GÜNTER HOLLE

Im Rocky Mountaineer zum Pazifik

Die mehrtägige Reise quer durch Kanada von Toronto am Ontariosee bis nach Vancouver am Pazifischen Ozean im legendären Transkontinentalexpress „THE CANADIAN“ ist unbestritten eines der ganz großen Bahnreiseerlebnisse unserer Tage. Toppen lässt sich dieses Erlebnis aber noch dadurch, dass man den Zug in Jasper am Ostrand der Rocky Mountains verlässt, per Bus über eine der schönsten Panoramastraßen, den Icefields-Parkway, durch gleich zwei Nationalparks 300 km bis Banff weiterreist und von dort in zwei Tagesreisen in einem der Doppelstock-Aussichtswagen des „ROCKY MOUNTAINEER“ auf der alten Route der Canadian Pacific Railroad noch 900 km durch grandiose Gebirgsszenerie bei voller Verpflegung bis Vancouver weiter rollt. Von dieser unvergesslichen Fahrt im Oktober 2017 soll im folgenden berichtet werden.

In Kamloops wird, kurz bevor das Tagesziel erreicht ist, der South Thompson River auf einer sehr fotogenen Brücke überquert. Dieser Fluss wird sich wenige Hundert Meter später mit dem North Thompson River vereinigen.
(Foto: KWK, Juli 2016)

Sonntag, 8. Oktober. Heute beginnt das Finale, der krönende Abschluss unserer großen Schienenkreuzfahrt durch den amerikanischen Kontinent von Küste zu Küste, die gut zwei Wochen zuvor in New York ihren Anfang nahm: eine Zweitagesfahrt vom Feinsten – im Aussichtszug „Rocky Mountaineer“ durch grandiose Gebirgslandschaften der Rockies bis zur großen Hafenstadt Vancouver am Pazifik, eine Strecke von ziemlich genau 900 Kilometern.

In aller Herrgottsfrühe geht’s per Taxi zur kleinen Train Station von Banff, wo die Reisenden vom Rocky-Mountaineer-Team freundlich empfangen werden. An einem speziellen Schalter wird eingecheckt und die Koffer werden aufgegeben. Nur kleines Handgepäck ist am Sitzplatz erlaubt. Während der Zug im ersten Morgenlicht bereit gestellt wird, warten die Passagiere noch ein Weilchen bei duftendem Morgenkaffee und beruhigenden Harfenklängen in der gemütlichen Bahnhofslounge. Dann wird einer der Reisenden gebeten, ausgestattet mit einer Dienstmütze und einer Mehrtonflöte, die Boardingtime anzukündigen. Für dieses kleine Ritual stelle ich mich gern spontan zur Verfügung, denn es soll ja nun ein lang gehegter Reisetraum in Erfüllung gehen: ferroviales Neuland entdecken in einem der schönsten Züge der Welt!

Dann stehen wir vor dem 6-Wagen-Zug mit seinen drei 5 m hohen Doppelstockwagen am Schluss, in Blau, Weiß und Gold. Wir haben die beste von drei Komfortklassen gewählt: Gold Leaf Class. Wenn schon – *denn schon! Once in a lifetime! ALL ABOARD!* Über eine enge Wendeltreppe erreichen

wir unsere Sitzplätze im verglasten Panorama-großraum, natürlich alle in Fahrtrichtung. Nachdem alle rund 50 Passagiere des Waggons ihre Plätze eingenommen haben, folgt die offizielle Begrüßung durch die Reiseleitung.

Um 7:40 Uhr setzt sich der Zug ganz sanft in Bewegung, gezogen von zwei Dieselloks vom Typ GP40-2 im gleichen Outfit wie die Waggons. Wir folgen zunächst dem engen Tal des Bow-River. Noch ist die Sonne hinter den hohen Bergen, aber langsam wird es heller, und die leichte Bewölkung verspricht einen schönen Reisetag Noch ein kurzer Stopp in Station Lake Louise, wo weitere Passagiere zusteigen. Kurz darauf wechseln wir in 1.600 m Höhe von Alberta in die westlichste Provinz Kanadas – British Columbia. Es ist die kontinentale Wasserscheide zwischen Atlantik und Pazifik.

Von Julienne, einer der beiden hübschen und freundlichen Waggonstewardessen werden wir alsbald mit ersten Drinks und süßen Kleinigkeiten verwöhnt, während der Convoi in die Farbenpracht des Indian Summers eintaucht und sich mal nach links, mal nach rechts am wilden Fluss entlang schlängelt. Eine Traumreise auf Schienen beginnt, krönender Abschluss unserer mehrwöchigen Schienenkreuzfahrt quer durch den nordamerikanischen Kontinent, die ihren Anfang im Big Apple New York City nahm. Heute liegen knapp 500 km bis Kamloops vor uns, eine Fahrt von zehneinhalb Stunden. Dort wird eine Übernachtung im bequemen Hotelbett eingelegt, ehe es am darauffolgenden Tag noch einmal zehn Stunden für 400 km bis ans Ziel Vancouver werden.

Gegen 9:00 Uhr windet sich der Zug durch zwei Spiraltunnel talwärts. Kurz darauf wird zur ersten Frühstücksschicht im Untergeschoss gerufen, während an den Fenstern die wilden Wasser des Kicking Horse Rivers vorbei schäumen. Wir sitzen mit zwei Kanadierinnen italienischer Herkunft zu Tisch: Mutter und erwachsene Tochter, beide mit einem Temperament wie der Fluss…..

Mit einem kräftigen Frühstück, gut für den Tag gestärkt, wieder im Obergeschoss: wie wär's jetzt mit einem Whiskey on the rocks von der rollenden Minibar? Alle Getränke, auch die alkoholischen, sind in der Gold Leaf Class inclusive. Ja, eine Fahrt in diesem Zug ist wahrlich kein billiges Vergnügen, und der dumme Spruch *„man gönnt sich ja sonst nichts*“ muss wieder einmal herhalten. Na ja, schließlich hatten meine Frau und ich dieses Jahr (2017) beide runde Geburtstage und können jetzt zusammen auf 130 Jahre zurückblicken, immerhin 40 davon Seite an Seite. Wenn das kein Grund für eine etwas exklusivere Reise wie diese ist ... ! So fängt der Tag gut an – so dürfte er öfter anfangen! *Cheers*!

Langer Stillstand am Kinbasket Lake, eingerahmt in wunderschöne Herbstfarben. Aber der Grund des Stillstands ist ein anderer: eine Reihe von „Freights“, also jenen kilometerlangen, schweren Güterzügen müssen auf der eingleisigen Strecke an der Ausweiche vorbeigelassen werden. Güter haben hier die Vorfahrt. Sie bringen das große Geld für die Bahngesellschaften. Planmäßige Passagierzüge gibt es auf dieser Strecke gar nicht mehr und unser „Sonderzug“ ist auch nur geduldet auf den Gleisen und fährt dadurch mitunter große Verspätungen ein.

Mich unruhigen Geist und *Railbuff* (Bahnfreak) treibt es hinunter auf den offenen rollenden Balkon am Waggonende. Leider ist noch ein gleicher Wagen hinter uns angekuppelt, so dass die zurückbleibende Strecke Auge und Kameralinse verborgen bleibt, aber dennoch lassen sich seitlich ein paar gute Bilder und Videofilmchen von der kurvenreichen Fahrt direkt entlang des wilden Kicking Horse Rivers schießen. Jeder der drei Doppelstockwagen hat am Wagenende so ein kleines Frischluftbalkönchen, auf dem sich zeitweise nicht nur die Foto- und Filmfreunde tummeln. Sieben mal überquert der Zug den Fluss und wechselt die Seite.

Der Rocky Mountaineer ist seit 1990 in Betrieb. Damals fuhr er noch in einem schlichteren Anstrich in weiß und blau. 8 Millionen Kilometer hat er seither zurückgelegt, die Erde also 200 mal umrundet und dabei insgesamt 1,7 Mio. Gäste an Bord gehabt. Inzwischen befährt er drei verschiedene Routen: von Jasper über Kamloops nach Vancouver, von Jasper über Prince George nach Vancouver, sowie von Banff via Kamloops nach Vancouver. Letztere ist die älteste der drei Routen daher auch als „*First Passage to the West*“ bezeichnet. Es die historische Strecke der CP , die vor 125 Jahren British Columbia an den Rest Kanadas anschloss. Sie ist daher auch die beliebteste bei den Touristen aus aller Welt.

Inzwischen ist es Mittagszeit geworden und im Untergeschoss wird das erste Gourmet-Lunch serviert, liebevoll bereitet von jeweils drei Köchen pro Wagen. Wir sitzen wieder mit neuen Gesichtern und Gesprächspartnern zu Tisch und während wir das Dreigangmenü genießen, rollen wir langsam über die längste und höchste Brücke der Strecke, die *Stoney Creek Bridge*, eine riesige stählerne Bogenbrücke, die den Abgrund in 90 m Höhe 150 m weit überspannt. Mit Grausen blicken wir vom Essenstisch in die Tiefe, wo sich der *Illecillewaet River* windet. Kurz nach diesem Highlight verschwindet die aufregende Strecke in einem Superlativ, den *Connaught Tunnel*, mit 8,8 km längster Tunnel Kanadas. Bald darauf überquert der der Zug den *Rogers Pass*.

Wenig später endet dann auch die Schicht für die Zugmannschaften, am nächsten Morgen geht es weiter Richtung Westen.
(Foto: KWK, Juli 2014)

Immer wieder eröffnen sich neue faszinierende Ausblicke.

Am Ufer des Thompson-Rivers bleibt manchmal kaum Platz für die Trasse ...

Am späten Nachmittag durchrollt der Rocky Mountaineer ohne Halt die winzige Station Craigellachie (sprich: *kre'gelleki*), ein Ort, der in die Eisenbahngeschichte Kanadas einging. An dieser Stelle trafen 1885 die Streckenbautrupps aus Osten und Westen zusammen. Man schreibt den 7. November, ein Samstag, morgens um 9:20 Uhr: ein würdig dreinblickender Herr mit weißem Vollbart und schwarzem Zylinderhut schwingt einen langen Hammer. Es ist Donald Alexander Smith, Mitte 60, kanadischer Unternehmer, einflussreicher Politiker und Diplomat. Unter großer Anteilnahme und unter den Augen des obersten Präsidenten der Eisenbahngesellschaft, Cornelius William van Horne, schlägt er eigenhändig den allerletzten, symbolischen Schienennagel (*last spike*) in die Schwelle. Ein Augenblick großer historischer Bedeutung für das ganze Land.

Nach nur 5 Jahren Bauzeit ist Kanadas erste Transkontinentalbahn fertiggestellt, eine beachtliche Leistung, denn der Bau durch das Jahrmillionen alte Granitgestein war nicht ganz einfach. 15.000 Arbeiter und 4.000 Pferde kämpften gegen die Unbilden der Natur. Eisige Kälte im Winter und brütende Hitze mit Millionen von Moskitos im Sommer erschwerten die Arbeiten an der Trasse. Die Baukosten beliefen sich pro Kilometer Strecke auf 440.000 Dollar. Die CP-Rail stand kurz vor dem Bankrott, als ihr der kanadische Staat finanziell unter die Arme griff und das Werk schließlich vollendet werden konnte. Im Nachbarstaat USA war die erste Transkontinentalbahn immerhin schon seit 1869, also 16 Jahre früher fertig.

Nun konnten also die Züge auch in Kanada durchgehend vom Pazifik zum Atlantik und umgekehrt das riesige Land durchjagen. Ein neues Zeitalter fing an. Zuerst war es der

Dominion, später dann der berühmte *Canadian*, damals noch auf dieser südlicheren Route zwischen Montreal und Vancouver. Heute verkehrt er ja bekanntlich auf der nördlicheren Route, auf den Gleisen der Canadian National Eisenbahngesellschaft.

Heute am 8. Oktober 2017, also 132 Jahre nach dem bedeutenden Hammerschlag sind nun auch meine Frau und ich auf dieser alten Trasse unterwegs nach Westen. Auf dem Bordbalkönchen genießen wir den frischen Fahrtwind und die letzten Sonnenstrahlen des ersten Reisetages im Rocky Mountaineer. Langsam nähern wir uns dem Tagesziel Kamloops, einer Stadt mit heute 99.000 Einwohnern, gegründet 1812 als Pelzhandelstation. Ein gepflegtes Hotel für die Nacht empfängt die Reisenden. Der Zug wird abgestellt. Unsere Uhren stellen wir ein weiteres Mal um eine Stunde zurück, so dass wir nun neun Stunden hinter deutscher Zeit zurück liegen.

Monday morning! - Tag 2 an Bord des *Rocky Mountaineer* beginnt mit einem freundlichen "*Good morning, folks*!" unserer beiden Damen vom Service, Julienne und Alexandra. Alle haben wieder vollzählig ihre gestrigen Plätze eingenommen. In Kamloops sind noch sieben Wagen aus Richtung Jasper angehängt worden. Leider ist es heute bedeckt und herbstlich kühl. Lange rollen wir an den zu einem See aufgestauten Wassern des Thompson Rivers entlang, folgen dann dem engen Flusstal, durch das nun zwei wichtige Bahnlinien führen, auf jeder Seite eine, die der CN und der Konkurrenzgesellschaft CP. Kilometerlange Freighttrains kriechen am jenseitigen Ufer in dichtem Abstand wie Regenwürmer talaufwärts. Das Brummen der Maschinen vor dem Zug, in seiner Mitte und am Schluss („*helper*") dröhnt durch das Tal. Die ganze Dramatik von karger Wildwestlandschaft und Zugverkehr lässt sich vom offenen Vestibül erleben und im Bilde festhalten. *Hell's Gate* heißt treffend eine Stelle im weiteren Verlauf dieser Passage, also Tor zur Hölle. Vor Begeisterung von der ganzen Szenerie spüre ich die morgendliche Eiseskälte kaum. Und dennoch: das gute amerikanische Frühstück im Untergeschoss des Wagens lasse ich mir natürlich nicht entgehen. Die Bilder sind „im Kasten".

Noch während des ausgiebigen Frühstücks kommt von rechts das noch wildere, völlig vegetationslose Kerbtal des Frazer Rivers und nimmt das blaugrüne Wasser des Thompson Rivers auf. Vereint wogen die wilden Wassermassen nun westwärts dem Meer entgegen. Vereinzelt sieht man Gruppen von Kajakfahrern, die auf ihre Weise das Abenteuer suchen. Da haben wir es bequemer. Die Vormittagsstunden vergehen und schon ist es wieder Zeit fürs Essen - Lunchtime, leider schon die letzte Mahlzeit an Bord dieses außergewöhnlichen Zuges. Die Speisen sind hervorragend, Gourmet-Niveau, der Service exzellent. Man muss es einmal erlebt haben, dieses Kontrastprogramm zur Transsibirischen Eisenbahn.

Der Frazer River wird immer breiter, das Land immer flacher, die Höhen der *Rockies* bleiben in der Ferne zurück. Wir nähern uns unaufhaltsam der Pazifikküste und damit dem Ende der Reise. Das

Von Mahlzeit zu Mahlzeit , mit kleineren Pausen dazwischen … Der Ausblick wird nicht unterbrochen.

neue große *Deltaport Containerterminal* kündigt die große Hafenstadt an – Vancouver – unser Ziel.

Die ersten Hochhäuser von Kanadas drittgrößter Stadt mit 600.000 Einwohnern, aber 2½ Millionen in der Region. Behutsam bohrt sich der lange blau-weiß-goldene Wurm ins Weichbild der Stadt und endet schließlich in einer eigenen Station, New Westminster, wo schon die Busse warten und höfliches Personal den Ankommenden zuwinkt.

Endstation Vancouver. Vor den meterhohen Wagen der Gold Leaf Class wird der rote Teppich ausgerollt. Wir steigen aus, zum allerletzten Mal auf dieser großen Reise, so als sei es nichts Besonderes. Aber ein bisschen stolz sind wir schon, haben wir zwei doch bestimmt die längste Strecke zurückgelegt. Rund 5.700 Schienenkilometer trennen uns von New York City, wo unsere Reise durch den Kontinent knapp drei Wochen zuvor begann.◄

Im Thompson- und nach dem Zusammenfluss im Fraser-canyon verlaufen die beiden Strecken von CN und CP auf jeweils unterschiedlichen Seiten der Flüsse, was ab und zu zu spannenden Begegnungen führt