

DIETER RÖSEL

LOCKRUF FERNER LÄNDER



**Reiseberichte und Reiseerlebnisse
aus aller Welt**



Inhalt

Vorwort

Unterkühlte Hochzeitsreise

Notlandung in Alabama

Florida lässt grüßen

Eine Seefahrt, die ist lustig ...

Eine beängstigende Flugreise

Maultierritt in den Grand Canyon

Yosemite National Park

Yellowstone National Park

Black Hills

Reise in die Smoky Mountains

San Francisco und Umgebung

Denver und die Rocky Mountains

Urlaub in North Dakota

Wiedersehen in New Orleans

An Bord des „California Zephir“

Besuch einer historischen Stätte

Hill Aerospace Museum

Nationalparks im Süden Utahs

Salt Lake City

Spearfish in South Dakota

Hilfeleistung in einer Goldgrube

Passionsspiele in Spearfish
Mount Rushmore und Custer State Park
Washington, D. C.
Der Südwesten der USA (Arizona)
Reise zu den Mayas und Azteken
Erlebnisse auf der Iberischen Halbinsel
Reise mit dem Kegelklub „Ruhige Kugel“
Eine Reise ins ehemalige Feindesland
Eine Reise mit Alfons
Hawaii lässt grüßen
Eine Reise in die Westtürkei
Eine Reise zum Nordkap
Eine Kreuzfahrt mit der AIDAbella
Eine Reise nach Kanada
Eine Reise entlang der Seidenstraße
Eine Reise in den Mittleren Osten
Ein Hauch von Orient

Vorwort

Wohl wissend, dass sich meine Reiseerlebnisse nicht mit denen der großen Forschungsreisenden wie Marco Polo, Sven Hedin, Alexander von Humboldt oder Ibn Battūta messen können, komme ich jedoch nicht umhin, diese schriftlich festzuhalten und meiner Nachwelt zur Kenntnis zu geben. Die in der nachstehenden Autobiografie enthaltenen und der Wirklichkeit entsprechenden Episoden fußen auf Tagebuchnotizen und Erinnerungen. Orte und Namen wurden aus Gründen des Datenschutzes an einigen Stellen verändert. Bilder und Fotos entstammen meinem privaten Fotoarchiv.

Ich wünsche allen Leserinnen und Lesern viel Freude beim Lesen.

Dieter Rösel
Sankt Augustin, den 31.03.2020

Unterkühlte Hochzeitsreise



Jackson Square, im Herzen von New Orleans

Im Juni 1961 lernte ich in New Orleans als Angehöriger einer deutschen militärischen Dienststelle meine zukünftige Frau, Miss Judith Giesinger, kennen. Nach einer fast neunmonatigen Kennenlernzeit haben wir am 9. März 1962 in New Orleans geheiratet. Es gab keine große Feier. Familienangehörige konnten wegen der großen Entfernung nicht zur Hochzeit erscheinen. Dafür hatten wir uns vorgenommen, zumindest die Angehörigen meiner Frau in North Dakota schon in den kommenden Tagen zu besuchen. Dazu mussten wir bereits gleich am Tage nach der Trauung in Richtung North Dakota aufbrechen.

Die Reisevorbereitungen waren soweit abgeschlossen. Unser Plymouth war aufgetankt, Reifendruck, Kühlwasser, Ölstand überprüft, und die Koffer waren so gut wie gepackt. Beim Packen der Koffer hatte ich bemerkt, dass meine Frau sehr viel warme Kleidung darin verstaute. Auf meine etwas törichte Frage, warum sie das tue, wo wir in New Orleans doch schon fröhsommerliche Temperaturen hätten, antwortete sie: „Du kennst dich in unserem amerikanischen Klima nicht aus. In North Dakota herrscht noch tiefster Winter.“ Ich musste ihr im Nachhinein recht geben. Sie hatte vorausschauend geplant. Die Aussicht auf Winterlandschaften veranlassten mich dazu, meinen Bundeswehrparka nebst Winterunterwäsche und Kampfstiefel im großen Kofferraum des Fahrzeugs verschwinden zu lassen. Reservekanister mit Kühlwasser, Feldspaten, Taschenlampe und eine „Erste-Hilfe-Ausrüstung“ (auch gegen Schlangenbisse) gehörten bei mir zur Fahrzeuggrundausrüstung.

Am Samstag, dem 10. März 1962, starteten wir zu unserer Hochzeitsreise (Honeymoon) und damit gleichzeitig zur längsten und gefahrvollsten Autofahrt in meinem bisherigen Leben. Bei unserer Abfahrt lachte die Sonne von einem strahlend blauen Himmel. Die Azaleen blühten bereits auf dem Mittelgrundstück der Esplanade Avenue und das Thermometer zeigte 86 °Fahrenheit (ca. 27 Grad Celsius) an.

Ich hatte für die über 2.000 Meilen lange Strecke gut vier Reisetage eingeplant. Das waren 500 Meilen pro Tag. Ein paar Zweifler warnten uns und meinten, dass die lange Strecke im Sommer ohne Probleme zurückzulegen sei, aber Anfang März, wo sich der Winter im Norden des Landes meistens erst noch einmal so richtig austobe, bevor er dem Frühling das Feld überlasse, sähe die Sache schon anders aus. Unsere Begeisterung war einfach zu groß, als dass wir uns durch Unkenrufe von unserem Vorhaben abschrecken

ließen. So traten wir die Reise an unter dem Motto: Wenn Engel reisen, lacht der Himmel!

Die Reiseroute führte von New Orleans über Baton Rouge, der Regierungshauptstadt von Louisiana, in Richtung Arkansas. Dort durchquerten wir die Ouachita Mountains. Wir werden den wunderschönen Frühlingstag nicht vergessen. Die Sonne lachte vom Himmel. Die Luft war klar und die für Louisiana typische hohe Luftfeuchtigkeit war wie weggeweht. In Fort Smith, an der Grenze zu Oklahoma, suchten wir uns ein preiswertes Motel zum Übernachten. Den umwerfend schönen Sonnenuntergang werden wir so schnell nicht vergessen.

Am zweiten Tag setzten wir die Fahrt in Richtung Kansas fort, um dort eine Tante meiner Frau, die in Manhattan wohnte, zu besuchen. Manhattan liegt etwa 30 Meilen westlich von Topeka entfernt, der Regierungshauptstadt von Kansas. Auf dem Wege dorthin durchquerten wir die geheimnisvollen Ozark Mountains zwischen Arkansas und Missouri. Gegen Abend erreichten wir unser zweites Etappenziel, Manhattan, den Wohnsitz von Tante Agnes. Dort konnten wir auch übernachten und am darauffolgenden Tag unsere Fahrt fortsetzen. Vorher hatte uns Tante Agnes, die lustigerweise nur zwei Jahre älter ist als meine Frau, mit Marschproviant in Form von gebratenen Hähnchenkeulen versorgt. Diese gute Tat sollte sich im Laufe des Tages als sehr hilfreich erweisen.

Bei Fahrtantritt registrierten wir, dass der Himmel bedeckt war. Wir vermissten den strahlenden Sonnenschein wie an den Tagen zuvor. Die Landschaft war langweilig: kein Baum, kein Strauch, alles Felder bis zum Horizont.

Bis wir die Staatsgrenze zu Nebraska überquerten, verlief alles planmäßig. Wir lagen gut in der Zeit. Aber dann ging es los! Petrus hielt in Nebraska zur Begrüßung die Himmelsschleusen weit geöffnet. Es regnete so stark, dass ich die Fahrgeschwindigkeit reduzieren musste. So viele Tränen brauchten die lieben Engelchen unserer wegen nicht

vergießen, dachten wir. Schließlich waren wir doch glücklich verheiratet.

Meine Frau (von nun an Judy) richtete mit leichtem Zweifel in der Stimme an mich die Frage, ob wir angesichts der widrigen Witterungsverhältnisse unser vorgesehene Etappenziel an diesem Tage noch erreichen könnten. „Nur, wenn wir bis in die Nacht hineinfahren“, war meine Antwort. Wir hatten gehofft, bis zum Mittag das Schlechtwettergebiet hinter uns gelassen zu haben. Aber das Gegenteil war der Fall. Wir fuhren mitten in ein Unwetter hinein. Der Himmel verfinsterte sich mehr und mehr. Es kühlte stark ab und die Regentropfen verwandelten sich allmählich in Schneeflocken. Die Außentemperatur schwankte um den Gefrierpunkt. Es herrschte ein leichtes Schneetreiben. Der Schnee blieb schon liegen. Wir passierten gegen Mittag Lincoln, die Regierungshauptstadt Nebraskas. Auf eine Mittagspause hatten wir verzichtet, um soweit wie möglich voranzukommen in der Hoffnung, die Unwetterfront so schnell wie möglich hinter uns zu lassen. Stattdessen stießen wir mitten in das Zentrum eines ungeheuren Schneesturms (Blizzard). Das Schneetreiben wurde immer dichter. Es entstand eine merkwürdige Atmosphäre. Ringsum war alles so still und ruhig, kein Verkehr, kein Haus, außer uns keine Menschenseele weit und breit. Die Stille wurde nur vom Summen des Scheibenwischers unterbrochen.

Anfangs schien alles noch recht friedlich. Die Straße und die angrenzenden Felder waren in ein zartes weißes Kleid gehüllt. Man fühlte sich unwillkürlich in die Weihnachtszeit hineinversetzt, und es hätte uns gar nicht gewundert, wenn uns plötzlich der Weihnachtsmann im Rentierschlitten begegnet wäre. So fuhren wir stundenlang mit reduzierter Geschwindigkeit durch die Einsamkeit. Judy wurde das ganze Spiel unheimlich. Die stetig zunehmende Kälte und das verstärkt einsetzende Schneetreiben gaben ihr zu denken. Im Auto wurde es kontinuierlich kälter. Die

Wagenheizung war schon ziemlich hochgestellt. Judy, die im Norden der USA aufgewachsen und mit den Tücken und Eigenarten des dort herrschenden Wetters vertraut war, sagte auf einmal: „Das sieht mir sehr nach einem Schneesturm aus.“ „Nunmal bloß nicht den Teufel an die Wand! So ein bisschen Schneesturm kann doch einen Seemann nicht erschüttern“, gab ich ihr zur Antwort.

Um trübsinnige Gedanken zu verscheuchen, schaltete ich das Autoradio ein. Es ertönten warme, beruhigende Klänge, die uns in einen träumerischen Zustand versetzten. Plötzlich riss uns die unpersönliche Stimme des Ansagers im Radio mit einer „Warnmeldung an alle Autofahrer“ zurück in die Wirklichkeit. Es wurde ein Schneesturm ungeheuren Ausmaßes gemeldet, welcher sich mit großer Geschwindigkeit von den Rocky Mountains in östlicher Richtung auf die Ortschaft Grand Island zubewegte. Das waren immerhin noch gute 60 Kilometer westlich von unserem augenblicklichen Standort. Als bald folgten Meldungen, demnach alle Straßenverbindungen westlich, nördlich und südlich nach Grand Island unterbrochen waren. Was nun? Umkehren kam nicht infrage, nach Osten auszuweichen bedeutete einen zu großen Zeitverlust und von Westen her näherte sich das Unwetter. Also gab es nur die eine Parole: Vorwärts nach Norden! Augen zu und durch! Bis dahin hatten wir nicht einmal die halbe Tagesstrecke zurückgelegt.

Am Nachmittag erreichten wir nach mühsamer Fahrt die Kleinstadt Columbus. Wir hielten an einer Tankstelle nicht nur, um zu tanken, sondern auch um das Kühlwasser mit einem Frostschutzmittel zu versehen und uns ein wenig zu stärken. Ich fragte den Tankwart, ob es ratsam sei, die Fahrt fortzusetzen. Er sagte nur, das müsse jeder selbst entscheiden. Er habe nur gehört, dass die Verbindung nach Norfolk stellenweise durch Schneewehen unterbrochen sei. Uns war klar, dass wir unser gestecktes Etappenziel, Yankton in South Dakota, nicht mehr erreichen würden. So

wollten wir jedoch zumindest bis zur circa 75 Kilometer entfernten Stadt Norfolk in Nebraska kommen.

Das war leichter gesagt als getan. Wir waren uns bewusst, ein großes Risiko einzugehen. Schließlich hatten wir mit den Sommerreifen auf den Rädern unseres Plymouths geringe Chancen, einen Blizzard heile zu überstehen. Wir überlegten hin, wir überlegten her. Letztendlich siegten Sturm und Drang über die Vernunft. Während wir noch berieten, donnerte ein Greyhound-Bus an uns vorüber. Schnell sprangen wir ins Auto und hängten uns an den Bus. Er konnte für uns eine Fahrspur machen und als Schneepflug dienen, das war unser Gedanke. Bald merkten wir, dass wir das Tempo des Busses nicht einhalten konnten. So verloren wir ihn aus den Augen. Diese Busfahrer legen ja auch einen verwegenen Fahrstil an den Tag.

Nun befanden wir uns allein als einziges Fahrzeug auf einsamer Landstraße und waren dem Toben der entfesselten Elemente ausgesetzt. Das Heulen des Sturmes nahm ständig zu. Das Schneetreiben wurde immer heftiger und die Temperaturen sanken tiefer und tiefer. Die Fahrbahn war nicht mehr von den angrenzenden Feldern zu unterscheiden. Alles war eine einheitliche, weiße Fläche. Nur die Telegrafmasten rechts und links der Fahrbahn dienten uns als Wegmarkierungen. Bald waren auch diese kaum noch zu erkennen. Mit jedem Kilometer, der uns nördlicher brachte, hatte ich das Gefühl, immer mehr in das Zentrum des Schneesturms hineinzugeraten.

Mittlerweile war die Dämmerung hereingebrochen und die Sicht war so schlecht, dass man keine zehn Meter weit mehr sehen konnte. Das Fahren wurde immer schwieriger. Ich musste in den ersten Gang herschalten und kämpfte mich mit 20 km/h Höchstgeschwindigkeit durch das Unwetter. Wir waren dankbar für jeden Kilometer, den wir ungeschoren vorankamen.

Bis Norfolk war es aber noch sehr weit. Meine Frau schaltete wieder das Radio ein, um den neuesten

Lagebericht zu hören. Schon den ersten Sätzen des Sprechers konnten wir entnehmen, dass die rückwärtige Verbindung nach Columbus durch Schneewehen unterbrochen war. Das war eine schlechte Nachricht. Es gab also kein Zurück mehr. Wir hegten nur die bange Hoffnung, dass der Weg bis zur etwa 20 Kilometer entfernt gelegenen Ortschaft Madison noch frei war. Dort wollten wir dann übernachten und den nächsten Morgen abwarten. Das Heulen und Pfeifen des Sturmes steigerte sich inzwischen zum Inferno. Jetzt drückte er unseren Wagen schon von der Straße herunter und schob ihn in die beängstigende Nähe des mit dem Fahrbahnrand eine ebene Fläche bildenden, zugewehten Straßengrabens. Dann, plötzlich, passierte es! Zuerst spürten wir einen dumpfen Stoß, Schnee wirbelte hoch und nahm uns völlig die Sicht. Der Wagen drehte sich auf der vereisten und leicht abschüssigen Fahrbahn um die eigene Achse... einmal ... zweimal...bis er stand. Judy wollte sofort hinaus, um zu sehen, was los war. Es ging nicht. Die Tür auf ihrer Seite war total vereist und zugefroren. Sie ließ sich nicht mehr öffnen. Auf meiner Seite war das gleiche Dilemma festzustellen. Das ist schon ein beängstigendes Gefühl, bei einem Schneesturm im Auto gefangen zu sein. Da kann Panik aufkommen! Nicht einmal die Scheiben ließen sich herunterkurbeln. Alles war vereist. Nur unter Anwendung größter Gewalt bekam ich die Tür an meiner Seite auf.

Beim Aussteigen versank ich gleich im tiefen Schnee. Was war geschehen? Ich war in eine Schneewehe, die sich nicht mehr vom übrigen Teil der Straße unterscheiden ließ, hineingefahren. Durch die Wucht des Aufpralls wurde das Hinterteil des Fahrzeugs herumgeschleudert und kam auf der anderen Straßenseite mit den Vorderrädern im Graben hängend zum Stehen. Zum Glück hatte sich ein Pkw mit drei Insassen, von uns unbemerkt, hinter uns befunden. Er war deshalb hinter uns hergefahren, weil seine Beleuchtung und seine Scheibenwischer nicht funktionierten. Die Rücklichter

unseres Plymouths wiesen ihm den Weg. Im Augenblick des Unfalls hatte das andere Fahrzeug noch genügend Abstand und konnte rechtzeitig zum Stehen gebracht werden. Nach halbstündiger Arbeit gelang es uns, mit vereinten Kräften den Plymouth aus dem Schnee zu buddeln und in die richtige Fahrtrichtung zu schieben. Gott sei Dank sprang der Motor gleich wieder an. Wir bedankten uns bei unseren Helfern und setzten die Fahrt mit dem beruhigenden Gefühl fort, nicht mehr allein zu sein und das Fahrzeug unserer Helfer hinter uns zu wissen. Nach etlichen Kilometern, die nur noch im Schnecken tempo zurückgelegt werden konnten, hatten wir unsere Helfer aus den Augen verloren. Vielleicht waren sie von der Hauptstraße zu einer nahe gelegenen Farm abgebogen oder auf der Strecke liegen geblieben.

Nun waren wir wieder allein auf weiter Flur. Wir kamen zu einem kleinen Hügel, auf dessen Kuppe sich zwei verrostete Zapfsäulen einer verlassenen Tankstelle befanden. Wir fuhren daran vorbei. Von hier aus konnten es höchstens noch 15 Kilometer bis Madison, unserem reduzierten Tagesziel, sein. Die Gegend wurde hügeliger. An manchen Steigungen drehten die Hinterräder durch, weil sie auf der vom Schnee überdeckten, vereisten Fahrbahn keinen Halt mehr fanden. So wurde das Fahren immer schwieriger, ich möchte sagen, fast unmöglich. Die Zahl der zu umfahrenden Schneewehen, die manchmal Kühlerhaubenhöhe erreichten, nahm kontinuierlich zu. Das Fahrzeug ließ sich kaum noch manövrieren. Die Lenkung, das heißt die Vorderräder, war zum Teil durch Schnee, der sich unter den Kotflügeln angesammelt hatte, blockiert. Dann kamen wir an eine größere Steigung, auf deren halber Höhe ein Sattelschlepper mit angehängtem Tieflader quer zur Fahrbahn stand und diese in voller Breite blockierte. Das Fahrerhaus hing mit den Vorderrädern bereits im Graben. Ich brachte unseren Plymouth zum Stehen und versuchte auszustiegen, um mir die Angelegenheit aus der Nähe zu betrachten. Kaum hatte ich die Wagentüre einen Spalt breit geöffnet, als sie mir der

Wind wieder zudrückte. Nach mehreren Versuchen gelang es mir, die Türe zu öffnen und geschwind auszusteigen. Ich stand noch nicht richtig mit beiden Beinen auf der Straße, da blies mir der Sturm die Beine unterm Leibe weg. Gott sei Dank bin ich auf einem gut gepolsterten Körperteil gelandet. Durch das Tosen des Sturmes, der inzwischen die Stärke eines Orkans angenommen hatte und anstelle von Schneeflocken nur noch scharfe Eiskristalle vor sich hertrieb, arbeitete ich mich bis zum Führerhaus des Lkw-Fahrers vor. Der Motor des Lkws lief noch und der Fahrer versuchte durch unermüdliches Vorwärts- und Rückwärtsrucken seinen Lastzug wieder flottzubekommen. Ich machte mich durch heftiges Winken mit den Armen bemerkbar. Er brüllte etwas zurück. Ich konnte nichts verstehen. Der Sturm nahm jedes Wort. Dann kletterte ich in das Führerhaus und fragte den Fahrer, ob er verletzt sei und Hilfe brauche. Er verneinte und gab mir den guten Rat umzukehren, denn Weiterfahren sei zwecklos. Er komme schon allein zurecht.

Umkehren - aber wohin? Ab jetzt begann die Lage dramatisch zu werden. Es gab nur noch eine Rettung, nämlich die einsame Tankstelle auf einer kleinen Anhöhe, von der nur noch zwei verrostete Zapfsäulen übrig geblieben waren. Die paar Meilen bis dorthin müssten doch zu schaffen sein, dachten wir. Nach einer umständlichen Kehrtwendung fuhren wir die gleiche Strecke wieder zurück. Es ging in der hügeligen Landschaft bergauf und bergab. Bei der Talfahrt erhielt der Wagen mehr Schuss, als er haben sollte. Größte Vorsicht war bei der Bedienung des Brems- und des Gaspedals geboten.

Als wir wieder eine Anhöhe hinunterfuhren - ich hielt das Fahrzeug auf der geschätzten Fahrbahnmitte -, tauchte plötzlich, wie aus dem Boden gewachsen, eine meterhohe Schneewehe auf. Infolge der „erhöhten“ Geschwindigkeit (etwa 30 km/h) war ich nicht mehr in der Lage, noch rechtzeitig zu bremsen, und kam mit dem Wagen in einer

ziemlich hohen Schneewehe zum Stehen. Vorderräder mitsamt der Kühlerhaube, fast bis zur Windschutzscheibe, waren in der weißen Masse eingetaucht. Die Sicht war gleich null. Versuche, den Wagen im Rückwärtsgang aus dem Schneeberg herauszuziehen, schlugen fehl. Die sommerbereiften Hinterräder (Antriebsräder) fanden keinen Halt und polierten nur die vereiste Fahrbahndecke spiegelblank. Jetzt blieb mir nichts anderes übrig, als den Plymouth wieder freizuschaukeln. Zu diesem Zwecke zog ich mir im einigermaßen warmen Auto dicke Wollsocken und die derben Kampfstiefel der Bundeswehr an. Mit einem Feldspaten bewaffnet, machte ich mich ans Werk und befreite zunächst die Kühlerhaube und die Seiten von der Last des Schnees. Ich weiß nicht, wie lange ich ohne den Bundeswehrparka mit dem wärmenden Vlies und der Kapuze bei dem tobenden Schneesturm, der einem den Atem nahm und die Eiskristalle ins Gesicht blies, in der eisigen Kälte außerhalb des Fahrzeugs ausgehalten hätte. Es herrschte eine gefühlte Außentemperatur von mindestens minus 20 Grad Celsius. Ich arbeitete sprichwörtlich im Schweiß meines Angesichts. Gesicht und Hände brannten wie Feuer, die Beine waren steif vor Kälte und in Füßen und Zehen hatte ich kein Gefühl mehr.

Trotz aller Anstrengung bewegte sich der Wagen nicht von der Stelle. Die Hinterräder drehten nach wie vor durch. Also blieb mir nichts weiter übrig, als zwei 15 Zentimeter breite Spurrillen unmittelbar hinter den Antriebsrädern in das circa zwei Zentimeter dicke Eis der Fahrbahn zu schlagen. Nach über einer halben Stunde war das Fahrzeug frei und ließ sich aus der Schneewehe herausziehen. Ich war total geschafft und benötigte erst einmal eine Verschnaufpause. So angenehm und wohltuend hatte ich die Wärme noch nie empfunden wie jetzt, als ich ins Wageninnere kroch.

Nach einer Dreiviertelstunde setzten wir die Fahrt fort. Die Dunkelheit war nun völlig hereingebrochen, obwohl es erst fünf Uhr nachmittags war. Trotz eingeschalteter

Scheinwerfer war die Fahrbahn nicht mehr zu erkennen. Das dichte Schneetreiben nahm jegliche Sicht. Diesmal übernahm Judy das Steuer und ich stapfte einige Meter vor dem Fahrzeug durch den beinahe wadentiefen Schnee einher und wies ihr mit einer Stablampe durch Blinkzeichen den Weg. Das Fahren wurde durch die vereiste Windschutzscheibe, die nur noch einen schmalen Sehschlitz aufwies, zusätzlich erschwert.

Ich weiß nicht, wie lange es dauerte - mir erschien es wie eine kleine Ewigkeit -, ehe wir endlich die Stelle mit den alten Zapfsäulen, die wie zwei Denkmäler aus dem Boden ragten, erreichten. Hier gedachten wir die Nacht zu verbringen. Keine Menschenseele, kein Fahrzeug weit und breit! Dennoch fühlten wir uns im Windschatten der beiden Säulen sicherer als mitten auf freier Strecke, wo wir im Nu eingeschneit gewesen wären. Draußen tobte ein Inferno. Im warmen Auto machten wir es uns so bequem wie möglich. Warme Winterkleider und Decken wurden hervorgekramt und durchnässte Kleidungsstücke gewechselt. Dann schaltete ich das Radio ein und entlockte diesem einige heitere Klänge. Die Wagenheizung strahlte zu diesem Zeitpunkt noch eine behagliche Wärme aus und langsam kam wieder Leben in die steif gefrorenen Glieder. Nun verspürten wir auch Hunger. Judy holte ein Paar gebratene Hühnerkeulen aus der Truhe mit unserem Marschproviant hervor und ich kippte uns zwei kleine Becher Kirsch mit Rum ein, um uns auch von innen aufzuwärmen. Nun sah die Welt schon ganz anders, viel freundlicher aus. Die Musik, der gefüllte Magen, die wohltuende Wärme und nicht zuletzt der Alkohol gaben uns das Gefühl der Geborgenheit. Draußen tobten die Naturgewalten. Das infernalische Heulen des Sturmes sowie das dichte Schneetreiben wollten kein Ende nehmen. Windgeschwindigkeiten von über 100 km/h (70 Meilen in der Stunde) wurden im Radio angesagt. Die Temperaturen gingen immer weiter in den Keller (minus 25-30 Grad Celsius). Dagegen konnte auch die Wagenheizung

nicht mehr ankommen. Der Plymouth war jedenfalls auf einer Seite total zugeschnitten. An den Innenseiten der Fenster begannen sich Eisblumen zu bilden.

Ich ließ den Motor so lange laufen, bis der Kraftstoffvorrat bis auf ein Viertel der Tankfüllung aufgebraucht war. Dann wurde der Motor abgestellt. Radio und Heizung wurden ebenfalls ausgeschaltet, um die Batterie zu schonen und genügend Energie für Notfälle bzw. für einen Startvorgang zur Verfügung zu haben. Allmählich kroch die Kälte, angefangen an den Füßen, an unseren Gliedern hoch. Die Unterhaltung verstummte. Wir verfielen in eine Art Dämmerzustand. Nur wenn die Kälte zu aggressiv wurde, massierten wir uns gegenseitig Hände und Füße, um das Blut in Zirkulation zu bringen. So saßen wir in einem selbst gewählten Gefängnis und fragten uns, wie lange wir wohl hier würden ausharren müssen: Eine Nacht, ein paar Tage oder sogar eine Woche, bis ein Schneepflug uns entdecken würde? Merkwürdigerweise kam in dieser prekären Situation keine Panik bei uns auf. Obwohl wir völlig allein und hilflos in der unendlichen weißen Einsamkeit gestrandet waren, hatten wir das Gefühl, nicht allein zu sein, sondern dass jemand unsichtbar um uns war. Irgendwie fühlten wir uns geborgen und geschützt, waren voller Hoffnung und der festen Überzeugung, dass wir vielleicht mit einem blauen Auge aus dieser schlimmen Lage herauskommen würden. Die Nacht senkte sich über die Landschaft von Nebraska. Wir wurden sehr müde und fielen in einen tiefen Schlaf.

Wie in einem Traum hörte ich ein ständiges Klopfen. Ich machte einen kurzen Atemzug und fiel wieder in den Schlaf. Das Klopfen hörte jedoch nicht auf. Das Klopfen und Hämmern kam vom Autodach. Auch an eine Scheibe wurde geklopft. Allmählich kam ich zu mir. Jetzt wurde mir die Situation wieder bewusst, in der wir uns befanden. Im Wagen herrschte ein diffuses Licht, das durch die vereisten Scheiben ins Wageninnere drang. Wie spät mochte es wohl sein? Der Zeiger meiner Uhr zeigte auf halb eins des

nächsten Tages. Demnach war es um die Mittagszeit. Ich versuchte, mich aufzurichten, was mir im ersten Anlauf nicht gelang. Körper und Glieder waren richtig steif. Als Nächstes weckte ich Judy. Sie stieß einen Freudenschrei aus. Wir lebten noch! Dann versuchte ich die Wagentür zu öffnen. Unmöglich! Auch die Fensterscheiben ließen sich nicht bewegen. Beinahe hätte ich den Griff von der Kurbel abgebrochen. Jetzt kam doch ein wenig Panik auf. Wir waren lebendig gefangen! Mit ganzer Kraft stemmte ich mich mindestens ein Dutzend Mal gegen die Autotür, bis sie krachend aufsprang. Ein Haufen Schnee polterte in den Wagen. Beim Öffnen musste ich zuerst mit der Tür den vorgelagerten Schnee wegschieben. Ich kroch mehr oder weniger aus dem Wagen und taumelte auf die Fahrbahn, die mir geglättet erschien und tiefe Reifenspuren aufwies. Das konnte nur ein Schneepflug gewesen sein, dachte ich mir. Es war bitterkalt, aber es schneite kaum noch.

Ich schritt auf die Fahrbahnmitte und schaute mich nach allen Seiten um. In einigen Hundert Metern Entfernung sah ich ein Gebilde, das wie ein Schneepflug aussah. Männer waren auf dem frei gemachten Weg. Ich winkte. Sie winkten zurück. Dann ging ich auf sie zu. Sie starrten mich an wie jemanden, der von einem anderen Stern kommt. Sie fragten mich, wo ich eigentlich herkomme. Ich sagte, aus dem Auto bei den Zapfsäulen. Dann schüttelten sie den Kopf und sagten: „Das kann nicht sein! Da das Fahrzeug ringsherum eingeschneit war, sind wir direkt vom Pflug auf das Autodach gestiegen und haben auf das Dach geklopft. Anschließend haben wir das Fahrzeug an der Straßenseite vom Schnee befreit, um durch die Fenster schauen zu können. Die waren aber von innen vereist, sodass man nicht hineinsehen konnte. Als auf unser Klopfen keine Reaktion erfolgte, sind wir weitergefahren.“ Ich erklärte den Männern in kurzen Zügen unsere Odyssee, die am Nachmittag zuvor begonnen hatte. Dann sagte einer von ihnen: „Ihr habt wirklich einen Schutzengel gehabt!“ In der vom Blizzard

heimgesuchten Region seien in der vergangenen Nacht 14 Personen in ihren Fahrzeugen erfroren. Auf unsere Frage, wie wir auf kürzestem Wege zu einem menschlichen Anwesen kommen könnten, sagten sie, dass es einige Meilen westlich der Hauptstraße, auf der wir uns befanden, eine winzige Ortschaft namens Humphrey gebe. Sie würden uns dorthin mit dem Schneepflug einen Weg bahnen. Dort könnten wir bleiben, bis der Schneesturm endgültig vorüber und die Highways wieder befahrbar seien. Hier erfuhren wir wieder einmal die große Hilfsbereitschaft der Amerikaner. Wir bedankten uns ganz herzlich mit einer Flasche Likör (Kosakenkaffee), die wir noch in der Vorratstruhe hatten. So waren wir ganz knapp dem Tode entronnen.

Die Ortschaft Humphrey hatte circa 200 Einwohner und bestand etwa aus einem Dutzend Häusern. Darunter befanden sich eine Tankstelle mit angegliederter Reparaturwerkstatt (was für uns wichtig war), ein sogenanntes Café, in dem man auch kleine Mahlzeiten einnehmen konnte, ein General Store (Kaufladen) und ein Rooming House (Pension). Gott sei Dank war in dem Haus noch ein Zimmer für uns frei. Es war gemütlich eingerichtet und gut beheizt. Der Preis für eine Übernachtung betrug, man höre und staune, ganze viereinhalb US-Dollar. Das war die preiswerteste Übernachtung in unserem Leben!

Als Erstes brachten wir unseren Plymouth in die Werkstatt und ließen auf den Antriebsrädern Schneeketten aufziehen. Unsere Hoffnung, die Reise am nächsten Tag in Richtung South Dakota fortsetzen zu können, wurde jäh getrübt, als es im Radio hieß, dass die Strecke nach Norfolk noch von hohen Schneemassen blockiert sei und Schneefräsen sowie Schneepflüge bereits Tag und Nacht im Einsatz seien. An einer besonders hart vom Schneesturm betroffenen Stelle habe eine Schneefräse zwölf Stunden gebraucht, um die Fahrbahn von gut drei Meter hohen Schneewehen auf einer Länge von fast einer Meile Länge frei zu machen.

Am darauffolgenden Tag hatte es aufgehört zu schneien. „Klarer Himmel und bittere Kälte“, vermerkten wir in unserem Tagebuch. Der Highway in Richtung Norfolk war noch immer zu. Unsere Reise konnten wir erst am dritten Tag unseres unfreiwilligen Aufenthaltes fortsetzen.

Es war ein klarer, frostiger Wintermorgen. Unter dem Gerassel der Schneeketten stieben wir wie ein kleiner Panzer mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h durch die verschneite Landschaft. In einiger Entfernung sighteten wir ein größeres Fahrzeug. Als wir näher kamen, erkannten wir einen Schneepflug, der die Fahrbahn vom Neuschnee befreite. Es hatte nämlich in der vergangenen Nacht wieder geschneit. Nun waren wir leider gezwungen, unser flottes Tempo zu drosseln und uns dem Tempo des Schneepflugs anzupassen; denn es war nur eine benutzbare Fahrspur vorhanden, nämlich die des Schneepflugs. Also tuckerten wir stundenlang hinter dem Schneepflug her.

Wir kamen an meterhohen Schneebergen vorbei, die eine Schneefräse am Vortag aufgetürmt hatte. Bei Norfolk bekamen wir ebenfalls die riesigen Schneewehen zu Gesicht, von denen bereits über den Rundfunk berichtet worden war. Endlich, nach einer anstrengenden, fünfstündigen Fahrt, erreichten wir zusammen mit dem Schneepflug die Grenzstadt Yankton in South Dakota. Dort machten wir Rast in einem Schnellimbissrestaurant, um uns zu stärken. Ich hatte Appetit auf Bratkartoffeln mit Spiegelei. An Judys Bestellung kann ich mich nicht mehr erinnern. Von der Kellnerin und auch von einigen anderen Gästen wurden wir gefragt, woher wir kommen, weil wir so verfroren aussähen. Als wir sagten, dass wir aus Humphrey, südlich von Norfolk gelegen, gekommen seien, wollte man uns das nicht glauben. „Das ist unmöglich! Die Strecke ist schon seit Tagen gesperrt“, erhielten wir zur Antwort. Als wir erklärten, dass wir direkt hinter dem Schneepflug, der soeben in Yankton eingetroffen sei, hergefahren seien, ernteten wir

bewundernde Blicke. Hier erfuhren wir unter anderem, dass dem Schneesturm viele Rinder auf den Weiden zum Opfer gefallen seien. Viele von ihnen waren infolge zugefrorener Atemwege (Nüstern und Maul) erstickt und anderen waren die Euter abgefroren.

Bald darauf ging es weiter in Richtung Norden. Nun wurden die Straßenverhältnisse besser. Man konnte schon wieder etwas flotter fahren. Nach einer 600 Kilometer langen Reise erreichten wir am späten Abend sichtlich erschöpft Aberdeen in South Dakota. Nach einem tiefen, festen Schlaf sowie einem ordentlichen Frühstück waren wir am nächsten Morgen zu neuen Unternehmungen bereit.

Als wir vor Fahrtantritt einen Blick auf unsere Reifen warfen, bekamen wir einen Schreck. Die Ketten hatten an den Hinterrädern die Reifendecke bis auf die Karkasse durchgescheuert. So konnten wir unmöglich weiterfahren. An einer Tankstelle konnten wir die Ketten abnehmen und die abgenutzten Reifen durch neue ersetzen lassen. Das war natürlich eine unvorhergesehene Ausgabe, die unsere Urlaubskasse ordentlich strapazierte. Ab Aberdeen waren die Überlandstraßen schnee- und eisfrei, sodass wir zügig fahren konnten.

Endlich am Ziel

Am Nachmittag erreichten wir unser Endziel: Mandan bei Bismarck in North Dakota. Die beiden Städte Mandan und Bismarck liegen sich direkt gegenüber und sind durch den Fluss Missouri voneinander getrennt. Die Familie Ralph und Ida Giesinger bereitete uns einen herzlichen Empfang. Judy sah ihre Angehörigen nach vielen Monaten wieder. So lernte ich auch meine Schwiegereltern sowie Judys Brüder Dennis, Larry und Eldon kennen und sie konnten endlich Judys deutschen Ehemann kennenlernen. Bedingt durch den Blizzard und dem damit verbundenen unfreiwilligen

Aufenthalt in Humphrey war unsere weitere Planung durcheinandergesprochen. Daher waren wir leider gezwungen, unser Besuchsprogramm bei der weitläufigen Verwandtschaft zu kürzen. Der Besuch bei Judys Großeltern (mütterlicherseits) in der 120 Kilometer westlich von Mandan gelegenen Ortschaft Hazen war ein Muss. Die Großeltern Philip und Emma Morast hatten uns schon erwartet. Auch hier wurden wir wieder herzlich empfangen. Die Großeltern (väterlicherseits), Margret und Konstantin Giesinger, waren bereits in den 1950er-Jahren verstorben. Ich hatte das Gefühl, dass Großvater Morast ein wenig enttäuscht war, als er meiner ansichtig wurde. Vermutlich hatte er einen echten Germanen, wie er im Bilderbuch steht, erwartet: groß, blond und blauäugig. Damit konnte ich ihm leider nicht dienen. Ich war genau das Gegenteil: mittelgroß, braunhaarig und braunäugig.

Wir kamen schnell miteinander ins Gespräch. Dabei stellte sich heraus, dass die Siedler, die überwiegend aus dem Schwabenland stammten, sich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts westlich des Missouris in North Dakota niedergelassen hatten. Sie kamen als Neusiedler in den Genuss des von der amerikanischen Regierung erlassenen **Homestead Acts**, das heißt, sie erhielten vom Staat unentgeltlich ein 160 Acre (ca. 65 Hektar) großes Stück Land zugewiesen, mit der Auflage, dieses urbar zumachen und fünf Jahre lang zu bewirtschaften. Danach ging es in den Besitz des Siedlers über. Sparsam und fleißig wie die Schwaben nun einmal sind, hatten sie im Laufe von Jahrzehnten ein Mehrfaches an Ackerland hinzugekauft. Nun mussten die enormen Flächen auch genutzt und bewirtschaftet werden. Dies geschah dadurch, dass möglichst viele Kinder gezeugt wurden, die in der Landwirtschaft eingespannt werden konnten. Daher ist es nicht verwunderlich, dass die Farmer damals selten weniger als ein Dutzend Kinder hatten.

Im Verlaufe der Gespräche stellte sich ferner heraus, dass Judys Ahnen wesentlich früher, in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts, von der russischen Zarin Katharina II., auch Katharina die Große genannt, als freie Bauern unter Zusage von Privilegien, wie Befreiung vom Wehrdienst, Steuer- und Abgabebefreiung, ins zaristische Reich gerufen worden waren. Nach Vertreibung der osmanischen Besatzer hatte man ihnen die Krim als Siedlungsraum zugewiesen. Unter Katharinas Nachfolgern wurden jedoch alle Privilegien aufgehoben, was daraufhin die dortigen Siedler veranlasste, das Land wieder zu verlassen und über Deutschland in die Vereinigten Staaten von Amerika auszuwandern. Deren Ausschiffung erfolgte über Bremen nach New York und von dort aus ging es über Chicago in großen Trecks in das von Indianern unfreiwillig aufgegebenes Gebiet am Missouri.

Unsere Unterhaltung erfolgte teils in Englisch, teils in Deutsch, das heißt Schwäbisch, oder besser gesagt, in Altschwäbisch. Zwischendurch wechselten Judy und ich einige Worte in Hochdeutsch. Unser Hochdeutsch konnten die Großeltern nur mit Mühe verstehen, was den Großvater veranlasste, Judy zu fragen: „Judy, sag mal, spricht dein Mann kein richtiges Deutsch?“ Es folgte ein allgemeines Gelächter.

Einmal begleitete ich Großvater Morast zu den Getreidesilos an den Ortsrand von Hazen. Wie Philip Morast waren die meisten Einwohner Hazens Farmer. Es wurde damals fast ausschließlich Weizen angebaut. Am Silo traf der Großvater Nachbarn. Man unterhielt sich in schwäbischer Mundart, die mit etlichen englischen Ausdrücken gespickt war. Für die neuzeitlichen, hauptsächlich technischen Begriffe gab es nämlich keine passenden schwäbischen Wörter.

Nun war es an der Zeit, weitere Verwandte zu besuchen. Es ging zu Onkel Edward und Tante Rose Giesinger. Auch dort wurden wir herzlich empfangen. Sie hatten ebenfalls wie Philip und Emma Morast ein Haus in Hazen. Nur zur