

Mit einem unkonventionellen Gefährt auf der legendärsten Strasse der USA von Chicago nach Los Angeles

MIT DEM POSTTÖFFLI



AUF DER «ROUTE 66»

Wie kommt jemand auf die verrückte Idee, die Route 66, die «Main Street of America», diese Mutter aller Strassen, ausgerechnet mit einem alten Posttöffli zu befahren? Und nicht stilecht mit einer röhrenden Harley-Davidson oder einer rassigen Corvette? Nun, am Anfang dieses etwas schrägen Abenteuers stand eine leichtfertig dahingesagte Behauptung im Kollegenkreis: «Die Route 66 mit einer Harley? Das kann doch jeder. Die würde ich locker mit einem Posttöffli fahren...» Grosse Töne – mit grossen Folgen! Die Worte waren gesprochen und – schlimmer noch – sie waren gehört worden. Kneifen lag nicht drin – die Wette galt. Ehrensache!

Und so fand sich Roland Gueffroy eines schönen Mai-Tages mit seinem Posttöffli «Lucy» in einer Nebenstrasse in Chicago wieder. Am Anfang eines mehr als 4000 Kilometer langen Strassenbandes, von dem er nicht viel mehr wusste, als dass es durch acht Bundesstaaten, drei Zeitzonen, leere Gegenden und eine heisse Wüste hinüber nach Los Angeles führte.

Von Roland Gueffroy

Der Mann macht mir Sorgen. Das bedächtig lange Kratzen am Hinterkopf und die vielen Falten auf der Stirn lassen nichts Gutes ahnen. Ich stehe im Zollgebäude in Chicago und möchte eigentlich nichts anderes, als mein Posttöffli wiederhaben. Aber eben – so einfach geht das im Lande der Extrem-Bürokratie nicht. Das Problem ist: Wie soll man etwas deklarieren, wofür es kein Formular gibt? Während es bei ihm Falten sind, sind es bei mir Schweisstropfen. Sollten die Skeptiker in der Schweiz doch noch recht behalten mit ihrer Meinung, dass sich ein eidgenössisches Posttöffli nie nach Amerika einführen lasse? Ich versuche, dem Mann den Sachverhalt irgendwie nahezubringen, aber es will nicht klappen, die Stirnfalten bleiben. Erst die Erklärung, dass es sich bei diesem Teil um eine Art Töff mit 2-Takt-Motor handelt, ändert die Situation. Und zwar schlagartig! «2-Stroke-Engine?», fragt er zurück, «wie bei einem Rasenmäher?». Bingo! Die Falten sind weg, das Grinsen ist breit. Einen kurzen Moment lang wühlt er in einer Schublade, schiebt mir ein Formular über die Theke, und nur zehn Minuten und 30 Dollar später kann ich mein Töffli in der grossen Halle abholen. Offiziell und ganz legal deklariert als motorisierter 2-Rad-Rasenmäher!

Unspektakulärer Ausgangspunkt. Die «Route 66» beginnt enorm unspektakulär: Ein unscheinbares braunes Schild, hoch oben an einem Laternenpfahl, ist alles, was darauf hinweist, dass hier die legendärste Strasse Amerikas beginnt. Etwas mehr hätte ich ja schon erwartet. Eine rechte Rocker-Bar zum Beispiel, oder eine stilechte Harley-Davidson-Werkstatt. Aber nichts dergleichen: ein Brotladen, ein Bistro, eine Baustelle – fertig! Ich nehme es als gegeben hin, schwinge mich auf meinen Rasenmäher und düse mitten hinein ins Verkehrsgewühl von Chicago. Vor mir liegen 2500 Meilen Strasse und viel Geschichte.

Durch lange Strassenschluchten und ein paar triste Vororte, wo man das Gefühl hat, den Pulverdampf aus der Zeit Al Capone's noch riechen zu können, führt die Strasse hinaus ins ländlich-grüne Illinois.

Freude herrscht, der Verkehr hat deutlich ab- und die Luft-Qualität zugenommen. Das Töffli läuft, und mir entfährt spontan ein lautes «Yee.haa!». Doch zu früh gefreut. Ein dummer Abbiegfehler, und ich finde mich plötzlich auf der Interstate wieder – auf der Autobahn, und das mitten in der Rush Hour! Wie die Wilden rasen die Autos an mir vorbei, und natürlich dauert es nicht lange, bis der ty-



Das Tor zum Westen. Gateway-Arch in St. Louis – Symbol für die Besiedelung des Westens.
Lucy in der Kur. In Dwights Werkstatt erhält das Posttöffli einen Bypass im Auspuff.

pische Sound einer amerikanischen Polizeirene ertönt. Das fängt ja gut an: schon am ersten Tag Ärger mit der Polizei. Gestenreich versuche ich, den Sheriffs zu erklären, was es mit diesem gelben Gefährt auf sich hat. Meine blumigen Worte zeigen schliesslich Wirkung: Sie lassen mich ohne Busse ziehen, können es aber nicht lassen, die Bemerkung hinterherzuschicken, dass ich mit diesem Gefährt niemals nach Los Angeles kommen werde.

Und fast scheint's, als würden sie Recht behalten: Schon am folgenden Tag bekomme ich nämlich zu spüren, was es heisst, mit einem weiblichen Wesen unterwegs zu sein. Lucy fängt an zu bocken. Rien ne vas plus! Ein

Gegend anschauen, fahren – schleichen wir uns so über die Strecke, meist in Sichtweite der Interstate 55, auf welcher der Hauptverkehr von Chicago nach St. Louis rollt. Obwohl das unsägliche «Stop&Go» ziemlich nervt, hat es doch auch sein Gutes: ich habe genügend Zeit, mich ein wenig mit der Vergangenheit neben der Strasse zu beschäftigen. Mit den typischen Farmhäusern, die man noch aus den Lassie-Filmen kennt, den alten Tanksäulen, die heute als Dekoration in Vorgärten stehen, oder den vielen Schrottplätzen, wo einzigartige Oldtimer ohne Zukunft vor sich hinrosten. Überreste aus der Zeit, als die «Route 66» noch Lebensader für unzählige Dörfer und Städte war.

In Springfield lerne ich Bill Shea, den Besitzer eines Route 66-Museums kennen. Bill ist

über 80 Jahre, war einstmal Tankwart und trägt immer noch sein Überkleid von damals. Der Mann ist ein wandelndes Lexikon. Nach zwei Stunden kenne ich nicht nur alle relevanten Dinge der «Route 66», sondern auch ziemlich viele Details aus seinem Leben. Ein Mittel gegen Lucy's Verstocktheit hat allerdings auch er nicht. So geht's mit Hängen und Würgen und fast im Schrittempo weiter bis St. Louis, wo sich eine neue Theorie für das aufmüpfige Verhalten meiner Gefährtin findet. Das Problem liegt offenbar am Auspuff. Ein Spezialist muss her. Einer wie Dwight. Mit Trennscheibe und Schweißgerät rückt er Lucy's Verstopfung zu Leibe und entfernt ihr kurzerhand ein Stück des inwändigen Auspuffrohrs. Und siehe da: die Lady erledigt ihren Dienst fortan ohne Macken. Aber nicht nur das: Durch den martialischen Eingriff hat



Gestenreich versuche ich, den Sheriffs zu erklären, was es mit diesem gelben Gefährt auf sich hat.

Mechaniker muss ran. Ich entscheide mich für eine Harley-Werkstatt (wenn schon, denn schon!), wo sich drei Jungs meiner Lady annehmen und – nach hitziger Diskussion und mit zwei zu einer Stimme – schliesslich entscheiden, dass das Problem an der Zündbox liegen müsse. Blöd, das bedeutet Pause, das besagte Teil muss per FedEx aus der Schweiz angeliefert werden. Drei volle Tage dauert's schliesslich, bis es wieder weitergehen kann. Und nur einen mehr, um festzustellen, dass es doch nicht an der Zündbox gelegen hat. Im Pilgertempo – fahren, anhalten, abkühlen,

sie auch lautstärkenmässig deutlich an Power gewonnen. Ein nicht unerheblicher Faktor, wenn man auf der «Route 66» ernst genommen werden will. Zwar reicht es noch nicht ganz zum typisch-röhrenden Harley-Sound, aber immerhin...

Das Tor zum Westen. St. Louis liegt am Mississippi. Nur schon dieser Name lässt mein altes Pfadiherz höher schlagen. Zwar ist der breite Strom nurmehr eine dreckigbraune Brühe. Trotzdem, der Mississippi ist nicht einfach ein Fluss, sondern DER Fluss schlecht-



Original-Tankstelle. Der Autor beim gemütlichen Schwatz mit Gary, dem Besitzer (oben).

History auf Schritt und Tritt. Oldies aus der guten alten Zeit der «Route 66» (rechts).

hin. An seinen Gestaden wurde das berühmte Wahrzeichen von St. Louis errichtet, der «Gateway Arch», ein silbrig-glänzender, 192 Meter hoher Bogen aus Stahl, der das «Tor zum Westen» darstellen soll.

Einem gewaltigen Stoffband ähnlich schlängelt sich die «Route 66» durchs Hinterland von Missouri, und erstmals habe ich ausgiebig Zeit, mich dem schmalen Streifen Niemandsland zu widmen, der einem zusteht, wenn man mit einem Postöffli in Amerika unterwegs ist. Das ist jener Bereich, wo die Strasse auszufransen scheint, wo der Asphalt Wellen wirft, wo es Risse und Furchen hat, und wo der Müll der rasenden Gesellschaft strandet. Diese Randzone gehört mir. Mir ganz allein – weil sie niemand sonst haben will. Und da gibt es doch allerlei zu entdecken: Abfall jeglicher Art, aber auch einheimische Tiere – allerdings in der flachen Form, weil es die meisten Geschöpfe offenbar nicht geschafft haben, die Strasse rechtzeitig zu überqueren. Nebst unzähligen Gürteltieren und Fröschen zählen auch plattgedrückte Schildkröten zu den Opfern.

Nach dieser Begegnung mit der Fauna Amerikas scheint die Zeit reif für einen Halt in einer zünftigen Rocker-Beiz. Einer Bar, wo die richtig harten Kerle verkehren, und wo man

mit seinesgleichen mal wieder nach Herzenslust über Bikes, Frauen und andere relevante Dinge diskutieren kann. Ja, irgendwie tut's halt schon gut, zu wissen, dass man dazugehört. Auch wenn man hie und da ein belustigtes «Are you nuts?» zu hören bekommt. Und wenn ich ehrlich bin, insgeheim habe ich mich tatsächlich auch schon gefragt, ob es nicht doch besser gewesen wäre, mit einem adäquateren Gerät die «66er» abzufahren. Alternativen hätte es viele gegeben. Aber was soll's, im Grunde genommen, läuft's ja mit Lucy seit der Bypass-Operation recht ordentlich.

Das echte Pöstler-Feeling. Wenig später sticht mir rechts der Strasse eine wunderschön restaurierte Tankstelle ins Auge. Der Besitzer heisst Gary und ist ein ziemlich skurriler Kerl. Mit dröhnendem Bass und theatralischen Gesten berichtet er von Land und Leuten und von der Zeit, als der Betrieb noch Vollgas lief und – holy crap! – einfach alles noch viel besser war. Im Verlaufe seines Monologs erzählt er unter anderem von einem tollen Freilichtmuseum, das man unbedingt gesehen haben müsse. Es sei «just around the corner», gleich um die Ecke. Was in meinem Falle eine Stunde Töfflifahren bedeutet – pro Weg! Aber es lohnt sich: «Red Oak II» ist eine Art Ballenberg, wo von Westernhäusern mit falscher Fassade bis hin zu einer kompletten Phillips-66er-Tankstelle, fast alles zu sehen ist, was im Amerika der Frühzeit mal gebaut worden ist.





Nach diesem interessanten Abstecher geht's weiter nach Kansas, in den dritten Bundesstaat, der von der «Route 66» touchiert wird. Und touchiert trifft den Kern der Sache in diesem Falle ziemlich genau. Kansas kann lediglich mit 13 Meilen «66er» aufwarten. Kaum drin, ist man schon wieder draussen – sogar mit einem Posttöffli. Trotzdem verbindet mich mit Kansas eine spezielle Erinnerung. Hier ist es nämlich, wo ich erstmals

das ultimative Pöstler-Feeling erlebe – als mir innerhalb von 20 Minuten drei beisswütige Hunde in einem Affenzahn hinterher jagen. Weil Lucy aber richtig einen draufmacht, bleibt es beim kläglichen Versuch. Entsprechend gutgelaunt, tuckern wir nach diesem Erlebnis über die Grenze nach Oklahoma, Staat Nummer 4.

Die nächsten Tage ist nicht sonderlich viel los. Die «Route 66» führt durch eine ziemlich eintönige Gegend. Es ist leer hier, so leer, dass schon ein paar Kühe am Strassenrand zu einem echten Highlight werden können. Über die unendlich scheinende Ebene schweift der Blick, man ist direkt froh, wenn das Auge mal irgendwo hängen bleibt. An einem einsamen Windrad etwa, oder einem der Wassertürme, die manchmal aussehen wie futuristische Raumsonden kurz vor dem Abschuss.

In Oklahoma-City kommt dann wieder etwas Leben in den Alltag. Ich lerne Dick und Judy kennen. Zwei aktive Pensionäre, die via Internet Wind von meiner Tour bekommen haben. Weil ihr Heim 20 Meilen neben der «Route 66» liegt, organisiert Dick kurzerhand einen Pickup, um Lucy und mich zu sich nach Hause zu holen. Am nächsten Morgen ist «Mall-Walking» angesagt. Dick trifft sich jeden zweiten Vormittag mit seinen Alterskollegen in der Mall, einem grossen Einkaufszentrum, wo sie um punkt 8 Uhr gemeinsam durch die noch leeren Gänge «walken». Immer schön den Schaufenstern entlang. Exakt bis um 9 Uhr – weil dann nicht nur die Shops, sondern auch ihre Stamm-Cafeteria die Türe öffnet und es ofenfrische Croissants gibt.

Oklahoma-City hat es nie auf die Hochglanz-Prospekte der Tourismus-Industrie geschafft. Dafür in die Schlagzeilen. Damals, am 19. April 1995, als ein geistesgestörter Typ einen Lastwagen mit zwei Tonnen Sprengstoff vor einem Bürokomplex hochgehen liess. Die Bilder des zerstörten Gebäudes gingen damals um die Welt. Heute erinnert ein beeindruckendes Mahnmahl an die Menschen, die bei dieser schändlichen Tat ums Leben kamen. Zwei freistehende Tore mit den Uhrzeiten 9.01h und 9.03h und dazwischen eine Wasserfläche, stellvertretend für die Zeit (09.02), als die Bombe hochging. Besonders berührend



Oklahoma-City. Mit Dick und Judy gings zum Monument des Anschlags von 1995 und zur wunderschön restaurierten Bricktown.



sind die 168 leeren Stühle in der angrenzenden Rasenfläche – jeder für sich ein Symbol für ein nicht zu Ende gelebtes Leben.

Aber es wäre falsch, Oklahoma-City nur auf dieses tragische Ereignis zu reduzieren. Schliesslich hat die Stadt auch noch anderes zu bieten. Die einzigartige «Bricktown» zum Beispiel, ein ehemaliges Lagerhaus-Quartier aus ziegelsteinroten Gebäuden, das sanft renoviert und dann mit Kultur und neuem Leben gefüllt worden ist. Hier des Abends durch

Dann kommt Texas. Hier wird einem schon an der Grenze klar gemacht, dass man sich ab sofort in einem besonderen Bundesstaat befindet. Nicht nur der Strassenbelag hat eine andere Farbe angenommen, auch die vertrauten «Route 66»-Schilder sind hier nicht mehr braun, sondern grün. Ob's Egozentrik ist, Selbstherrlichkeit oder die pure Lust am Anderssein – wer will es wissen. Fakt ist, dass in Texas vieles grösser und einiges extremer ist als anderswo. Und Fakt ist auch, dass bisweilen alle Wege – auch die von Töfflifahrern – ins Hoheitsgebiet der Trucker führen, wo man sich tunlichst ganz an den rechten Strassenrand verziehen sollte, weil die schweren

Es gibt solche, die mir einen Trucker-Gruss ins Ohr hornen, dass mir fast das Herz in die Hosen rutscht.

die Strassen schlendern, irgendwo ein Bier trinken und dem bunten Treiben auf den Plätzen zuschauen – das ist Lebensqualität pur.

Im Hoheitsgebiet der Trucker. Ein paar Meilen ausserhalb von Oklahoma-City: Eine zerrissene «66er»-Flagge flattert im Wind. Irgendwie symbolhaft für den nun folgenden Streckenabschnitt, wo die Vergangenheit der «Route 66» wie ein offenes Buch vor einem liegt. Häuserruinen, alte Werbeschilder, Auto-Schrottplätze.

Trucks beinahe im Sekunden-Takt an einem vorbeidonnern. Wohl reagieren die meisten relativ verständnisvoll und wechseln beim Überholen nobel auf die andere Fahrbahn. Aber es gibt auch andere. Solche, die ganz konsequent auf ihrer Spur bleiben und einem genau dann, wenn sie sich auf gleicher Höhe befinden, einen solch durchdringenden Trucker-Gruss ins Ohr hornen, dass einem beinahe das Herz in die Hosen rutscht.

An einer Raststätte treffe ich Pete Coyote. Er ist ein Trucker aus Leidenschaft, seit fast 40



Jahren unterwegs auf den Highways des ganzen Landes. Der Truck, ein sogenannter «Freightliner», gehört ihm. Mehr als 200 000 Dollar habe der Brummer gekostet. Occasion, wohlverstanden. Die Leasing-Raten würden ihn gewaltig unter Druck setzen, meint er. Ferien und Krank-Tage könne er sich nicht leisten. Und er müsse alle Aufträge annehmen, egal was kommt. Im Augenblick fahre er Gemüse von Kalifornien nach New York. Vier bis fünf Tage pro Weg, tönt es durch seinen weissen Bart, und nein, für Sightseeing bleibe keine Zeit. Im Grunde genommen, wenn er sich's richtig überlege, sei es ein ziemlich trostloser

Job, weil man immer auf den Autobahnen unterwegs sei und diese irgendwie alle gleich aussähen. Aber er sei sein eigener Boss und niemand rede ihm drein. Und ausserdem, fügt er mit einem Augenzwinkern an, sei das «Trucking» auch gut für seine Ehe. Weil er seine Frau nur alle drei Wochen sehe, bleibe zu wenig Zeit zum Streiten. Deshalb sei er wohl auch schon über 30 Jahre mit ihr verheiratet. Sagt's, drückt zweimal kräftig auf die Hupe und rauscht mit seinem 18-Wheeler davon.

Obwohl ich mich im Ölstaat Texas befinde, sticht mir statt des typischen Ölgeruchs neuerdings ein anderer Geschmack in die

Originale. Trucker Pete vor seinem 18-Wheeler (links). Alte Leuchtreklame (oben).

Risse in der Legende. Grosse Teile der «66» dämmern quasi verkehrsfrei vor sich hin (unten).

Nase: Es riecht nach Kuhmist. Der Grund ist schnell gefunden: Die «Route 66» führt an riesigen Viehweiden vorbei. Ein Zeichen, dass wir uns Amarillo nähern, der Viehhandelsstadt Nr.1 in Texas. An den grossen Auktionen, die hier jeden Dienstag über die Bühne gehen, werden übers Jahr mehr als 300 000 Rinder gehandelt. Steaks für die Nation oder das, was bei McDonalds zwischen die Brötchen kommt.





Der Schnellstrasse gewichen. Und bereits ist wieder eine Staatsgrenze fällig: Ich erreiche New Mexiko. Einmal mehr geht es auf der «Service-Road» der Interstate entlang, und irgendwie fühlt man sich um die Echtheit der historischen Route betrogen – obwohl einem die braunen Schilder «Historic Route 66» am Strassenrand etwas anderes vorgaukeln. Aber so ist es halt. Der alte Highway wurde in den achtziger Jahren offiziell zu Grabe getragen, die Interstate hat übernommen, und simple Zubringerstrassen wurden kurzerhand zur «Route 66» «befördert».

Hinter Santa Rosa, rund 100 Meilen nach der Grenze, gilt es dann, eine Entschei-

dung zu treffen. Entweder schnurgerade auf der I-40 westwärts, oder auf dem Original-Trassee von 1937 nach Norden. Für mich als Töffli-Fahrer, der sich auf den Interstates nicht sonderlich wohl fühlt, keine Frage: rechts ab, und auf der alten Route nordwärts. Richtung Santa Fe. Santa Fe! Schon der Name klingt wie

Braunton gehalten sind und damit wohltuend mit dem satten Grün der Umgebung kontrastieren, macht das Ganze geradezu perfekt. Hier schlägt ein anderer Puls, hier fühlt man sich sofort wie zu Hause.

Über die Wasserscheide Amerikas. Drei

Wie keine andere, ist diese Strasse Mythos und Kult, Historie und Traum, Lebensader und Schicksal.

Musik in meinen Ohren. «The Different City» wird sie auch genannt. Und anders ist sie tatsächlich. Kein einziges Hochhaus stört die schöne Szenerie mit den einzigartigen, im Pueblo-Stil erbauten Adobe-Häusern. Dass alle diese Häuser in einem warmen, weichen

Tage geniesse ich die Aura von Santa Fe., dann geht's wieder talwärts Richtung Albuquerque, der Stadt mit dem unaussprechlichen Namen (äl-bu-kör-kii). Aufgrund der guten Erfahrung vom Hinweg, halte ich mich auch diesmal an den alten Strassenverlauf. Die Land-



schaft ist erneut atemberaubend und die Fahrt entlang der Mesas (Tafelberge) ein absoluter Hochgenuss. Wenn die Leute auf der Interstate wüssten, was sie in ihrer Hetzerei alles verpassen. Fast unmerklich steigt die Strasse an, es geht hinauf zur sogenannten «Continental Divide», der Wasserscheide Amerikas. Hier, auf einer Höhe von 7275 feet (ca. 2500 m.ü.M.) muss sich der Regen entscheiden, auf welcher Seite er den Berg runter fließen will: nach Westen in den Pazifik oder nach Osten in den Atlantik. Lucy und ich halten uns westwärts und stechen nach einem Kaffeehalt auf der Passhöhe wieder ins Tiefland. Und schon wenig später sind wir in Arizona, dem zweitletzten Staat auf der Tour.

Mittlerweile ist es so heiss geworden, dass nicht einmal mehr der Fahrtwind Abkühlung bringt. Literweise fliesst das Wasser die ausgetrocknete Kehle hinunter, und auf der Haut bilden sich weisse Krusten vom Schweiß, der zu verdunsten scheint, noch bevor er sich richtig durch die Poren gekämpft hat. Dass man da überhaupt noch Wasserlösen muss, grenzt schon fast an ein Wunder. Wenn's aber trotzdem mal soweit kommt, steht man(n) vor einem kapitalen Problem, weil hier weit und breit kein Baum zu finden ist, an dem sich das Geschäft erledigen liesse. So muss halt das niedere Buschwerk am Strassenrand als Ersatz hinhalten. Doch auch dann ist bedenkenloses Wasserlassen nicht so einfach möglich. Wie ich nämlich gerade dabei bin, die staubtrockene Landschaft zu wässern, kriecht unmittelbar neben mir eine ausgewachsene Klapperschlange übers Terrain. Mit nachhaltiger Wirkung: Der Schreck fährt mir dermassen in die Knochen, dass das Brünnelein sofort versiegt.

Fast wie zuhause. Die «Route 66» liegt wie ein Stoffband in der Landschaft (links oben).

Architektonische Vielfalt. Adobe-Häuser in Santa Fé und typische Kolonial-Bauten (links).

Relikte einer vergangenen Zeit. Autowracks und ehemalige Poststelle (unten).

«Route 66»

Sie wird liebevoll «Main Street of America» (Hauptstrasse Amerikas) oder auch «Mother Road» (Mutter aller Strassen) genannt. Und nur schon diese Attribute verdeutlichen, dass die «Route 66» mehr ist als eine profane Strasse. Und so ist es tatsächlich: Die «Route 66» ist mehr, viel

mehr sogar. Wie keine andere Strasse ist sie Mythos und Kult, Historie und Traum, Lebensader und Schicksal.

Die Geschichte der «Route 66» begann in den 20er-Jahren des letzten Jahrhunderts, als ein finanzkräftiger Unternehmer aus Oklahoma für einen Highway plädierte, der die industriellen Zentren an den Grossen Seen mit den landwirtschaftlichen Gebieten in Missouri, Kansas und Oklahoma verbinden sollte. Und natürlich mit dem «Boom Country» Kalifornien.

Am 11. November 1926 war es dann soweit. Der Highway mit der Nummer 66 wurde dem Verkehr übergeben: Eine staubige Schotterpiste, die – ausgehend von Chicago am Lake Michigan – durch acht Bundesstaaten führte und nach 2448 Meilen in Los Angeles am Pazifischen Ozean endete. Mit der Einweihung der «Route 66» begann ein neues Zeitalter in den USA. Amerika rückte näher zusammen.

«Go West» hiess die Losung. Namentlich für die unzähligen

Farmer aus dem ausgetrockneten «Staubkessel» Oklahomas, die in der «Glory Road» den rettenden Strohalm sahen und sich auf den beschwerlichen Weg nach Westen machten. Nach Kalifornien, wo fruchtbare Felder, boomende Industrie und ewiger Sonnenschein lockten. Länger als ein halbes Jahrhundert hielt die «Route 66» als transkontinentale Verbindung die Nation zusammen. Doch ihre Tage waren gezählt. Immer grösser wurde der Druck der Öffentlichkeit, die leistungsstärkere «Interstates» forderte. Und die Lobby war stark. Sie hatte ihren stärksten Befürworter im damaligen Präsidenten Eisenhower. Denn dieser war – nach einem Besuch in Deutschland – dermassen von Hitlers Autobahnsystem angetan, dass er unmittelbar nach seiner Rückkehr das okay für ein vernetztes Highway-System gab. Und damit das Schicksal der alten «Route 66» besiegelte.

Bis 1970 wurde der grösste Teil der «Route 66» durch vierspurige Highways ersetzt oder verdrängt. 1985 wurde die «66» von der offiziellen Liste der Highways gestrichen. Seitdem ist die mystische Nummer in keinem amerikanischen Atlas mehr zu finden. Doch der Geist der «Mutter aller Strassen» lebte weiter. Nicht zuletzt dank einem Coiffeur aus Seligman, einem kleinen Kaff an der «Route 66». Seit ewigen Zeiten an der Route zu Hause, konnte und wollte er sich nicht mit dem Untergang «seiner» Strasse abfinden und rief deshalb den ersten

Route-66-Fanclub ins Leben. Seine Idee fand so viele Nachahmer, dass die «Historic Route 66» quasi wiederbelebt und schliesslich sogar zum nationalen Kulturerbe erklärt wurde. In vielen Orten entlang der alten Strecke sind Souvenirshops, Museen und ähnliches entstanden. Eine Vielzahl von Büchern, Internetseiten, Reiseberichten usw. widmet sich ihrer Geschichte.





Auf Bäume treffe ich dann doch noch. Ein paar Tage später, und in einer etwas ungewohnten Form. Konkret sind es versteinerte Teile von Baumstämmen, die im «Petrified Forest-Nationalpark» in der Gegend herumliegen und mit ihren schillernden Farben aussehen wie überdimensionaler Kandiszucker. Ein gewaltiger Vulkanausbruch, so entnehme ich dem Infoblatt, habe in grauer Vorzeit den Wald mit einer dicken Ascheschicht hermetisch zugedeckt. Während Millionen von Jahren hätten sich die Mineralien dann im Holz festgesetzt und so deren Form konserviert. Ich bin beeindruckt.

Unbeschwertes Biker-Feeling. Zeitsprung. Wir befinden uns kurz nach Ash Fork, hier soll der schönste Abschnitt der «Route 66» beginnen. Und so ist es auch. Fernab der öden Interstate windet sich die Strasse hügelan, und es scheint, als hätte sich die «Route 66» all die schönen Landschaftsbilder für diesen Streckenteil aufgespart. Ich geniesse das unbeschwerte Biker-Feeling in vollen Zügen und lasse mich auch von einem Plattfuss (dem ersten und einzigen auf der ganzen Strecke!) nicht bremsen. Schliesslich erreichen wir Seligman, der bekannteste Ort der ganzen Route. Hier befindet sich der legendäre Coiffeurladen von Angel Delgadillo, dem Va-

ter und eigentlichen Retter der «Route 66». 80 Lenze zählt der Mann mittlerweile, ist aber noch immer voller Feuer, wenn es um «seine» Strasse geht. In einem ausführlichen Gespräch schildert er mir den jahrelangen Kampf, den er mit den Behörden ausgefochten hat, weil er

Route erlebt ein Comeback, wie es viele nicht für möglich gehalten hätten – vielleicht nicht mal Angel Delgadillo selber.

Hinter Seligman verliert sich die «Route 66» erneut in einer kargen, dünnen Landschaft. Aus der dann aber unvermittelt ein schmuckes

Als befände ich mich auf einem Kuchenblech, das jemand in den Ofen Kaliforniens geschoben hat.

partout nicht einsehen wollte, weshalb die «Route 66» wegen des neuen Interstate von der Landkarte verschwinden sollte. Und mit ihr das Leben in den vielen Dörfern und Städten an der Strasse. Sein unermüdlicher Einsatz trägt Früchte. Die von vielen totgesagte

Kleinod auftaucht: Der «Hackberry General Store». Was aus der Distanz wie eine ganz normale Tankstelle aussieht, entpuppt sich beim Näherkommen als immer grösser werdende Wundertüte von «Route-66-Trouvailles». Ein ehemaliger Hippie, so wird erzählt, habe während Jahren unzählige Relikte aus der Blütezeit der «Route 66» zusammengetragen und die kleine Tankstelle so zu einer Art Open-Air-Museum ausgebaut. Der Clou: Mit dem schönsten Stück der Sammlung – einem wunderschönen rot-weissen Chevrolet Corvette Cabrio – fährt der jetzige Besitzer jeden Tag zum Einkaufen in die Stadt. Er lacht, wenn er sagt, dass ihm Autosammler aus aller Welt schon Unsummen für diesen Traumwagen geboten hätten. Das sei eben Lebensqualität, meint er mit einem Augenzwinkern, bevor er sich – im wahrsten Sinne des Wortes – aus dem Staub macht.

Anderntags geht's kurvig in die Berge. Der «Sitgreaves-Pass» ist zu

Literaturhinweise zur «Route 66»

Horst Schmidt-Brümmer

Route 66

Amerikas legendärer Highway von Chicago nach Los Angeles
272 Seiten, reich bebildert, 3 Karten, 1 extra Faltkarte;
Vista Point Verlag; Auflage Dezember 2008; Fr. 40.90;
ISBN: 3889739873

Ingrid Stein

Outdoor / USA: Route 66

Der Weg ist das Ziel

140 Seiten, ca. 30 farbige Abbildungen, 22 farbige
Kartenskizzen; Conrad Stein Verlag; Neuauflage erscheint
August 2009; Fr. 24.90; ISBN: 3866860846

Michael Karl Witzel, Gyvel Young-Witzel

Legendäre Route 66

Eine Zeitreise entlang der bekanntesten Strasse Amerikas
256 Seiten, 650 zumeist farbige Abbildungen; Heel Verlag;
Auflage April 2008; Fr. 71.–; ISBN: 3898809374



überqueren. Quasi der Gotthard der «Route 66». Ennet der Passhöhe rückt dann unvermittelt eine richtige Westernstadt ins Bild – Oatman. Mir ist nach etwas Nahrhaftem und so kehre ich im lokalen Hotel ein und bin zuerst einmal ziemlich beeindruckt. Nicht nur von der netten Bedienung, sondern vor allem wegen der teuren «Tapete» in diesem Etablissement. Die ganze Wand ist über und über mit echten Dollarnoten gespickt! Ein alter Brauch aus Goldgräberzeiten, als die Männer vor ihrem Aufbruch noch schnell in ihrer Stammkneipe reinschauten und eine Note mit ihrem Namen an die Wand pinnten. Für alle Fälle, damit sie – falls ihnen das Glück nicht hold sein sollte – wenigstens noch Geld für einen Drink hätten.

Hitzestrecke durch die Mojave-Wüste. Direkt am Colorado liegt Needles, die erste Stadt nach der Grenze zu Kalifornien. Ein Ort, der es zu extremer Berühmtheit gebracht hat, weil er als einer der heissesten in ganz Amerika gilt. Temperaturen über der 50-Grad-Marke seien hier keine Seltenheit. Und genau von hier aus, vom Hitze-Zentrum bis zu den Bergen vor dem Grossraum Los Angeles, erstreckt sich die gefürchtete Mojave-Wüste, ein flaches, vor Hitze flirrendes Stück Nirgendwo, in das man eigentlich nie reisen würde – es sei denn, man habe es sich in den Kopf gesetzt, die «Route 66» auf der Originalstrecke und mit einem Posttöffli zu befahren. Und die führt nun mal mitten durch diesen Backofen. Der Ratschlag von Greg, der in der letzten Tankstelle vor der Wüste Dienst tut, ist deshalb ziemlich eindeutig. «Wenn du unbedingt so was Hirnverrücktes tun willst, dann nimm hundert Gallonen Wasser mit und starte mög-

Hackberry General Store. Einkaufserlebnis der besonderen Art (links oben).

Anfahrt zum Sitgreaves-Pass. Lucy brauchte Pedalunterstützung, um es zu schaffen (oben).

In Seligman getroffen. Hauptrolle für den Film «Cars»: der Abschleppwagen Hook (rechts).

Goldgräber-Ambiente. Oatman versucht, die Legende am Leben zu erhalten (unten).

lichst vor Tagesanbruch!» So brechen Lucy und ich am nächsten Morgen bereits um 5.30 Uhr auf, bei (noch) angenehmen Temperaturen von «nur» 30 Grad. Doch schon bald fangen die ersten Sonnenstrahlen über den Horizont und es wird wärmer. Sehr viel wärmer. Mir kommts vor, als befände ich mich auf einem riesengrossen Kuchenblech, das jemand in den Ofen Kaliforniens geschoben hat – mit 50 Grad sonniger Ober- und minde-



stens ebensoviel asphaltiger Unterhitze. Und mitten durch dieses Kuchenblech führt eine schwarze Linie – die «Route 66». Und da, dieser gelbe Punkt, – das wären dann eben Lucy und ich! Kleiner Nachsatz: An sich war geplant, die Wüste in zwei Etappen zu durchqueren. Mit Übernachtung auf halbem Weg in Amboy. Es bleibt jedoch beim Plan. Das einzige Motel im Ort hat vor kurzem dicht gemacht.

Nach einer «Backzeit» von über 200 Kilometern kommt dann doch noch das heiss ersehnte Motel-Schild. Eine kalte Dusche und ein paar Bierchen später sind auch meine Lebensgeister wieder aktiv. Trotzdem hänge ich hier noch einen Ruhetag an – um mich auf die letzte grosse Etappe vorzubereiten.





«We did it». Es geht nach Los Angeles, dem Ziel entgegen. Mit Vollgas und Rückenwind – Lucy knackt erstmals die 60-Stundenkilometer-Marke – fräsen wir hinunter ins mächtige Tal, wo sich die Häuser und Bungalows von Los Angeles ausbreiten wie ein überdimensionaler Pizzateig. Über 13 Millionen Menschen wohnen im Ballungsgebiet dieser Stadt. «Wer in Los Angeles kein Auto braucht, der braucht nirgends auf der Welt eines», hat mal einer gesagt. Nicht gerade eine beruhigende Aussage für einen Töfflfahrer aus der Schweiz. Mit dem notwendigen Respekt taste ich mich deshalb an das Geschehen heran. Auf einer dreispurigen Strasse geht's dem Strassenrand entlang Richtung Innenstadt. Eine zeitlang läuft auch alles in normalen Bahnen, doch dann kommt es knüppeldick. Eine andere dreispurige Strasse biegt unvermittelt von rechts in meine ein. Das bedeutet, dass ich mich ab sofort präzise und punktgenau in der Mitte eines



Moderne Kunst? Cadillac-Ranch in Texas (links oben).

Blick auf Los Angeles. Schreckliche Aussichten für einen Töffli-Fahrer. (ganz oben).

Geschafft! Die «Route 66» endet in Santa Monica am Pazifik (links und oben).

sechsspürigen Freeway befinde. Ich fasse es nicht. Beidseits düsen die Autos an mir vorbei, und etwa jeder Fünfte zeigt mir entweder den Vogel oder drückt genervt auf die Hupe. Doch damit nicht genug. Weil es auch noch etwas bergauf geht und Lucy mit Ihrem «Zuckerwasser-Motörli» die Geschwindigkeit nicht halten kann, lerne ich nebenbei noch einige neue englische (Kraft-)Ausdrücke kennen. Rechts raus, heisst das Gebot der Stunde. Was einfacher gesagt ist als getan, denn eine Lücke im Verkehrsstrom zu finden, ist ja an sich schon schwierig genug, aber ein Handzeichen nach rechts zu geben, ein Ding der Unmöglichkeit. Sobald man nämlich die rechte Hand vom Lenkergriff nehme, schlezt es das Gas sofort in die Null-Stellung zurück – mit entsprechenden Folgen. Mist! Was tun? Ich entscheide mich für ein unorthodoxes Vorgehen: Vorsichtiger Blick zurück, mit der linken Hand über dem Kopf nach rechts deuten (und zwar hoch über dem Kopf; nicht dass noch einer auf die Idee kommt, man würde ihm den Vogel zeigen), dann zweimal tief durchatmen,

beide Augen zu – und durch.

Der Santa-Monica-Boulevard, die Zielgerade der «Route 66», entschädigt dann, zumindest gegen sein Ende hin, für die zweifelhaften Fahrfreuden auf dem Freeway. Zwar geht's wegen der vielen Ampeln nur sehr bedächtig vorwärts, aber irgendwie stört es mich überhaupt nicht: Das Ziel liegt zum Greifen nah. Und vom Berghang des Mount Lee grüsst der weltbekannte HOLLYWOOD-Schriftzug herüber. Dann kommt die letzte Kurve, der Puls fängt an zu steigen, es riecht nach Pazifik. Nur ein paar hundert Meter sind's jetzt noch bis zum Ziel, aber die Emotionen fahren bereits tüchtig Achterbahn. Eine Träne schleicht sich in den Augenwinkel, vieles, was in den vergangenen Wochen passiert ist, kommt im Schnelldurchlauf noch einmal hoch. Und dann – plötzlich – ist die «Route 66» einfach fertig. Sie endet fast ebenso unspektakulär, wie sie in Chicago begonnen hat, an einem schlichten Gedenkstein in einer Rasenfläche, nur wenige Meter vom Wasser des Pazifiks entfernt. Das war's also. Ich schiebe Lucy für das Abschlussbild in Position, und dann ist es plötzlich da, ein gewaltiges, unglaubliches, unbeschreibliches Glücksgefühl. «Yeepee» – wir haben es tatsächlich geschafft! Oder wie der Amerikaner sagen würde: «WE DID IT!».

Alles wirkliche Leben ist Begegnung. Wo hat es dir am besten gefallen? Welches war der schönste Ort? Wo würdest du wieder hingehen? Fragen, die mir immer wieder gestellt werden. Aber nach wie vor fällt es mir schwer, darauf eine schlüssige Antwort zu geben. Es gibt so viele tolle Plätze und Gegenden auf der Strecke – jeder für sich einzigartig und deshalb mit keinem anderen vergleichbar. Wenn man mich aber fragen würde, was mir am besten gefallen hat, dann wüsste ich die Antwort: Es waren die unzähligen Begegnungen mit den Menschen entlang der Strecke. Menschen, die spontan auf mich zugekommen sind, Kontakte, die manchmal aus dem Nichts entstanden sind und Freundschaften, die sich daraus ergeben haben. Vom deutschen Dichter Martin Buder stammt der Ausspruch: «Alles wirkliche Leben ist Begegnung». Ich denke, so ist es. Ganz genau so. **gefi-travel@gmx.ch**

Roland Gueffroy hat während seiner Reise mehrmals mit der Organisation von SERVAS bei Einheimischen übernachtet. SERVAS ist eine weltweite Non-Profit-Organisation, in welcher Gastgeberfamilien ihre Türen öffnen, um Reisende aus aller Welt bei sich aufzunehmen. Ziel ist es, durch solche direkten zwischenmenschlichen Kontakte Vorurteile zwischen den Völkern abzubauen, zu einem besseren Verständnis der gegenseitigen Probleme zu gelangen und dadurch einen Beitrag zum Weltfrieden zu leisten. Bei SERVAS kann man entweder nur Reisende/r oder nur Gastgeber/in oder beides zusammen sein. **Infos:** www.servas.ch, E-Mail: info@servas.ch oder Tel. 071 277 40 79 (Katja Schmid)