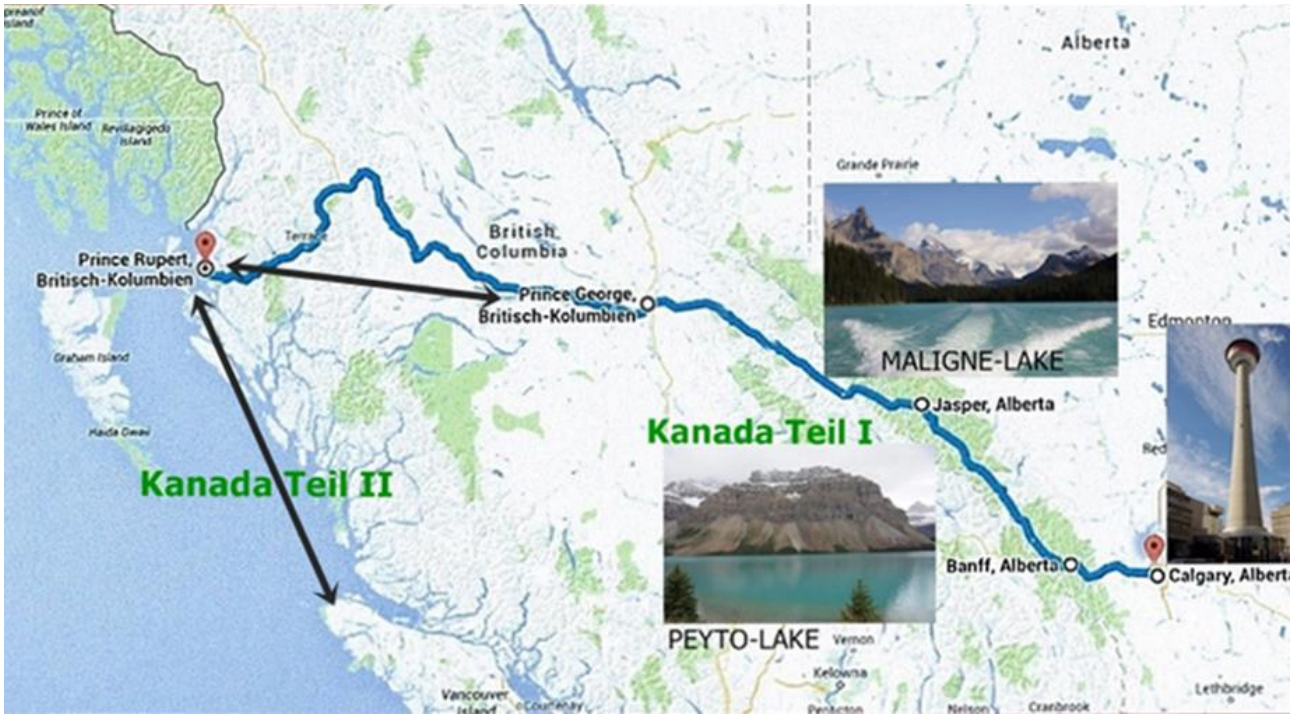
KANADA – Teil II

Von Prince George, nach Smithers, weiter nach Prince Rupert und durch die Inlandpassage bis Vancouver-Island. Am Ende noch die Stadt Vancouver !

Prince George – Fort St. James (160 km) - Smithers (319 km)

Um 8 Uhr verließen wir das Sandman Hotel und **Prince Geo**rge und fuhren auf der Autobahn Nr. 16, dem Yellowhead Highway, **Richtung Smithers**. Wie immer hielten wir nach wilden Tieren Ausschau.

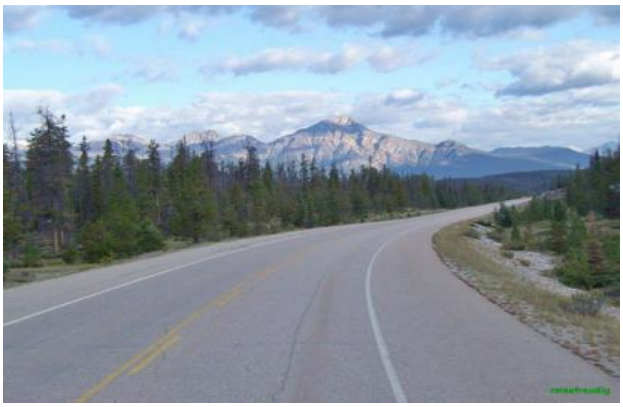
Nachdem wir in Teil I Kanada – **„entlang der Rocky Mountains“** bereist haben erleben wir hier in Teil II **die Fortsetzung dieser großen Kanada-Tour.** Wir beenden diese in der Stadt Vancouver von wo aus wir auch den Rückflug nach Wien antraten.



Kartenhinweis: Karte wurde anhand Google Maps erstellt.

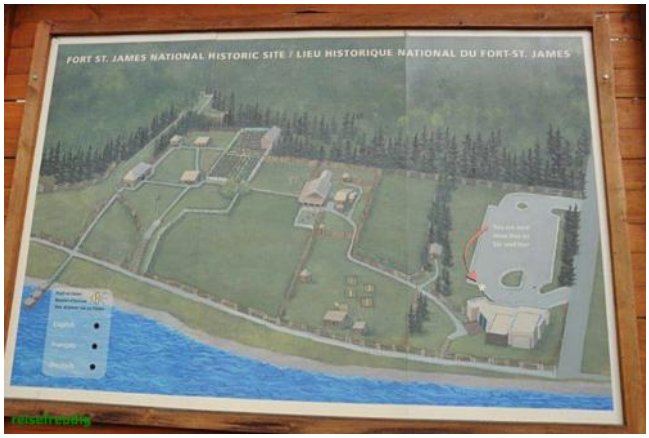
In Prince George ist die Papier- und Holzindustrie angesiedelt, viele Holztransporter kamen uns entgegen. Für jeden gefällten Baum muss man seit einigen Jahren zehn neue Bäume pflanzen. Wegen der kalten, langen Winter wachsen die Bäume sehr langsam. Othmar sah einen **Kojoten** am Waldrand und um 08.30 Uhr erblickten wir links Sitzenden am Straßenrand einen **Schwarzbär**en. Das Fell glänzte in der Sonne. In British Columbia gibt es 320.000 Grizzly- und 160.000 Schwarzbären.
Wir fuhren durch lichten Wald, es wurde viel Holz geschlägert, man sieht große Kahlflächen. Kurz vor Vanderhoof sahen wir Wiesen, Rinder, ein großes Getreidefeld und Farmhäuser mit Nebengebäuden. Rund ums Haus standen die landwirtschaftlichen Maschinen, es sah schlampig aus.

9 Uhr kurzer Stopp in Vanderhoof. Wir verließen hier die Straße Nr. 16 und bogen auf Nr. 27 ein. Richtung Fort St. James ab. Viele mit Holz beladene LKWs kamen uns entgegen. Um 10 Uhr erreichten wir **Fort St. James am Stuart Lake**, eine Pelzhandelsstation von 1888 und Traperstation für die Erforschung der umliegenden Gebiete.



Die Gemeinde **Fort St. James** beruht auf der Gründung des Fort St. James im Jahre 1806.
Rund um den Stuart Lake siedelten die Nakazdli-Indianer, sie ernährten sich vorwiegend vom Lachsfang, der ihnen das Überleben im langen Winter ermöglichte. Auf ihrem Territorium errichtete Simon Fraser 1806 den ersten Handelsposten Stuart Lake, eine der ersten europäischen Siedlungen in British Columbia. Simon Fraser (Fraser River) und seine Begleiter John Stuart (Stuart Lake) und James Mc Dougall (Fort St. James) untersuchten die Gegend auf die Nutzbarkeit von Flüssen für den Transport und stellten dabei fest, dass das Gebiet reich an allen möglichen Pelztierarten war.

Der Handelsposten Stuart Lake wurde 1821 in Fort St. James umbenannt. Heute sieht man die vierte Bauphase des Forts an seinem ursprünglichen Standort. Das Fort bestand als Handelsposten bis 1952.



Besuch von Fort St. James von 12-13.20 Uhr. Während der Sommermonate erzählen traditionell gekleidete Führer die Geschichte des Forts.

Der Rundgang begann beim Allgemeinen **Lagerhaus und Pelzlager**, erbaut 1888-89, es gehört zu den am besten noch erhaltenen Beispielen der damals in Kanada üblichen Holzrahmenbauweise. Eine junge, rothaarige Frau in der Kleidung des 19. Jht. zeigte uns verschiedene Pelze – Biber, Polarfuchs, Bär … die in Bündeln von der Decke hingen oder zu Bergen aufgestapelt waren. Die Pelze wurden für den Transport nach Victoria zu Ballen gebündelt.

Auf einem Holzsteg entlang einer großen Wiese kamen wir zum **Fischvorratslager** (1889), das dem traditionellen Fischlager der Indianer angepasste Gebäude steht auf vier hohen Eckpfeilern, um Raubtiere fern zu halten. Hier hingen getrocknete Lachse und Speck, sie dienten den Bewohnern als Verpflegung während des langen Winters.

Im **Männerhaus** (1884) begrüßte uns eine Frau von der Nation der Nakazdli-Indianer und erzählte von alten Zeiten. Hier logierten die Angestellten der Handelsgesellschaft sowie Lastenträger und war später ein privates Wohnhaus. Im **Laden und Büro** (1884) zeigte uns ein Mann einen Igelstachel, das Zahlungsmittel bis 1890, dann wurde bis 1910 auf Dollar umgestellt.

Einen Igelstachel erhielt man für ein Biberfell und konnte damit einen kleinen Kochtopf kaufen, drei Igelstachel kosteten ein Paar Stiefel und 15 Stacheln ein Gewehr. Hier war das Geschäftszentrum des Handelspostens, wo Pelze gegen Waren getauscht wurden.

Das heutige Gebäude ist eine Rekonstruktion des Zustands von 1896, da es 1919 abbrannte. Quer über die große Wiese erreicht man **Murray House** (1883-84), hier wohnte der Geschäftsführer des Handelspostens. Es wurde so restauriert, wie es 1896 ausgesehen hat, als A.C. Murray hier wohnte.

Wir sahen im Esszimmer schönes Geschirr, die Küche mit einem großen Herd in der Mitte, Kinderzimmer mit Wiege und Hängematte, Nähmaschine mit Handantrieb, Schlafzimmer mit Kleiderschrank, Kleidern und Schuhen. In jedem Raum befindet sich ein offener Kamin.

Im Garten war Gemüse angepflanzt. Beim Hühnerhof wurden Hühner- und Entenwettrennen gemacht, die Besucher konnten wetten. Der Mann bei der Kassa im Souvenirgeschäft sprach deutsch, weil seine Eltern deutschsprachige Ukrainer aus Bessarabien waren und nach Kanada ausgewandert sind.

Dann fuhren wir zur Mittagspause zum View Hotel am Stuart Lake im Ort St. James. Gelbe Pappeln und Schilfrohrkolben waren ein schöner Vordergrund zum blauen See und seinem grünen Ufer.

Um 14 Uhr fuhren wir zurück nach Vanderhoof und weiter am Yellowhead Highway (Nr.16), wir machten einen kurzen Fotostopp am **Fraser Lake**. Wir fuhren entlang der Eisenbahnstrecke, vorüber am Burns Lake, eingebettet in bewaldete Hügel, durch den Ort Burns (2000 Ew.,

Holzindustrie) im Indianerreservat, die Hälfte der Einwohner sind Indianer.
Um 16.30 Uhr fuhren wir durch **Houston**, ein Ort mit 3000 Ew. und Angeltourismus. Wir machten einen kurzen Stopp beim Supermarkt, um Verpflegung zu kaufen.

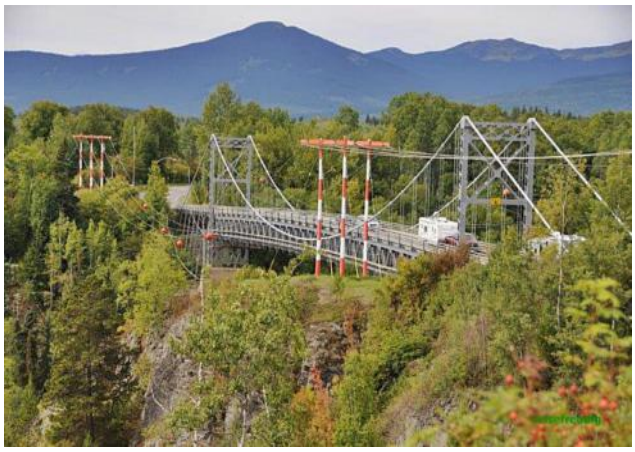
Um 18 Uhr erreichten wir **Smithers** und Sandman Inn, gegenüber vom Hotel ein Tim Horton, also gingen wir gleich auf einen Cafe Mocka, auf die guten Donuts verzichteten wir vorerst. Zum Abendessen spazierten wir zum Restaurant Alphorn, mitten auf der Straße dorthin stand ein Alphornbläser aus Holz.
Smithers befindet sich im Tal des Bulkley Rivers auf halber Strecke zwischen Prince Rupert und Prince George. Die Stadt wurde 1913 als regionales Hauptquartier der Grand Trunk Pacific Railway gegründet und erhielt ihren Namen nach dem Direktor dieser Gesellschaft Sir Alfred Smithers.

Smithers – Prince Rupert (348 km)

Nach dem Frühstück machten wir eine Runde am Bauernmarkt in Smithers. Die Farmer der Umgebung verkauften Kuchen, Gemüse und Brot, Seifen, Marmelade und scharfe Soßen. Smithers ist von Bergen umgeben, es gibt auch Schipisten. Die Vorfahren der Einwohner wanderten aus Europa ein, z.B. aus der Schweiz, daher der alpenländisch angehauchte Baustil mancher Häuser und der Alphornbläser auf der Straße.

Um 10 Uhr verließen wir **Smithers** und fuhren entlang der **Coast Mountain Bergkette** mit Felsgipfeln und Gletschern am Yellowhead Highway entlang des Bulkley Rivers durch den Laubwald, vereinzelt lagen kleine Häuser am Weg. Bergan begann der Nadelwald.

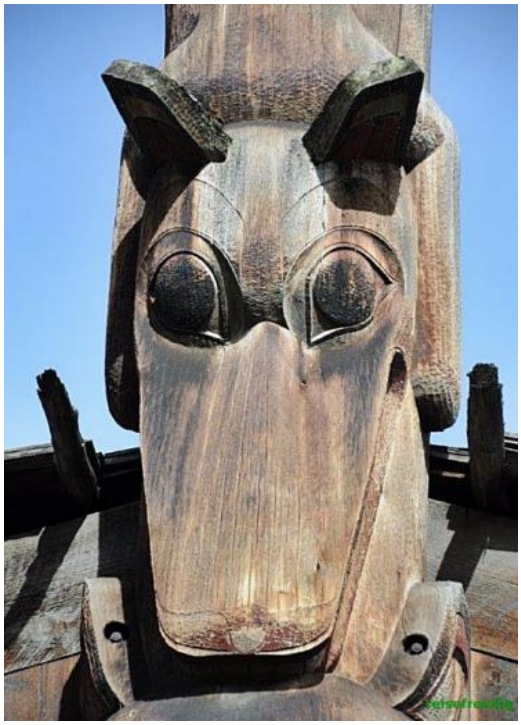
In New Hazelton bogen wir zum **Ksan Indian Village** ab. Auf der **Hagwilget Bridge** überquerten wir den Skeena River. Die erste Brücke wurde 1856 von den Indianern wie ein Spinnennetz 30 m über dem Hagwilget Canyon gespannt, die dzt. vierte Brücke wurde 1931 errichtet. Die Hängebrücke führt in 80 m Höhe über den Fluss.



Rundgang im Museumsdorf Ksan - „Stübing von British Columbia“ – ein rekonstruiertes Dorf der Git´ksan-Indianer **mit Totempfählen -** Dauer, mehr als 2 Stunden mit dem Führer.

Ein **Totempfahl**, ist eine monumentale Skulptur, die aus einem großen Baumstamm, meist aus dem Holz von Riesenlebensbäumen (Thuja plicata, Western Red Cedar) geschnitzt und anschließend bemalt wird. Totempfähle waren vor allem bei den Indianern der amerikanischen Nordwestküste verbreitet. Die Errichtung eines Totempfahles war mit der Ausrichtung eines Festes verbunden. Der Begriff „Totem“ stammt vom Wort „odoodeman“ aus einer Algonkin-Sprache und heißt „seine Sippe, seine Gruppe, seine Familie“ bzw. „sein Familienabzeichen“.

Totempfähle wurden und werden aus unterschiedlichen Gründen errichtet. Sie erinnern an Verstorbene, erzählen die Geschichte einer Familie oder repräsentieren die Stellung einer Familie innerhalb der Gemeinschaft. Totempfähle werden in der Regel von unten nach oben gelesen. Die Tiersymbolik ist in der Regel einfach zu entziffern. So haben dargestellte Raben spitz zulaufende Schnäbel, Adler dagegen gekrümmte. Bären sind mit auffallenden Ohren, scharfen Zähnen und großen Pfoten mit langen Klauen dargestellt. Biber werden ebenfalls häufig auf Totempfählen dargestellt. Sie haben auffallend lange Schneidezähne und Schwänze mit einer Kreuzschraffur. Allerdings kann diese Botschaft, die diese Tiere symbolisieren, nur "lesen", wer vom Bildhauer oder vom Auftraggeber informiert wurde, was ein Totempfahl darstellen soll. Wenn die Geschichte vergessen wurde, kann sie nicht mehr entziffert werden. Totempfähle wurden bereits errichtet, bevor die ersten Europäer die nordwestliche Küste Nordamerikas im späten 18. Jahrhundert erreichten.



Die **Git`ksan** sind eine mehrere First Nations (Ureinwohner) umfassende **Stammesgruppe** im Westen der Provinz British Columbia, ihr traditionelles Stammesgebiet lag im Einzugsgebiet des Middle Skeena Rivers (mündet bei Prince Rupert ins Meer). Ihr Name bedeutet Volk (Git) vom Nebelfluss (Ksan), ihre Bezeichnung für den Skeena River.Tausende von Jahren lebten hier in der Gegend des heutigen Hazelton die Git`ksan-Indianer. Im `Ksan Historic Indian Village ist ein authentischer Nachbau eines indianischen Dorfes zu sehen. Die Git`ksan fanden hier am Skeena River reichlich Nahrung und wurden seßhaft. Jeder Clan bewohnte ein Zedernholzhaus und hatte ein Clanzeichen. Die Totempoles vor den Häusern erzählen die Geschichte des Clans.
Das Museumsdorf wurde 1970 eröffnet. In und um Hazelton leben heute 1500 Ksan, sie vermischten sich mit den Einwanderern.

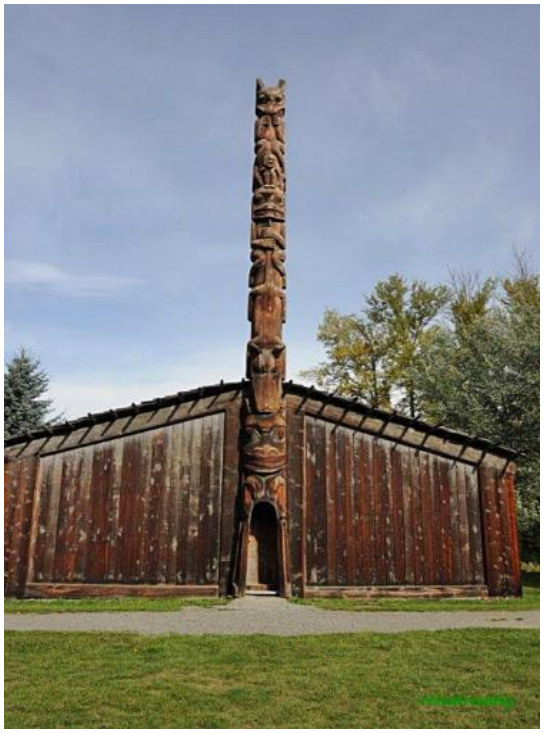
Beim Eingang zum Dorf stehen zwei **Totempfähle**, sie stellen Menschen und Kreaturen dar, die in der Geschichte der Ksan eine Rolle spielen. Totempfähle werden vom Sockel aus bis zur Figur an der Spitze gelesen, die zum Himmel und auf unbegrenzte Möglichkeiten deutet.
An der Spitze steht der Adler, ein Clan aus der Gegend, gefolgt vom Frosch, dessen Hinterbeine die Ohren eines Habichts bilden, eines mythischen Vogels, der einen scharf gebogenen Schnabel und einen Mund voller Zähne hat. Die nächste Figur ist die eines Häuptlings, der einen Stab hält. Unterhalb von ihm ist der Biber zu erkennen, der einen Zweig hält. Auf dem kreuzschraffierten Biberschwanz sieht man ein kleines Gesicht.

Der **Totempfahl** links vom **Eagle House** (geschlossen) trägt an der Spitze einen der Brüder (mit Pfeil in den Händen) aus der Geschichte der Bärenmutter. Unterhalb davon ist der Bär mit der entführten Frau, die über seine Knie späht. Die weiteren Figuren stellen die Bärenmutter und ihren Bärenehemann dar, weiters drei kleine Bärenjunge. Hinter der Bärentatze sieht man einen kleinen Frosch herausgucken.

Eine Indianerin, ihre Sippe umfasst 100 Personen, der Ksan führte uns in Trainingsanzug und Turnschuhen zu den nachgebauten Häusern aus Zedernholz (im Inneren ist fotografieren verboten).Wir besuchten das

Fireweed House – **Schatzhaus**, darin befinden sich verschiedene Insignien und zeremonielle Kleidungsstücke, die von den Besuchern eines traditionellen Festes getragen wurden: Masken, Kopfschmuck, Schurze, Decken und Roben. Im zeremoniellen Kopfschmuck ist das Wappen des Clans eingeschnitzt, er ist mit Seeohrmuscheln verziert und mit Adlerfedern gefüllt, die beim Kopfnicken des Häuptlings zu Boden gleiten. Von einem Tonband hörten wir die Geschichte der Indianer.

Der **Totempfahl** links vom **Schatzhaus** ist der Lachspfahl. Der Mensch mit dem Fischspeer steht auf dem Schwanz des Lachses. Der Schwanz des Lachses kommt aus dem Kopf des Menschen. Der „geteilte Mensch“ sitzt in der Mitte und hält die Flosse eines zweiten Lachses. Sein Kopf ist dabei im Maul des ersten Lachses. Der knapp 13 m hohe Lachspfahl wurde um 1860 zu Ehren von Häuptling Tewalas aus der Adler Stammesgruppe aufgestellt und ist eine Kopie. Das Original steht im Nationalmuseum in Ottawa.



Das **Wolf House** – Haus **für traditionelle Feste** betritt man durch einen Pfahl, er zeigt die Wolf- und Bärenwappen des Wolfsclans. Die vielen Rechte und Privilegien die bei der Geburt, in der Pubertät, bei der Hochzeit und beim Tod ererbt werden, werden durch die zeremoniellen Feste aufrechterhalten und bestätigt. Nur diejenigen, die ihren Platz verdient haben, nehmen an einem solchen Fest teil, das Tage oder Wochen dauern kann. Die Sitzplätze für die Gäste waren nach ihrem Rang und ihrer sozialen Stellung eingeteilt.
Der **Totempfahl links** vom **Wolf House** wurde zum Gedenken an die Eröffnung des Dorfes 1970 errichtet. Auf der Spitze des Pfahles steht ein Weißer, ein Vertreter der Regierung von British Columbia, in strammer Haltung mit Zylinder und Fliege. Unterhalb des Mannes befindet sich ein Adler und darunter hockt ein Wolf und repräsentiert den Wolf Clan. Am unteren Ende sieht man das Wappen des dominierenden Fireweed Clans – ein Moskito, der sich in einen Menschen verwandelt, wobei die Flügel zu Armen werden und menschliche Beine sich entwickeln. Ein kleiner Frosch sitzt auf der Stirn des Moskitos.

Nach einem kurzen Besuch im Haus der Holzschnitzer, einer Werkstatt und Schnitzschule (auch hier fotografieren verboten), und im Souvenirladen, die Indianerschnitzereien waren bereits ausverkauft, verließen wir um 13 Uhr das Ksan Village.

Zur Mittagspause fuhren wir nach Hazelton und um 14 Uhr weiter Richtung Prince Rupert.
Bei Hazelton mündet der Bulkley River, der Skeena River wendet sich in Richtung Südwesten und durchbricht zunächst die Hazelton Mountains. Die Straße Nr. 16, der Yellowhead Highway, führte durch Laub- und Zedernwald, Indianergebiet der Gitxsan, Schilder neben der Straße vor dem dichten Wald wiesen darauf hin. Die Indianer dürfen das ganze Jahr über jagen und fischen für den Eigengebrauch. Straße und Bahnlinie führten entlang des Skeena Rivers, am Fluss wuchsen Pappeln. Berghänge mit Nadelwald, Gipfel mit Schnee und Gletschern begleiteten uns bis Terrace, wo der Fluss sich weitet zu einem See und bei Tyee in einen Meeresarm mündet.

Um 17.30 Uhr erreichten wir **Prince Rupert** und **das Ende des Yellowhead Highways**.

Prince Rupert liegt auf Kaien Island, hat 12.500 Einwohner, Fischindustrie, einen eisfreien Hafen, ist **Startpunkt der Inside Passage** und **Endstation der Grand Trunk Pacific Railway**. Der Ort wurde nach Ruprecht von der Pfalz, Herzog von Cumberland, benannt und wird auch als die „Stadt der Regenbogen“ bezeichnet, da es hier sehr hohe Niederschläge gibt. Prince Rupert liegt im traditionellen Gebiet der Tsimshian und ist die kanadische Stadt mit dem höchsten Indianeranteil, er liegt bei rund 32 % der Bevölkerung. Zur Grenze nach Alaska sind es 42 km.
Um 17.40 Uhr trafen wir im Prince Rupert Hotel ein.

Wir erreichen den Küstenort Prince Rupert

Ein freier Tag.

Oberhalb des Rathauses sahen wir zwei schöne **Totempfähle** aufragen. Die **City Hall** wurde 1938

erbaut, sie ist mit Motiven der First Nations verziert und wird ebenfalls von Totempfählen flankiert. Daneben steht eine **Statue von Charles Hays**, er war Präsident der Grand Trunk Pacific Railway, als Kaien Island als Eisenbahnstation ausgewählt wurde und gründete Ende des 19. Jh. den Ort Prince Rupert.

Entlang der 3rd Street kamen wir zum Hafenzentrum und zur **Cow Bay**. Im **Pacific Mariner`s Memorial Park** zeigt ein Steuermann am Ruder aufs Meer hinaus, hier ist eine Gedenkstätte für alle, die ihr Leben auf See verloren haben.
In der **Cow Bay** war der Hafen der „Mosquito Fleet", kleiner Fischerboote, sowie der Fährhafen und das Handelszentrum zur Gründerzeit. Die meisten Geschäfte hatten zu (Sonntag), wir fanden am Ende der Bucht ein nettes kleines Lokal – **Cowpuccino`s**, besucht von Einheimischen. Muffins und Brownies kamen frisch aus dem Backrohr und schmeckten mit dem Capuccino vorzüglich. In dem originellen Cowcafe zierten alte und neue Fotos mit Kühen in der Bucht und auf der Alm die Balken, Blumentopf und Hocker hatten Kuheuter.
Die Bucht hieß ursprünglich Cameron Cove und wurde 1908 umbenannt, als der Schweizer John Nehring eine Herde Kühe hier von einem Boot auslud. Am Abend versank die Sonne hinter den vorgelagerten Inseln.

Da Prince Rupert sonst nichts mehr zu bieten hatte, beschlossen wir mit **Adventure Tours** und dem gelben Katamaran auf **Walfang** zu gehen. Wir hofften, Buckelwale oder Orcas zu sehen.

Um 13 Uhr brausten wir aus der Cow Bay, umfuhren grüne Inselchen und weiter Richtung Inside Passage. Bald stiegen die ersten Wasserfontänen auf, Buckelwale waren gesichtet. Der **Buckelwal** erreicht eine Körpergröße von 12 bis 15 m, sein Gewicht liegt bei 25 bis 30 Tonnen. Er kommt oft in Küstennähe vor und steht seit 1966 unter weltweitem Artenschutz.

Das Boot fuhr langsamer und wir suchten das Wasser nach Walflossen und Sprühfontänen ab. Das Wetter besserte sich und kurz schien die Sonne auf die Wolkenbank. Immer wieder sahen wir Walrücken und Schwanzflossen aus dem Wasser ragen, wir folgten den Blasfontänen der Wale. An Deck war es sehr kalt, unsere Finger froren ein. Dann wendete das Boot und kehrte um 16.45 Uhr in den Hafen zurück. Hier war der Nebel nun noch dicker und es regnete.

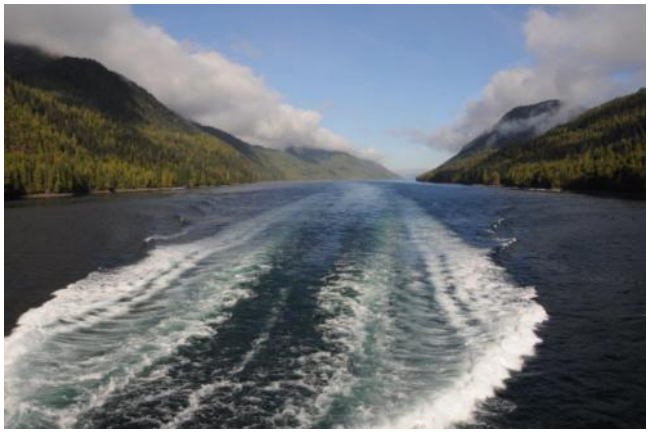
Wir marschierten wie gestern zum Griechen-Lokal gegenüber vom Hotel zum Abendessen.
Dann wurden die Koffer fertig gemacht, sie werden am Abend im Bus verladen. Unser Guide Linda musste alle Reisepässe zum Fährhafen bringen.

Prince Rupert – Inside Passage – Port Hardy/Vancouver Island
(523 km)

4 Uhr wecken. Um 5 Uhr brachte uns der Bus zur Fähre. Wir gingen an Bord und Hugh musste mit dem Bus im Retourgang die Rampe steil hinunter, es war Ebbe, auf die Fähre fahren.

Pünktlich um 07.30 Uhr liefen wir aus, es war kalt, am Himmel eine geschlossene Wolkendecke, aber kein Regen. Wir waren am Weg **von Prince Rupert über die Inside Passage Richtung Süden nach Port Hardy auf Vancouver Island**. Die Fahrzeit war mit 15 Stunden angegeben. Auf der Fähre der staatlichen Fährgesellschaft BC Ferries finden 130 Fahrzeuge und 600 Passagiere an Bord Platz.

Die **Inside Passage** ist ein Seeweg vor der Küste Alaskas (USA) und British Columbias (Kanada) mit etwa 1000 Inseln. Sie kann von allen seegängigen Schiffen befahren werden und wird stark von der Schifffahrt (Fährverkehr) frequentiert. Der nördliche Teil im Alaska Landzipfl erstreckt sich auf über 800 km in Nord-Süd-Richtung und 160 km in Ost-West-Richtung.
Der kanadische Teil ist etwa gleich dimensioniert. Der Seeweg führt von Prince Rupert über den Grenville Channel, Butedale, Swanson Bay, Boat Bluff Leuchtturm, Milbanke Sound, Seaforth Channel, Bella Bella, Fitz Hugh Sound, Smith Sound (Pacific) nach Port Hardy auf Vancouver Island (hier stiegen wir aus) und weiter über die Queen Charlotte Strait und die Strait of Georgia nach Vancouver (am Festland Kanada) sowie nach Victoria, Hauptstadt von British Columbia, auf Vancouver Island.



Bald nach der Abfahrt riss die Wolkendecke auf, aus den dunkelgrünen Wäldern stieg der Nebel auf. Der verästelte Wasserweg sah wie ein Fjord in Norwegen aus. Dann kam die Sonne durch und beleuchtete den Zedernwald, felsige Berggipfel der Coast Mountanins, einige Schneeberge und Wasserfälle.

Plötzlich war ein Gruppe von Walen links vom Schiff zu erkennen. Wir sahen ihre Blasfontänen und Buckel im Wasser. Das Schiff verringerte die Geschwindigkeit um die Wale nicht zu gefährden, denn wie aus dem Nichts sind einige Wale rund ums Schiff aufgetaucht.
Nicht weit vom Boot entfernt stiegen die ersten „Blasfontänen“ aus dem Wasser, sie waren da, die Wale und noch dazu in großer Zahl.

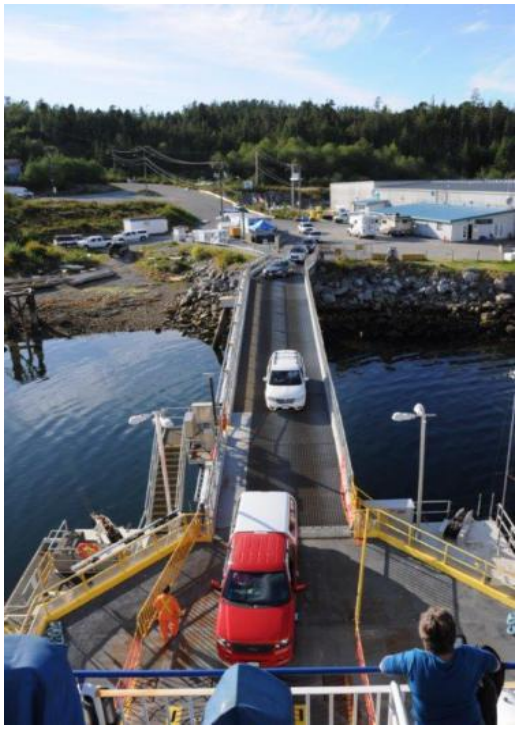
Diesen Anblick, dieses Erlebnis hatten wir erhofft und hatten wir auch das notwendige Glück dazu, gleich eine ganze „Herde“ von Walen in einer langen Reihe vor uns zu erkennen.
Alle an Bord hielten nun ihre Kameras vor die Augen und versuchten, diese tollen Bilder einzufangen. Ein nicht leichtes Unterfangen, da die Buckelwale an uns vorbeirollten und nur kurzfristig bereit waren, uns ihre Rücken und Schwanzflossen zu zeigen.
Ich selbst stand nur am „Ausguck“ und ließ diese Augenblicke auf mich einwirken. Meiner Gattin gelangen dabei einige gute Fotos, womit wir uns später an dieses so eindrucksvolle Naturerlebnis erinnern können.

Den ganzen Tag verbrachten wir an Deck, zu schön war die einsame Landschaft. Kleine Schlepper begegneten uns, sie zogen große Frachtschiffe nach.
Während der vier Stunden dauernden Fahrt durch den 70 km langen **Grenville Channel** sieht man Berge bis 1200 m hoch aufragen, an der schmalsten Stelle knapp 500 m breit, aber bis zu 540 m tief, können die Schiffe in Küstennähe fahren.
Nach einer weiteren Fahrstunde erreichten wir **Butedale** auf Princess Royal Island, hier wurde 1918 ein Fischerei- und Bergbauzentrum errichtet. Eine Fischkonservenfabrik war bis in die 1960er Jahre in Betrieb. Zur Glanzzeit lebten hier im Sommer 400 Menschen.

Fünfeinhalb Stunden nach Prince Rupert erreichten wir **Swanson Bay**, wo heute nur mehr Fabriksruinen und verrottete Pfahlkonstruktionen zu sehen sind. 1909 wurde hier die erste Zellstofffabrik an der Küste errichtet und Cellulose im Sulfitverfahren mit Schwefelsäure gewonnen, jedoch bereits1918 wieder aufgegeben.
Nach siebeneinhalb Stunden passierten wir **Boat Bluff**, einen 1907 errichteten Leuchtturm am südlichen Ende von Sarah Island. Das Licht markiert die Einfahrt in den Tolmie Channel für nordwärts fahrende Schiffe und ist 20 Meilen weit sichtbar.

Wir erreichten den Milbanke Sound und fuhren ein Stück am Pazifischen Ozean, ehe wir in den Seaforth Channel einbogen und um 17 Uhr in **Bella Bella** auf Campbell Island anlegten. Die Fischerei- und Holzfäller Gemeinde hat Krankenhaus, Schulen und Kulturzentrum und ist eine der größten Indianergemeinden an der Küste.

Im Hafen befindet sich eine Fischfabrik, im seichten Uferwasser sprangen die Fische. Möwen saßen auf einem schwimmenden Baumstamm und ein Kormoran trocknete sein Gefieder. Ein Camper verließ die Fähre, Autos und Wohnwagen wurden eingeladen, ebenso Post und Pakete. Seit 1977 verkehrt die Fähre ganzjährig. Um 18.10 Uhr legten wir wieder ab.



Die Fahrt ging weiter durch den **Fitz Hugh Sound**, wir saßen an Deck, es war schön warm in der Sonne. Bei Calvert Island gegen 20 Uhr ging die Sonne unter und gegenüber der Vollmond auf. Der Himmel färbte sich orangerot, dann wurde es kühl.

Wir erreichten den **Queen Charlotte Sound** und den **Pazifik,** die Fähre schwankte ein bisschen. Es war 21 Uhr und noch immer hell am Horizont.
Um 23.15 Uhr legte die Fähre in **Port Hardy auf Vancouver Island** an. Wir stiegen in den Bus und fuhren um 23.35 Uhr aus der Fähre. Nach kurzer Fahrt erreichten wir das Hotel Quarterdeck Inn um 23.50 Uhr, ein schönes Hotel am kleinen Bootshafen. Wir haben bei offenem Fenster sehr gut geschlafen.

Port Hardy – Campbell River (233 km)

Vancouver Island ist die größte nordamerikanische Pazifikinsel. Sie liegt im Südwesten der kanadischen Provinz British Columbia und ist nach dem britischen Seefahrer George Vancouver benannt.
George Vancouver (1757-1798) war ein Offizier der britischen Royal Navy und Entdecker. Bekannt wurde er für die Erforschung der Pazifikküste Nordamerikas von Kalifornien über Oregon, Washington und British Columbia bis nach Alaska.

Vancouver Island wird durch die Strait of Georgia, die Johnstone Strait und die Queen Charlotte Strait vom kanadischen Festland getrennt. Die Insel ist über 450 km lang und rund 100 km breit; dabei umfasst sie eine Fläche von 31.285 km².

Der lange Gebirgszug der Vacouver Island Ranges teilt die Insel in die stürmische, zerklüftete, dem Pazifik zugewandte Westseite und die gemäßigte Ostseite. Der höchste Berg ist die Golden Hinde mit 2195 m. Der einzige Gletscher ist der Comox Glacier. Die Westküste ist von fünf großen, fjordartigen Sundgebieten, den Sounds gekennzeichnet.
Das Klima ist für kanadische Verhältnisse ausgesprochen mild, Schnee ist, außer im Hochgebirge, eher selten.

Heute leben rund 750.000 Menschen auf der Insel. Die ersten Einwohner waren die First Nations, wie die Indianer in Kanada heute genannt werden Der überwiegende Teil der Inselbewohner hat europäische Wurzeln.

Obenhin mit Mischwald, hauptsächlich Zedern, bewachsen. Es war ein schöner, hellgrüner Wald. Die einzige Nord-Süd-Verbindung der Insel führte am Ufer des Nimpkish Lake entlang ins Inselinnere. Fotostopp am See mit Plumpsklo-Häuschen am Parkplatz. Immer wieder fanden wir schöne, hohe Zedern.
In den 1970er Jahren wurde viel Wald geschlägert und nicht wieder aufgeforstet, man sieht die kahlen Flächen auf den Bergen. Heute wird aufgeforstet und weniger abgeholzt. Die Route führte weiter über Woss, Roberts Lake, Amor Lake, noch ein kurzer Halt am Keta Lake. Auf einem Pinkelpfad durch den Zedernwald erreichten wir das Seeufer mit bernsteinfärbigem Wasser, schwimmenden Baumstämmen und Seerosenblättern. Die Straße kehrte danach zur Küste zurück und wir erreichten um 13.30 Uhr Campbell River und machten Mittagspause in der Stadt.

Campbell River liegt an der Mündung des gleichnamigen Flusses am Südende der Discovery Passage und an der Nordseite Vancouver Islands. Die ersten Bewohner der Gegend waren Indianer. 1792 erreichte Kapitän George Vancouver als erster Europäer mit seinen Schiffen das heutige Campbell River. Dr. Samual Campbell, Schiffsarzt eines Forschungsschiffes, nach ihm wurde der Ort benannt.

Dann fuhren wir am Fluss entlang, fast bis zur Mündung ins Meer, zum Hotel Best Western, wo wir um 15.30 Uhr eincheckten. Das Hotel im alpenländischen Stil wurde von einem Österreicher erbaut und an Best Western verkauft.

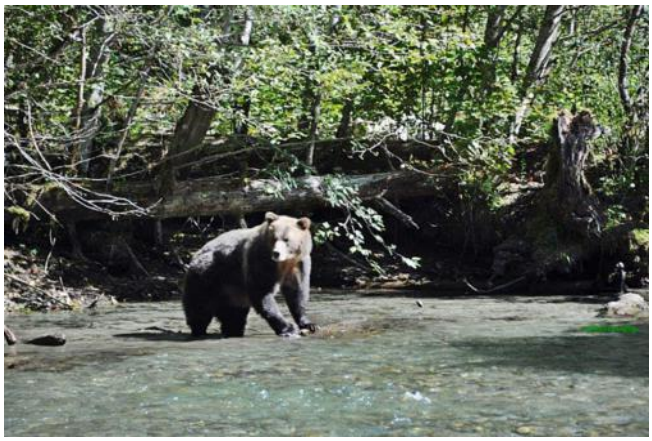
An der Uferpromenade vor dem Hotel markiert ein Granitstein den **50. Breitengrad**. Wir machten einen Spaziergang Richtung Stadt, kamen vorbei an schönen Wohnhäusern an der Historischen Pier Street, zum Yacht- und Fischerhafen und auf der Suche nach einem guten Kaffee bei Tim Horton bis nach Downtown. Abendessen in einem Fischrestaurant am Hafen, Campbell River ist die Lachs-Hauptstadt Kanadas.

Campbell River – Orford River (60 km)

Bärentag! Um 07.40 Uhr fuhren wir mit dem Bus zum Hafen, im dritten Anlauf fand Buslenker Hugh den Discovery Harbour, wo die Aboriginals Journeys zu Whale- and Grizzly-Tours starten. Um 08.45 Uhr fuhren wir mit einem 12-sitzigen Aluminiumboot aus dem Hafen, nachdem wir Formulare unterschrieben hatten, dass die Tour auf eigene Verantwortung unternommen wird. Bei der Hafenausfahrt war das Meer noch ruhig, doch dann begann der wilde Ritt bis ans Ziel in der **Orford Bay** am **Festland Kanada**. Wir saßen meist auf einer Bank im Heck des Bootes. Erst flitzten grüne Inseln vorüber, dann kamen hohe Berge mit Schnee und Gletscher näher – Festland Kanada.

Die Fahrtroute führte von Campbell River durch den Sutil Channel – Calm Channel – Bute Inlet zur Orford Bay, ein **Territorium der Homalco Indianer**. Auf einem Felsen waren Robben in der Sonne versammelt, ein Guide sah einen Wal, wir nicht.

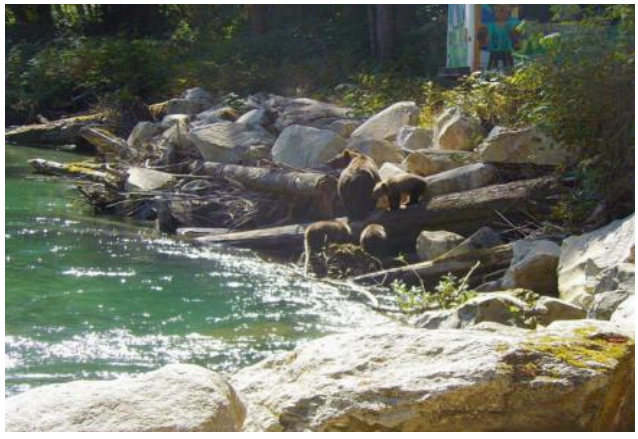
Der **Orford River** mündet an der Südwestküste von Festland British Columbia in der **Orford Bay** in den **Bute Inlet**, einen fjordartigen 80 km langen Meeres-Sund, vorgelagert ist Stuart Island.
Bute Inlet ist eine spektakuläre Wildnis, wo **Grizzlybären** in ihrer natürlichen Umgebung zu sehen sind, die (noch) nur von sehr wenigen Menschen besucht wird und eine der landschaftlich schönsten Wasserstraßen der Welt. Im Herbst kehren die **Lachse** in den Orford River zurück und bieten ein Festessen für hungrige Grizzlybären vor dem Winterschlaf.
„Eine Grizzly-Bären-Tour gehört zu den Dingen, die zu tun sind, bevor Sie sterben!“



Gegen Mittag war der wilde Ritt zu Ende, das Boot legte an einem Schwimmsteg an. Dahinter schwammen viele Baumstämme im Wasser und warteten auf den Abtransport. Die Indianer machen nicht nur mit den Grizzlys ein Geschäft, sondern auch mit Holz. Kahle Flächen auf den Bergen mit Forststraßen für den Abtransport und große Lastwagen verschandeln die schöne Natur.
In einem klapprigen 20-sitzigen Bus eingepfercht fuhren wir auf einer Schotterstraße in den Wald. Guide mit Funk war ein Indianer. Hohe Zedern und Nadelbäume mit wehenden Flechten säumten den Weg, die Baumstämme waren bemoost, am Flussufer standen Pappeln mit silbrigem Stamm, der Wald war ein Dickicht.

Nach einer Flussbiegung der erste Bär! Ein Schwarzbär beim Fischen, dann schmauste er im Gebüsch. Große Lachse schwammen im klaren Wasser flussaufwärts zum Laichen.
Wir kamen zu einer Plattform am Flussufer. Über Stufen steigt man auf einen Turm, dann wird die Gittertür geschlossen. Man darf sich nicht frei bewegen. So sehr wir auch Ausschau hielten, kein Bär war zu sehen, nur Berggipfel und Gletscher ragten in den blauen Himmel.
Wir stiegen wieder in den Bus und fuhren weiter. Nachricht aus dem Funk – Bärenmutter mit drei Jungen gesichtet!

UND dann waren sie da, die so ersehnten **Grizzlys**. Wir durften nur langsam und ganz ruhig aus dem Bus aussteigen. Mama Bär hielt nach Lachsen Ausschau, die einjährigen Kinder turnten auf den Bachsteinen herum. Dann wandert die Bärenfamilie flussabwärts. Nun kam bei der Flussbiegung ein großer Grizzly aus dem Wald. Sein Fell glänzte in der Sonne, er sprang ins Wasser und hatte schon einen Fisch in den Krallen.



Auf der Weiterfahrt trafen wir erneut auf eine Bärenfamilie, eine Mutter mit drei Halbstarken, zweijährige Jungtiere. Sie streiften am Flussufer entlang, uns trennte nur das Wasser. Mama Bär reckte die Nase in die Höhe, die Jungen machten es ihr nach. Sie hatten uns gewittert und blickten zu uns herüber. Aber heute stand Fisch auf dem Speiseplan und so trotteten sie weiter.
Bis 15 Uhr sahen wir 22 Grizzlys, sowie einen Schwarzbären und einen Weißkopfseeadler. In diesem Gebiet leben 30 bis 35 Bären, heuer wurden zweimal drei Junge geboren, das Nahrungsangebot ist sehr reichlich. Die Grizzlys schlafen nicht den ganzen Winter, nur wenn die Bärin Junge bekommt, schläft sie durch. Die Kleinen kommen im Schlaf zur Welt und finden die Muttermilch allein.
Der Ranger erzählte, dass er in dieser Saison heute zum zweiten Mal so viele Bären während einer Tour sah. Die Saison dauert bis Oktober.

Nach einem Picknick beim Eingang zum „Bärental“ brachten uns ein Kleinbus zum Bootssteg und das Boot wieder zurück nach Campbell River. Die Rückfahrt war ruhiger, wir fuhren mit den Wellen und waren um 17.25 Uhr zurück im Hafen.

Unser erster Weg führte zu Tim Hortons auf einen guten Kaffee und dann ins Speiselokal gegenüber zu ausgezeichneten Spareribs und einem „Bärenachterl“ Savignon Blanche aus Canada. **Unwahrscheinlich** – Wir hatten an diesem Tag eine Begegnung **mit 22 Grizzlys,** welch ein **ERLEBNIS !**

Campbell River – Victoria (265 km)

8 Uhr **Abfahrt von Campbell River**, es war sonnig aber kalt, **Richtung Victoria** ganz im Süden von Vancouver Island. Wir fuhren auf der Autobahn und erreichten um 12.15 Uhr **Victoria, die Hauptstadt der Provinz British Columbia** mit 20.000 Ew.

Sie liegt am Südzipfel von Vancouver Island und hat ihren Ursprung in einem 1843 errichteten Handelsposten der Hudson`s Bay Company. Der Name geht auf die britische Königin Victoria zurück. Unter dem Namen Fort Victoria wurde die Stadt zum Zentrum des Pelzhandels in den westlichen Gebieten Kanadas. Sie entstand in einem Gebiet, das von First Nations bewohnt war, die Stadt steht, abgesehen vom Parlamentsgebäude, dessen Grund 2006 von der Stadt gekauft wurde, bis heute auf Indianergebiet.

Aus dem zentralen Handelsposten entwickelte sich die Hauptstadt der gleichnamigen kanadischen Provinz. Ihre wirtschaftliche Basis war anfangs der Handel, zu dem sich Verwaltung, Militär und Polizei, dann die Marine gesellten. Die Ausbeutung der natürlichen Ressourcen, vor allem von Holz, Kohle und der fischreichen Gewässer, besonders aber die Goldfunde auf dem Festland machten die Ansiedlung zu einer vergleichsweise großen Stadt. Sie wurde jedoch von Vancouver überflügelt. Starke Zuwanderung aus Großbritannien gaben ihr einen ausgesprochen „englischen“ Charakter.

Die Kernstadt Victorias (Downtown) liegt an einer kleinen Bucht auf der dem Pazifik abgewandten Südostseite von Vancouver Island. Die Juan-de-Fuca-Straße trennt die Insel von den USA, deren Olympic Mountains von Victoria aus im Süden zu sehen sind. Wir machten eine kurze **Stadtrundfahrt** bis 13 Uhr. Der alte Stadtkern von Victoria mit seinem europäischen Erscheinungsbild, zieht sich rechts und links der Government Street vom Inner Harbour nach Norden. Dazu kommt, dass jedes Stadtviertel eine ganz eigene Atmosphäre bietet. Das gilt vor allem für die **Chinatown**, das älteste und besterhaltene Chinesenquartier Kanadas.

Victoria liegt am **Trans Canada Highway**, der genau an der Ecke Douglas Street/Dallas Road beginnt und als Highway 1 durch die Stadt führt. Die ersten Pkws kamen 1899, die ersten Busse kamen 1923 zum Einsatz. **Mile O** kennzeichnet den **Anfang bzw. das Ende** des Trans-Kanada-Highway, der **7821 km** östlich in Neufundland endet (oder beginnt). Er ist die einzige Bundesstraße Kanadas, die mit einigen Verzweigungen ein langes Verbindungssystem durch zehn Provinzen des Landes bildet und die einzige transkontinentale Straßenverbindung des Landes ist. Der Trans-Canada Highway wurde zwar schon 1962 eröffnet, aber erst 1970 fertig gestellt. Zwischenzeitlich ist er größtenteils vierspurig und kreuzungsfrei ausgebaut.

Der Bus fuhr zum Hafen zurück. Statt dem Stadtrundgang laut Programm hatten wir Freizeit.
Das prächtige **Parlamentsgebäude** wurde 1898 als Sitz der Gesetzgebenden Versammlung fertig gestellt. Es ist 152 m breit, auf dem Gebäude erhebt sich eine Bronzestatue von George Vancouver, im Park davor eine Statue von Königin Victoria und ein Springbrunnen.

Direkt am Hafen liegt das **Fairmont Empress Hotel**, eines der bekanntesten Gebäude in Victoria. Das historische Schlosshotel wurde 1904-08 als Eisenbahnhotel der Canadian Pacific Railway erbaut. Von 1909-14 wurde es erweitert, sodass es heute 460 Zimmer und Suiten enthält. Seit 1999 gehört es zur Kette der Fairmont Hotels.
Das Empress ist eines der luxuriösesten Hotels an der amerikanischen Pazifikküste und zählte schon König Edward VIII. als Prince of Wales, König George VI. und zahlreiche Prominente zu seinen Gästen.

Das **Royal British Columbia Museum** ist ein historisches und völkerkundliches Museum.
Im anschließenden **Thunderbird Park**, befinden sich einige Totempfähle, errichtet von Häuptling Mungo Martin. Wawadit`la, bekannt als Mungo Martin House, ein großes Haus der der Kwakwaka'wakw mit Totempfählen rundum, wurde 1953 ebenfalls von ihm angefertigt.
Mungo Martin (1879-1962) oder Napapenkem (Potlach-Häuptling) war einer der bedeutendsten Schnitz-Künstler der kanadischen First Nations. 1952 kam er nach Victoria, wo er die berühmten Pfähle vor dem Museum hinterließ.

Um 14 Uhr bestiegen wir einen roten Doppeldecker – Hopp on – Hopp off – Bus und fuhren durch die Stadt mit einer ausgezeichneten Erklärung des Busfahrers. Gegenüber vom Empress Hotel blickt Captain Cook, der Entdecker, auf das Treiben im Hafen.

Die Stadt ist wunderschön mit Blumen geschmückt, 1500 Blumenkörbe hängen jedes Jahr bei den Laternen.

Wir fuhren durch die Brücke des Friedens in Chinatown, zur Blue Bridge, dem Rathaus und der Christ Church Cathedral, erbaut ab 1929, Anglikanische Kathedrale mit zwei viereckigen Türmen. Nun ging es auf den Cedar Hill, vorbei an der Universität, durch Villenviertel auf den Mount Tolmie, dem Aussichtsberg Victorias mit Eichenwald und herumhüpfenden Hasen.

Wir genossen den schönen Ausblick auf Victoria, Baker Mountain und Mount Rainier, beide mit Schnee. Durch die teuerste Wohngegend der Stadt mit Villen und Gärten im englischen Stil kamen wir hinunter zum Royal Victoria Yachtclub und Yachthafen, Golfplatz und Strand mit klarem Wasser in der Oak Bay.

Hier residieren zahlreiche vermögende Ruheständler.

Über den Beacon Hill mit einem knapp 39 m hohen Totempfahl kehrten wir in die Unterstadt zum Parlament und dem Empress Hotel zurück.

Um 16.35 Uhr fuhren wir mit unserem Bus zum Hotel Sandman. Den Abend verbrachten wir mit IPA-Kollegen in einem Super Restaurant am Hafen mit Blick zum beleuchteten Parlament (3333 Lampen), die Lichter spiegelten sich im Wasser.

Victoria – Vancouver (113 km)

Um 9 Uhr verließen wir das Sandman Hotel und fuhren mit dem Bus zum Inneren Hafen.
Im Bootshafen befindet sich auch der Wasserflugzeug-Hafen. Am Pier hängen ebenfalls bunte Blumenampeln. Ein Kreuzfahrtschiff lief ein.

Um 13.15 Uhr verließen wir den Inneren Hafen. Vorbei an der Robben- u Leuchtturminsel aus der Stadt und auf der Autobahn zum **Fährhafen in der Swartz Bay**.
In den Nachrichten wurde gemeldet, dass in Jasper, Banff und St. Louis seit 8. September Schnee liegt und die Straßen gesperrt sind. Da haben wir noch einmal Glück gehabt!

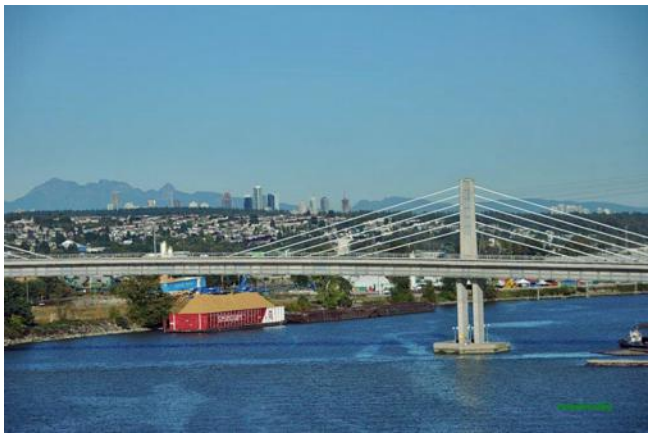
Es gibt keine Straßenverbindung zwischen **Vancouver Island** und dem **Festland Kanada**. Die Fähren der staatlichen Fährgesellschaft BC Ferries pendeln mehrmals täglich nach festem Fahrplan über die Strait of Georgia nach Vancouver Nord und Vancouver Süd. Die Überfahrt dauert je nach Strecke zwischen 1 und 2 Stunden und führt mitten durch die Inseln der Gulf Islands.

Um 14.15 Uhr trafen wir am Fährhafen ein und fuhren mit dem Bus um 14.45 Uhr auf die Fähre. Wir saßen auf Deck 6 in der Sonne und verließen um 15 Uhr Vancouver Island mit Kurs auf Vancouver Süd. Auf den kleinen bewaldeten Gulf Islands an der Fahrtroute standen schmucke Häuschen mit Zugangstreppen und Bootssteg, lagen Fischerorte und Buchten.

Vor der Einfahrt in den **Hafen Vancouver Süd** mussten wir in den Bus einsteigen und rollten um 16.40 Uhr **bei Tsawwassen** von Bord der Fähre.
Der Tsawwassen Ferry Terminal liegt in einem Indianerreservat an der Straße von Georgia in der Nähe der Stadt Delta.

Am Highway Nr. 17 fuhren wir Richtung Vancouver, in der Ferne vor uns waren die Hochhäuser der Stadt und die North Shore Mountains (höchste Erhebung Brunswick Mountain 1788 m) zu sehen, rechts der Mount Baker mit Schnee, er liegt in den USA, die Grenze ist sehr nah.

Durch Mais- und Gemüsefelder näherten wir uns Vancouver, der teuersten Stadt in Nordamerika und kamen bald in den Stau. Wir fuhren am Yachthafen am Fraser River vorbei, er entspringt in Jasper und mündet hier in den Pazifik.
Vancouver liegt an der Westküste Kanadas rund 45 km nordwestlich der Grenze zu USA, hat 1,8 Mill. Einwohner und ist die drittgrößte Stadt des Landes. Benannt ist die Stadt nach dem britischen Kapitän George Vancouver, der die Region Ende des 18. Jh. erforschte und vermaß. Der Name Vancouver selbst stammt aus dem Niederländischen.
Die Stadt ist bekannt für ihre landschaftlich reizvolle Lage. Hoch aufragende Berge prägen das Stadtbild; diese gehören zu den North Shore Mountains, der südlichsten Kette der Coast Mountains. Die drei Hausberge Grouse Mountain (1231 m), Mount Seymour (1449 m) und Mount Strachan (1454 m) liegen am Nordufer des Burrard Inlet direkt gegenüber der Stadt.
An klaren Tagen ist im Südosten der Vulkan Mount Baker erkennbar, der im US-Bundesstaat Washington liegt.



Um 17.30 Uhr erreichten wir die ersten Hochhäuser von **Vancouver** und um 18.05 Uhr Hotel Sandman.

Abendessen im Glowbal Restaurant in der Mainland Street nach einem kleinen Spaziergang. Auf der Suche nach dem Restaurant fragten wir einen jungen Mann an der Kreuzung. Freundlich nahm er sein Handy, schaute auf Google Map nach und zeigte uns den Weg, wir waren nur ein kleines Stück entfernt. Hier speisten wir bekannt gut und teuer.

Vancouver

07.30 Uhr Abfahrt vom Hotel Sandman zum **Frühstück im Aquarium**.
Wir fuhren durch Coal Harbour zum **Stanley Park**, er ist 404 ha groß und liegt direkt neben der Innenstadt auf einer Halbinsel. Der größte Stadtpark Kanadas mit uraltem Baumbestand, hohen Zedern, Douglasien, Hemlocktannen, Sitka Fichten und 200 km Spazierwegen, zählt jährlich etwa 8 Mill. Besucher.

Um 8 Uhr trafen wir beim **Vancouver Aquarium** ein. Vor den Beluga Walen waren für uns zwei Tische gedeckt und wir frühstückten vor zwei weißen 25 und 16 Jahre alten (Mutter und Tochter) Walen. Dann machten wir einen Rundgang bis 10 Uhr.

Das Vancouver Aquarium wurde 1956 eröffnet und ist das erste und größte Aquarium Kanadas. Zu besichtigen sind unter anderem Delfine, Weißwale, Seelöwen, Seehunde und Seeotter. Insgesamt leben dort 300 Fischarten, Tausende von Wirbellosen, 56 Amphibienarten, 60 Säugetiere und Vögel.

Dann fuhren wir weiter durch den Rosengarten zum **Totem Park**. 20 Minuten Zeit, um die Totempfähle der Ureinwohner nebst vielen Touristen zu fotografieren.
Die Totem Poles sind aus Zedern geschnitzt und erzählen ein tatsächliches oder mystisches Ereignis, jede Schnitzerei hat eine Bedeutung. So repräsentiert der Adler das Königreich der Lüfte, der Wal die Herrschaft über das Meer, der Wolf ist der Schutzgeist über das Land und der Frosch symbolisiert den Übergang vom Meer zum Land.

Wir fuhren weiter entlang der Küste durch den Park mit vielen Spazier- und Radwegen, die an diesem sonnigen Samstag stark frequentiert waren. Die rund um den gesamten Park führende 8,8 km lange Ufermauer ist mit einer Fahrbahn für Spaziergänger, Fahrradfahrer und Inline-Skater ausgestattet.
Vom Lowden`s Lookout mit schönen bunten Blumenbeeten hat man einen guten Blick auf die **Lions Gate Bridge**, sie sieht wie die Golden Gate in San Francisco aus und wurde von der Brauereifamilie Guinness finanziert.

Die Hängebrücke überbrückt eine Engstelle des Fjords Burrard Inlet und verbindet Vancouver mit North Vancouver und West Vancouver.
Die Bauarbeiten begannen am 31. März 1937. Nach eineinhalbjähriger Bauzeit wurde die Brücke am 14. November 1938 für den Verkehr freigegeben. Bei der Fertigstellung war die dreispurige Brücke die größte Hängebrücke des britischen Empires.
1955 verkaufte die Familie Guinness die Brücke an die Provinz British Columbia. 2000 -2001 wurde die bestehende Brücke erneuert.

Die Gesamtlänge der Brücke inklusive des nördlich anschließenden Viadukts beträgt 1823 m, die eigentliche Länge 1517,3 m, die Mittelspannweite 472 m. Die Pylone sind 111 m hoch. Die Fahrbahn befindet sich auf einer Höhe von 61 m. Pro Tag nutzen 60.000 bis 70.000 Fahrzeuge die Brücke, LKW über 13 Tonnen sind nicht zugelassen.
Die Lions Gate Bridge gilt als **Wahrzeichen der Stadt Vancouver**.

Wir verließen nun den Stanley Park und fuhren über die Lions Gate Bridge nach Vancouver West End. Hochhäuser mit Wohnungen und Glasfronten, Hotels säumten die Straßen. Wir fuhren durch **China Town**, hier haben die Straßenlaternen rote Drachen und die Straßennamen sind chinesisch geschrieben.

Die zahlreichen Parks und Gärten in Vancouver sind zusammen 1298 Hektar groß. Wir besuchten den **Dr. Sun Yat-Sen Classical Chinese Garden** mit Pavillon, Seerosenteich, Koi und Schildkröten. Der Park wurde zur EXPO 1986 angelegt.

Am Weg dorthin kamen wir am ältesten Haus von Vancouver, ein schmales, grünes Haus, vorbei. Um 12.30 Uhr fuhren wir durch den Stadtteil Gastown, vorbei an **Canada Place** am Ufer des Burrard Inlet. Es beherbergt das Messe- und Kongresszentrum und ist Anlegestelle der meisten ab Vancouver verkehrenden Kreuzfahrtschiffe. Erbaut als kanadischer Pavillon der Expo 86, war Canada Place der einzige Teil dieser Weltausstellung, der sich nicht auf dem Ausstellungsgelände am Nordufer des False Creek befand.

Auf der **Burrard Street Bridge**, erbaut 1930-32, eine sechsspurige, 858 m lange Brücke über den False Creek, kamen wir nach **Granville Island**. Nach einer Stunde Mittagspause in Trubel und Hektik fuhren wir zum **VanDusen Botanical Garden,** eine Oase der Erholung.

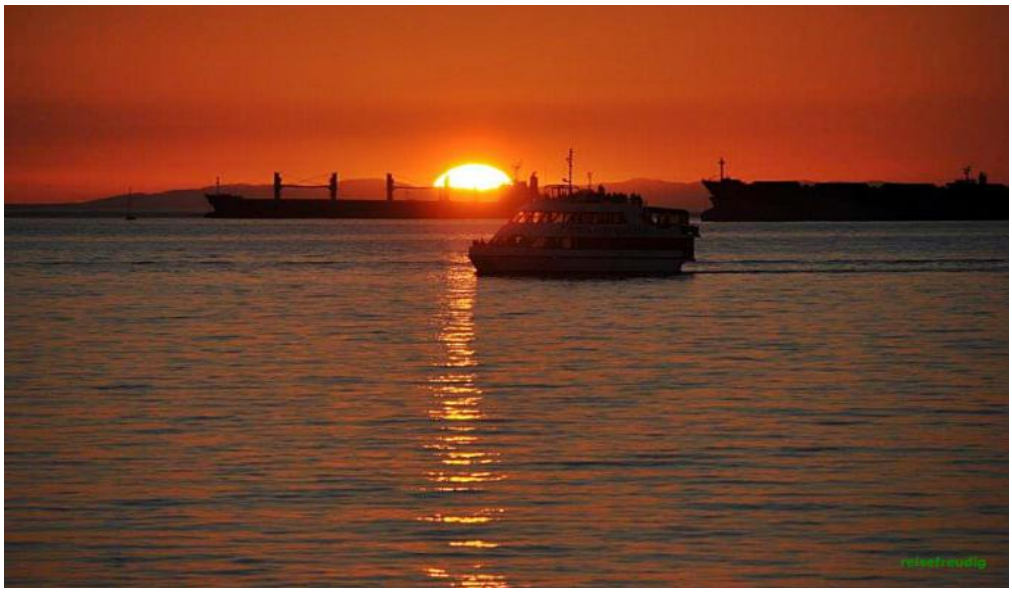
Der **VanDusen Botanical Garden** ist 22 ha groß und befindet sich im Stadtbezirk Shaughnessy. Das Gelände gehörte ursprünglich der Canadian Pacific Railway und wurde 1911 an den Shaughnessy Golf Club verpachtet. 1960 wurde der Golfplatz verlegt und die Eisenbahngesellschaft plante den Bau von Wohnhäusern, was jedoch auf Widerstand stieß.

Finanziert durch eine Spende von W. J. VanDusen, nach dem der Garten benannt ist, begann 1971 die Umwandlung in einen botanischen Garten, der 1975 eröffnet wurde.

Von 14.30 -16 Uhr spazierten wir durch den Garten mit gepflegten Blumenbeeten und Rasen, Teich mit Springbrunnen und Seerosen, herrlichen Bäumen und einem Platz zum Heiraten am Teich. Wir sahen die Braut mit weißem Ballonkleid und grüner Sonnenbrille, flankiert von blau gekleideten Brautjungfern.

Der Bus brachte uns zum Hotel Sandman zurück. Wir fuhren mit dem Taxi zur **English Bay** zum Abendessen. Die Bucht liegt westlich des Stadtzentrums und ist Teil der Straße von Georgia.

Nach einem Foto-shooting im **Skulpturenpark A-maze-ing Laughter** von Yue Minjun an der English Bay Beach nahe Morton Park warteten wir am Strand mit vielen anderen auf den Sonnenuntergang.



Vancouver

9 Uhr Abfahrt vom Hotel Sandman. Wir fuhren mit dem Bus zur **Capilano Brücke**. Die frei schwingende Seilbrücke wurde erstmals zwischen 1888 und 1889 errichtet und überspannt den Capilano River heute in 70 m Höhe mit einer Ausdehnung von 136 m. Sie gehört zu einem 11 ha großen privaten Parkgelände. Jährlich kommen rund 800.000 Besucher.

2004 wurden die so genannten **Treetops Adventures** eröffnet, sieben Seilbrücken in bis zu 30 m Höhe über dem Waldboden, zwischen uralten riesigen Douglasfichten auf der Westseite des Canyons.

Auf der Lions Gate Brücke überquerten wir den Burrard Fjord und stiegen um 9.20 Uhr am Parkplatz bei der Brücke aus. Noch waren wenige Touristen da. Ein Führer erklärte uns anhand von Schautafeln die Wandlung von der wilden Schlucht im Indianerland zur heutigen Touristenattraktion.
Wir überquerten die schwankende Hängebrücke über die Capilano Schlucht. Rundum dichter Zedern- und Kiefernwald. Danach führen Wanderwege zu kleinen Teichen und zum „Skywalk“ Treetop Adventures. Bis zu 30 m über dem Waldboden kann man von einer mächtigen Zeder oder Douglasfichte über kleinere Hängebrücken zur nächsten wandern und die kanadische Luft auf Baumhöhe schnuppern.

Wir umarmten Bruder Baum und machten ein Foto zum Größenvergleich. Bis 10.45 Uhr streiften wir durch den Wald, trafen auf einen Ranger mit einer Eule an der Kette und viele Besucher – wieder ein Massentourismus.

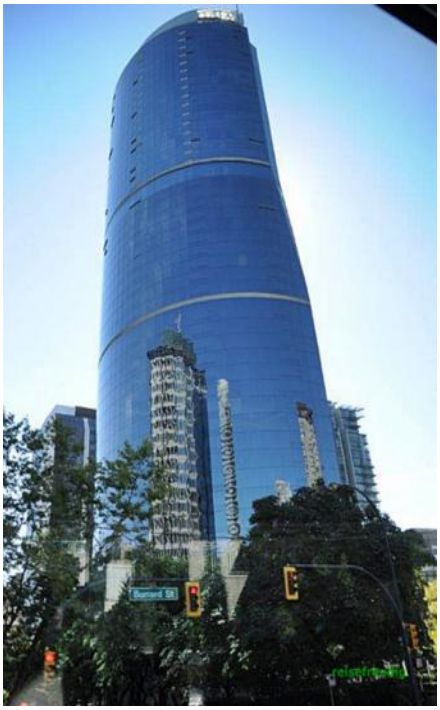
Danach fuhren wir zur Seilbahnstation beim Grouse Mountain, dem Schiberg von Vancouver.
Der 1231 m hohe Berg **Grouse Mountain** ist ein Wintersport- und Ausflugsziel.
Der Aufbau des Skigebiets begann in den 1930er-Jahren mit einem ersten Skilift. 1949 und 1951 folgten zwei Doppel-Sesselbahnen. Ein weiterer Entwicklungsschritt war 1966 mit der Eröffnung der Pendelbahn Skyride, welche von North Vancouver auf den Berg führt. Bereits zehn Jahre später wurde die Bahn durch eine zweite Pendelbahn ergänzt. Oben im Park gibt es einige Grizzlys in artgerechter Haltung zu sehen.

Der Bus brachte uns um 13 Uhr in einer Stunde Fahrzeit von Grouse Mountain zurück zum Hotel.

Wir bestiegen vor dem Hotel den rosa Hopp-on-hopp-off Bus und machten von 14.15 bis 16.45 Uhr eine **Stadtrundfahrt**.
Die Route führte über China Town in den Stadtteil **Gastown**. Bei der **Dampfuhr** war 20 Minuten Pause. Das Uhrwerk wird mit Dampf betrieben und zur vollen Stunde wird Dampf abgelassen. Auf der Cordova Street kamen wir zum Fährhafen und **Canada Place**, am Canada Place Way vorbei am Convention Center und am eh. **Olympischen Feuer**, auf der Howe Street vorbei an glänzenden Wolkenkratzerfassaden zum Kunstmuseum, hinunter zum False Creek, vorbei an der Burrard Bridge, auf der Pazific Street vorbei an großen Hotels, zum Stadtteil Westend und auf der Beach Avenue mit netten Wohnhäusern zum **Stanley Park**.

Wir kamen in das Robson Viertel mit Hotels und Hochhäusern, zur Burrard Street und Granville Street über die Granville Bridge auf Granville Island mit vielen Segelbooten rundum. Wieder zurück über die Granville Bridge in den Stadtteil Yaletown, auf der Seymour Street vorbei am Theater zur Bibliothek, gebaut wie ein Schneckenhaus mit folgendem Spruch davor: The Words don`t fit the picture.
Kurz vor dem Sandman Hotel stiegen wir aus, wir hatten ein Starbuck`s Cafe entdeckt.

Zum letzten Abendessen trafen wir uns alle im noblen **Terminal City Club** für Mitglieder (RF Linda) und Gäste. Wir saßen auf einer Terrasse mit Blick auf Hochhäuser und Bucht im Abendlicht. Das Essen war gut und wie immer reichlich, auch der Wein aus British Columbia schmeckte uns, ein Glas (9 oz) kostete 13,- CND, die Preise gehoben mit 15 % Tax und 15 % Besuchergebühr.



Zum Abschluss des Tages und unserer Kanadareise fuhren wir auf den 177 m hohen **Vancouver Lookout Tower**.

Harbour Centre ist ein Wolkenkratzer, der sich zentral im Business District in der Innenstadt von

Vancouver befindet. Der **Drehturm** auf dem Dach des Bürogebäudes macht das gesamte Gebäude zum **Wahrzeichen der Stadt Vancouver**. Der Drehturm prägt die Skyline von Vancouver und gilt als eine der Touristenattraktion. Das Gebäude wurde von 1974 - 1977 erbaut, verfügt über 28 Etagen, die Aussichtsplattform befindet sich in 130 m Höhe.

Von der Plattform aus genossen wir den Blick über die Millionenmetropole Vancouver bei Nacht.

Vancouver – Toronto (3348 km) – **München** (6654 km) –
Um 5 Uhr wurden wir geweckt, ein langer Tag stand uns bevor, müssen wir doch bis Wien etappenweise die Uhr um 9 Stunden vorstellen.

Nach einem kleinen Frühstück im Sandman Hotel fuhren wir um 06.50 Uhr zum Flughafen.
Wettervorschau für Vancouver – Sonne und 28 Grad, **Wien – kühl und Regen.**