vielen vielen Kirchen und mehr als 10 Hotels. In den ersten beiden Motels sehen wir verdächtig viele Autos stehen. Und ja, alles ausgebucht. Wir können es kaum glauben. Hier macht doch kaum jemand Urlaub. Dann erfahren wir, dass die nahe Papierfabrik in den Endspurt geht und daher fast alle Zimmer des Ortes mit Arbeitern belegt sind. Die Preise sind dementsprechend hoch. Wir sind fassungslos und geraten schon ein bisschen in Panik, ich zumindest. Ich bin aufgrund der schlechten Straße ziemlich fertig und mir graust davor, noch zwei weitere Stunden zu fahren, bis wir ein Hotel finden.

Plötzlich sehen wir das Hilltop Motel, welches sehr schön aussieht und einen sehr gepflegten Eindruck macht. Die Besitzerin, Barb, eine sehr nette freundliche Dame, bietet uns ein kleines Zimmer oder eine Cabin an, für 71 Dollar, ohne Frühstück, incl. Tax. Das Zimmer ist gerade frei geworden durch eine Stornierung. Da haben wir ja mal wieder Glück gehabt. Wir sind happy und nehmen das Zimmer. Während die Check-In Formalitäten erledigt werden, kommt die hauseigene Katze Emily und begutachtet uns. Sie scheint uns zu mögen. Katzenfreunde haben sich gefunden.

Wir waren heute 208 Meilen = 335 km unterwegs und ich bin froh, dass wir uns nun ausruhen können. Das Zimmer ist wunderschön eingerichtet, mit bunten Wänden, bunter Bettwäsche – wir fühlen uns fast wie Zuhause. Schnell abladen und dann zum Einkaufen fahren. Ich habe seit Tagen Gelüste auf Camembert. Heute finde ich endlich einen, 5 Dollar, ganz schön happig, aber mir ist er es wert. Wir kaufen noch Blaubeeren, Bananen und endlich mal ein Glas für mich, damit ich meinen Wein nicht immer aus einem Plastikbecher trinken muss.

Auf dem Weg zurück ins Hotel sehen wir an allen Hotels die Schilder „Full“ – Voll. Wir freuen uns, dass wir für die Nacht ein Bett gefunden haben.

Im Hotel, Duschen, Essen, Ausruhen und Bilder an die Freunde versenden. Ich muss es nochmals sagen, was haben wir doch für ein Glück, mit dem Wetter und allem, was die Reise uns bisher bescherte.

Der Bericht geht weiter mit

Teil 4 – 17. Juni bis 26. Juni 2015 – Minnesota / North Dakota / Montana