

abenteuer & reisen

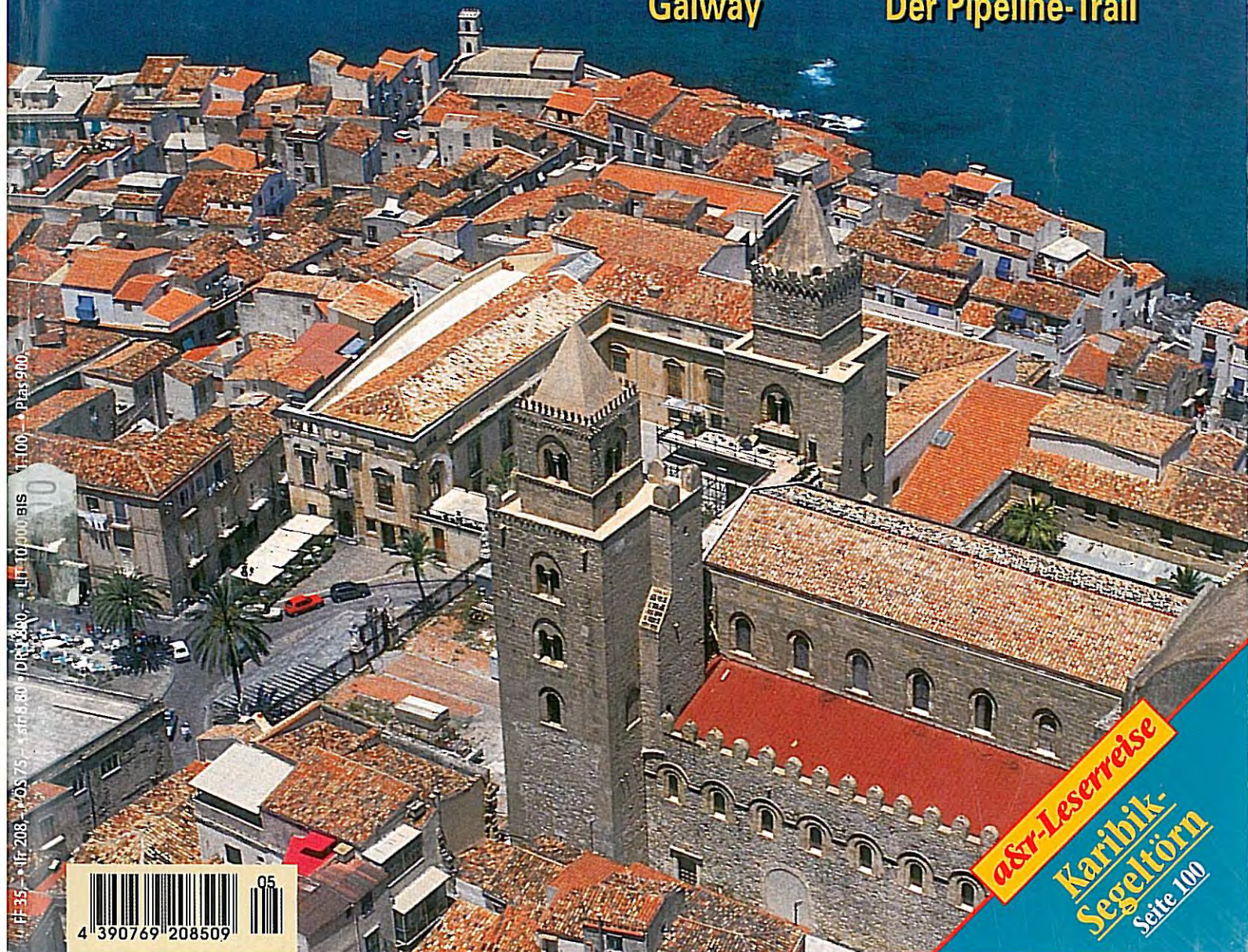
SIZILIEN

Rhön
Höhenflüge

Costa Rica
Eine einzige Fiesta

Irland
Galway

Kanada
Der Pipeline-Trail



H 35 - 1fr. 208 - 205 75 - sfr. 6,80 - DR 1340 - Lit. 10.000 BIS 17.000 - Plus 900



a&r-Leserreise
Karibik-
Segeltörn
Seite 100

Kanada

EIN LANGER MARSCH

Vom Mackenzie River bis zum Macmillan-Paß in den wilden Mackenzie Mountains folgte a&r-Autor Dietmar Walser der Trasse der aufgegebenen Canol Pipeline. Ein Gewaltmarsch durch die rauen Northwest Territories.



Die erste
Etappe
zum Dodo
Lake wird
in einer leicht
altersschwachen
Cessna
zurückge-
legt. Das er-
spart den
Marsch durch
das von
Moskitos ver-
seuchte
Mackenzie-
Tal.





Der 29. August 1943. Es hat aufgehört zu regnen. Vereinzelt dringen soeben Sonnenstrahlen durch den von schweren Wolken verhangenen Himmel. Murphy öffnet die Tür seiner Küchenbaracke und blickt mit zugekniffenen Augen ins Freie. Er hat für heute seine Arbeit erledigt, das Abendessen für die Schweißer, Straßenbauer und Telefonmastensetzer ist bereits mit dem Lastwagen unterwegs. Die Arbeiter übernachten heute draußen. „Doppelschicht!“ hat der Vorarbeiter befohlen. Mur-

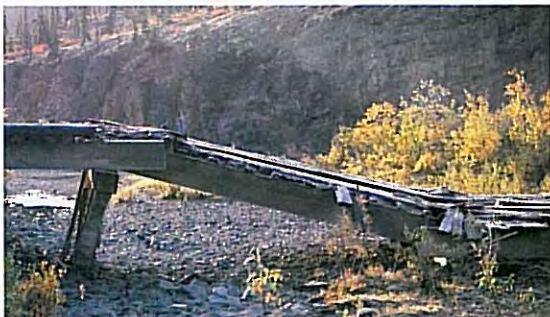
Ausgeschlachte Wracks und zerstörte Brücken säumen den Canol Trail zwischen Norman Wells und Macmillan-Paß.

phy blickt über den vom Regen aufgeweichten Vorplatz zu Willi Meyers hinüber. Meyers, seines Zeichens Mechaniker, steht bis zu den Knien im Morast und drischt fluchend mit seinem schweren Hammer auf den verklemmten Bolzen eines riesigen Bulldozers ein. „Scheißjob“, denkt Murphy und ist froh, nur der Koch zu sein.

So etwa könnte sich der Alltag vor 50 Jahren abgespielt haben. Ich sitze in der kanadischen Wildnis auf einem zerbeulten Ölfaß bei Pumpstation Nummer 3 der ehemaligen Canol Pipeline. Zehn schwere Baumaschinen und ein gutes Dutzend Lkw liegen teils geordnet, teils wahllos verstreut vor mir. Ihrer Motoren und Räder beraubt, wirken die nackten Chassis wie gestrandete Schildkröten. Nur langsam hat die spärliche Vegetation des Nordens sie hinter Buschwerk verborgen.

Die frühere Servicestraße und Trasse der aufgelassenen Canol Pipeline Nummer 1 ist auf ihren ersten 350 Kilometern bis zum Macmillan-Paß weitgehend zerfallen. Während des Zweiten Weltkriegs investierten die USA 300 Millionen Dollar, um die Ölfelder von Norman Wells am Mackenzie River mit dem 900 Kilometer entfernten Whitehorse am Alaska Highway zu verbinden. Tausende von Arbeitern schufteten eineinhalb Jahre am sogenannten Canol Project. Schon nach einigen Monaten wurde es jedoch von den Ereignissen des Kriegs überholt und mangels Rentabilität eingestellt. Material und Maschinen blieben zurück, und Canol verkam zum riesigen Schrottplatz.

Schwüle Mittagshitze lastet schwer über Norman Wells. Das Thermometer zeigt spätsommerliche 30 Grad. Es riecht nach





Schweröl. Die schwarzen Moskitos scheinen heute besonders blutrünstig. Norman Wells ist ein Containerdorf, nichts von Dauer. Die Straßen am Dorfrand verlieren sich in der sumpfigen Tundra oder enden am Mackenzie River, dessen Fluten sich auf stattlichen fünf Kilometern Breite in Richtung Ozean wälzen.

Gestern waren wir angekommen und hatten Manfred getroffen. Ein Blick zum Horizont, an dem sich in weiter Ferne, vom Dunst verschleiert, die Silhouetten der Mackenzie-Berge abzeichneten, hatte vollends genügt. „Flugzeug?“ „Wäre wohl das beste“, hatte Manfred gemeint. Fünf Minuten später war es dann beschlossene Sache. Die ersten 40 Kilometer der Canol Road würden wir fliegen. Das ersparte uns den Marsch durch das feuchte und sumpfige Vorland des Mackenzie-Tals.

Bei Wassertemperaturen von acht Grad sind Flußdurchquerungen wie am Ekwi River eine echt coole Angelegenheit.

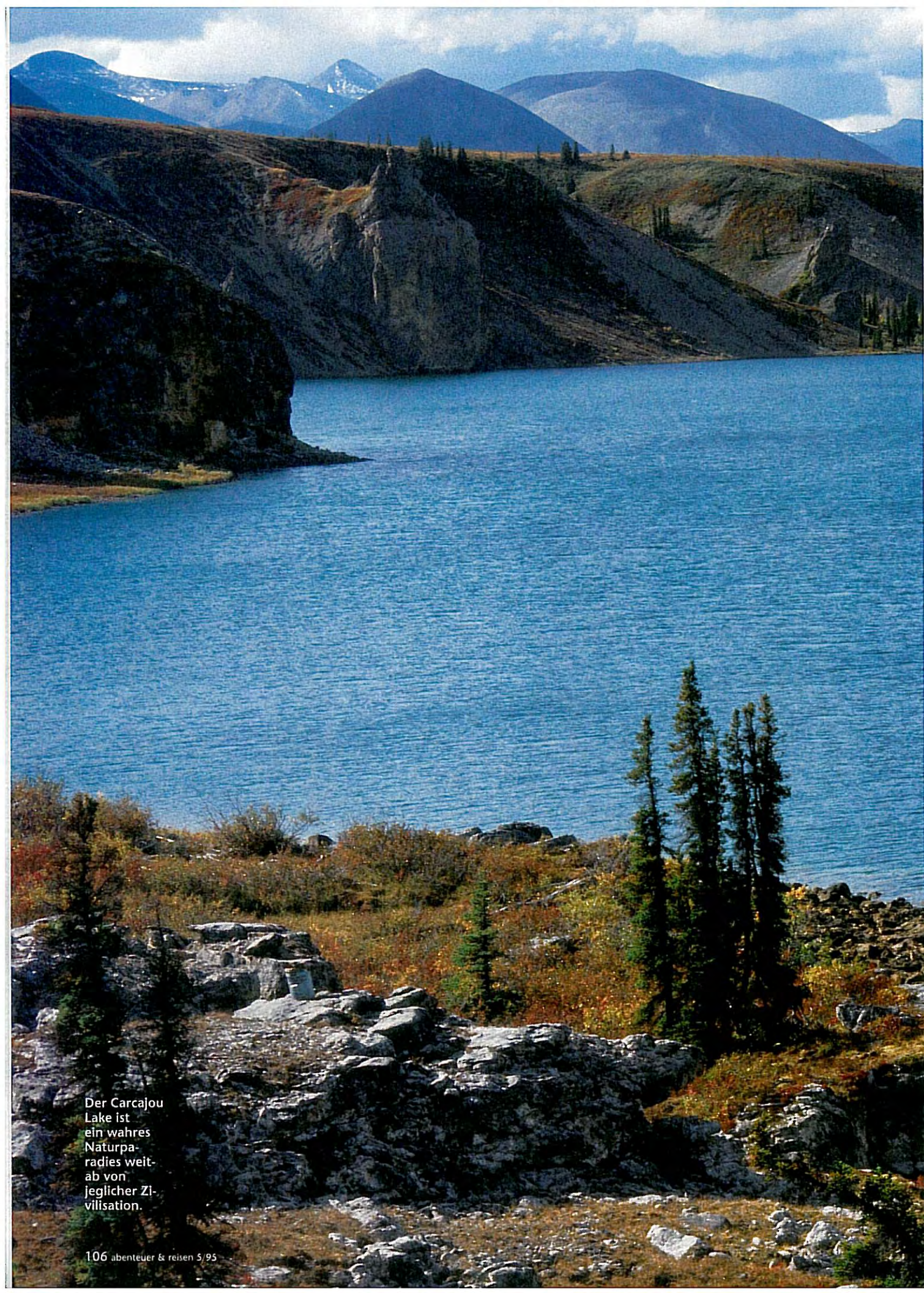
„Hey, Mann, gib mir den Kanister hoch.“ Der Pilot steht lässig auf der Tragfläche seiner Cessna und zündet sich eine Zigarette an. Ich stemme 30 Liter Flugbenzin nach oben und trete vorsichtshalber ein paar Schritte zurück. Meine Frage, ob er vielleicht einen Trichter benötige, erübrigt sich, als der Buschflieger das Benzin in den Einfüllstutzen kippt. Die ersten fünf Liter plätschern munter über die Tragfläche. Beim zweiten Kanister fürchte ich nur noch um die Haltekraft der mit Treibstoff benetzten Klebebänder, die anscheinend das Abfallen diverser Flugzeugteile verhindern.

Auf der anderen Seite des Mackenzie hatte früher Camp Canol gelegen, ein riesiges Barackendorf und Nachschublager für die Bautrupps an der Pipeline. Milford Flood, ein Arbeiter, der seine Eindrücke während der

Bauzeit in einem Tagebuch festgehalten hatte, kam im November 1943 hier an. Er schrieb, daß er das Lager zu dieser Zeit mit 1.700 Menschen teilte. Heute stehen nur noch wenige bereits zerfallene Hütten. Schnell zieht das Flugzeug darüber hinweg.

Keine Brücken über Flüsse

Kleine Seen liegen nun unter uns, blaue Juwelen, eingebettet in das kräftige Grün der Moose. Dazwischen das intensive Gelb und Rot der herbstlichen Gräser und Büsche. Der Pilot wassert gekonnt auf dem kleinen Dodo Lake. Wir stehen recht ratlos vor einem immensen Haufen von Batterien, Filmkassetten, Stativköpfen und Corned-beef-Dosen. Schließlich lädt sich jeder gute 35 Kilo auf die Schultern. ►



Der Carcajou
Lake ist
ein wahres
Naturpa-
radies weit-
ab von
jeglicher Zi-
vilisation.



Jeder Schritt auf den feuchten Moospolstern ist anstrengend. Der sumpfige Boden erschwert das Gehen und kühlt rasch unsere Gemüter. Dichtes Buschwerk, das sich andauernd an Gepäck und Kleidung verhakt, treibt uns schier zum Wahnsinn.

Die alte Straße ist nicht zu sehen

Am Dodo Canyon ist von der Canol Road weit und breit nichts zu sehen. Der Fluß hat sie weggespült. Wir folgen dem steinigen Bett des Dodo Creek und erreichen bald das erste Etappenziel, Pumpstation Nummer 2 auf Kilometer 58. Drei Stunden für fünf Kilometer! Wie sollen wir den Rest der Strecke schaffen? Für morgen sind 30 Kilometer geplant. Ich bin todmüde, und meine Schultern schmerzen vom

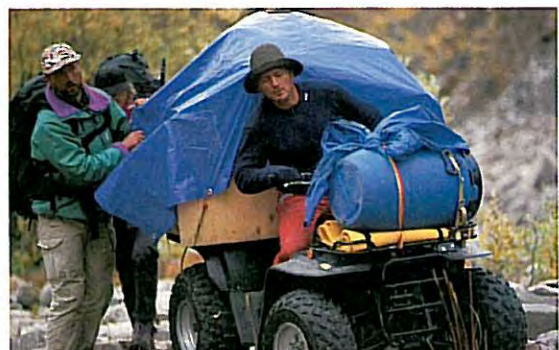
Tragen des schweren Rucksacks.

Die Brücken der nördlichen Canol Road existieren nicht mehr. Jeder Bach und jeder Fluß müssen zu Fuß durchwaten oder mit einem Floß überquert werden. Man rechnet für die Strecke von 350 Kilometern an die 20 Tage. Ohne Lebensmitteldepots eine harte Sache. Der tägliche Kalorienverbrauch ist hoch, und es gibt nichts zu kaufen. Diese Gegend ist bis auf zwei Jagdcamps, die per Flugzeug versorgt werden, völlig unbewohnt. Vor uns hatten es einige Abenteurer mit Mountainbikes versucht. Der Wildhüter am Macmillan-Paß erzählt mir später: „Als die bei mir vorbeikamen, waren sie so dünn, daß die Radlerhosen wie Fähnchen an ihren Beinen flatterten.“

Ich habe gut geschlafen und freue mich über den strahlend-schönen Tag. Als ich aus dem Schlafsack krieche, brennt bereits

Am Ende der kraftraubenden Tagesmärsche sind aller guten Dinge zwei: den Bauch vollschlagen und hinein in den Schlafsack.

das Lagerfeuer, und der Deckel der Kaffeekanne hüpfert munter auf und ab. Weiße Rauchschwaden liegen wie ein zarter Schleier über dem Camp. Das goldene Licht der Morgensonne taucht die herbstlich bunten Büsche in flammende Farben. Bald nach dem Frühstück machen wir uns auf den Weg. Nach fünf Kilometern groben Schotter im Flußbett des Dodo Creek führt der Pfad bergan. Von der alten Straße ist immer noch nichts zu sehen. Manchmal ein Telefonmast oder ein verbogenes Vier-Inch-Rohr der alten Pipeline, das ähnlich





wie ein Korkenzieher aus dem Schwemmkies lugt.

Kräftezehrende Bergpässe

Zwei Stunden später liegen wir auf unseren Rucksäcken, alle viere ausgestreckt. Kleine Pause. Der Paß am Sugar Loaf Mountain hat Puste gekostet. Die Straße auf der anderen Seite des Bergs ist in erstaunlich gutem Zustand. Weiter talwärts benutzen auch Wildtiere den festen Untergrund bei ihren Wanderungen, das beweisen diverse Spuren und unüber-

Alte Road Camps, zahllose Pumpstationen und mitunter prächtige Häufchen von Meister Petz sind die – neben der grandiosen Landschaft – einzigen Attraktionen entlang dem Trail.

sehbare Verdauungsprodukte.

Reißende Flüsse und urzeitliche Gletscher haben alle Kanten der Mackenzie Mountains gebrochen und gerundet. Die Erosion schreitet mit schwindelerregendem Tempo fort. Alles ist in Bewegung. Im späten Frühjahr, wenn der Schnee schmilzt, werden gewaltige Wassermassen frei. Sie reißen Schotter und Erdreich in die Täler und lassen die Flüsse auf ein Mehrfaches ihrer ursprünglichen Größe anschwellen. Schon zur Zeit des Canol Project wurden Brücken und Teile der Straße fortlaufend zerstört.

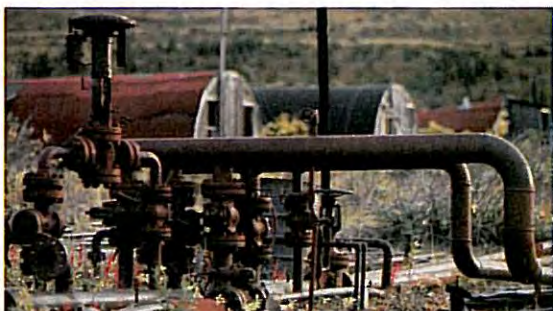
Der 64. Breitengrad, auf dem wir uns jetzt gerade befinden, liegt bereits in der Permafrostzone. Die Fichten sind locker gestreut und niedrig. Obwohl teilweise uralt, werden sie nicht größer als drei bis vier Meter. Das Klima ist rau, und der permanent gefrorene Boden taut selbst

im Sommer nur bis in eine Tiefe von etwa 70 Zentimetern auf.

Bärenspuren auf dem Pfad

Toilettendeckelgroße Abdrücke von Hinterfüßen! „Folge nie einer Grizzlyspur!“ raten die Experten in solchen Fällen. Leicht gesagt. Für uns gibt es nur diese Straße. Die Häufchen, die Meister Petz von Zeit zu Zeit deponiert, ähneln frischer Preiselbeermarmelade. Er muß vor kurzem hier gewesen sein. Grey, unser Husky, tänzelt aufgeregt im Kreis. Wir haben keine Waffen und sind auf den Goodwill des Bären angewiesen. Nach einer halben Stunde verliert sich die Spur im Dickicht.

Am Abend lagern wir beim alten Road Camp am Little Keele River auf Kilometer 80. „Wir sind

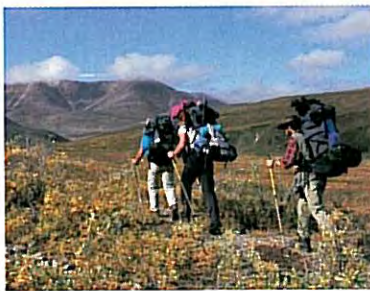


zu langsam“, sagt Manfred, als wir am Feuer sitzen, und rührt in einem großen Topf bedächtig die Nudeln um. Lächerliche acht Kilometer fehlen auf unser Soll. Mir ist's eigentlich Wurst. Herbert, ebenfalls gänzlich unbeeindruckt, brutzelt weiter eine Ladung Corned beef. Wir mischen Nudeln und Beef, ein Schuß Sojaöl erhöht den Nährwert. Hungrig wie die Wölfe machen wir uns über das Essen her.

Die Vorräte werden knapp

Nach zwei weiteren Tagesmärschen erreichen wir die Pumpstation Nummer 3. Uns gehen allmählich die Lebensmittel aus. Unser Rückstand beträgt nun an die 30 Kilometer. Übermorgen wird das Wasserflugzeug am Mc Clure Lake warten. 55 Kilometer Fußmarsch bis dorthin!

Für die 350 Kilometer lange Strecke über die Mackenzie-Berge werden 20 Tage veranschlagt. Die Gegend ist so gut wie unbewohnt.



Unmöglich zu schaffen. Zudem liegen die Plains of Abraham vor uns. Eine steinige, vegetationslose Hochfläche. Dort oben gibt es weder Brennholz noch Schutz vor Wind und Wetter. Wir einigen uns darauf, die Straße zu verlassen, um 15 Kilometer westlich den Carcajou Lake zu erreichen. Dieser liegt etwa auf der Route unseres Versorgungsfliegers. Mit etwas Glück könnten wir uns dort bemerkbar machen.

Am nächsten Tag wandert unser Team durch das weglose Hochtal am oberen Little Keele River. Es ist drückend heiß, und

riesige Wolkentürme stehen am Himmel. Gegen 16 Uhr zeigt sich hinter einer dammähnlichen Erhebung unvermittelt der Carcajou Lake in überwältigender Schönheit. Eine angenehme Brise weht. Ergriffen erlebe ich ein Hochgefühl, das mich über Stunden hinweg nicht mehr verläßt.

Am Morgen vernehmen wir in weiter Ferne ein leises Brummen. Hektik. Wir erwarten die Maschine erst am späteren Vormittag. „Zündet das Feuer an!“ ruft Manfred. Eilig setzt Herbert auf dem Felsen über uns einen Stapel Holz in Brand. Doch das Motorengeräusch verstummt, und der Himmel bleibt leer. Nach einer Stunde, Manfred kocht gerade das letzte Päckchen Suppe, taucht plötzlich ein Flugzeug hinter den Bergen auf. Ich spanne den Abzug einer Leuchtsignalpistole. Leuchtend rot steigt die Rakete in den blauen Himmel – um Augenblicke zu spät. Der Pilot

Energie steckt in uns allen, man muß sie nur wecken.

Denn von allein sprudeln die eigenen Energiequellen nicht. Für Schwung,

Elan und Leistungskraft sollte man schon etwas mehr tun. Mit einer gesunden, ausgewogenen Ernährung beispielsweise. Abtei hilft Ihnen dabei. Mit wertvollen Vitaminen und Mineralien. Das sind natürliche Aufbaustoffe für Körper, Geist und Seele – einfach ideal zur täglichen Nahrungs-



ergänzung. Abtei Vitamine und Mineralien – und Sie werden sich wundern, wieviel Schwung, Elan und Energie in Ihnen steckt!



Bitte bleiben Sie gesund!



hat uns nicht bemerkt. Wir geben die Hoffnung nicht auf. Nach einer Weile gespannten Wartens wieder ein Flugzeug hoch am Himmel. Diesmal feuere ich früh genug. Die Freude ist groß, als der Pilot uns mit den Tragflächen ein Zeichen gibt. Kurze Zeit später wassert eine gelbe Pilatus Porter auf dem See.

Die Maschine bringt uns über die garstigen Plains of Abraham zu den Goodlin Lakes. Der Outfitter und seine Frau, die hier ein Jagdcamp betreiben, laden uns in ihr komfortables Blockhaus auf Kaffee und hausgemachten Heidelbeerkuchen ein. Gutbetuchte Jagdgäste werden während des Sommers für ein paar Tage eingeflogen und vom Outfitter an wildreiche Plätze geführt. Für ein paar Dollar mehr ist ein Abschluß fast garantiert. Gejagt wird hauptsächlich der Trophäe wegen. Die Opfer sind Elche, Bären

Ein Abstecher führt vom Canol Trail in den engen Echo Canyon. Recht steinig ist der Weg und lang!

und wilde Bergschafe, deren Köpfe später an irgendeiner Wohnzimmerwand verstauben. Tiereschützer laufen Sturm.

Wir sind zurück auf der Canol Road und wieder gut mit Lebensmitteln versorgt. Am siebten Tag unserer Wanderung erreichen wir in einer kleinen Schlucht am Ekwil River ein Vorratsdepot. Manfred hat es bereits vor drei Wochen angelegt. Er war vom Macmillan-Paß, dem Endpunkt unserer Wanderung, mit einem Allradfahrzeug hierhergefahren und hatte dieses, beladen mit einem Faß Lebensmittel, für uns abgestellt. Anschließend war er mit einem aufblasbaren Kanu dem alten Wasserweg der Dene-Indianer gefolgt und hatte innerhalb von wenigen Tagen Norman Wells erreicht. Endlich ist das unmenschliche Gewicht unserer Rucksäcke kein Thema mehr, denn nun können wir Tei-

le unserer Ausrüstung mit dem Allrad transportieren.

Es geht nun auf Mitte September zu. Die Landschaft in den Hochregionen der Mackenzies scheint sich langsam auf den Winter einzustimmen. Am Cariboo-Paß haben wir den ersten Schnee. Wie die Kraniche, die in langgezogenen Flugformationen Richtung Süden ziehen, erfaßt auch uns eine innere Unruhe, und wir beeilen uns, das Unternehmen Canol Road zu beenden. Nach einer letzten und anstrengenden Etappe erreichen wir müde den Macmillan-Paß.

Wildhüter John, der den Kontrollposten am Macmillan besetzt hält und uns kommen sah, freut sich über den seltenen Besuch und spendiert ein Täßchen Kaffee. Ab hier ist die Canol Road wieder zivilisiert. In drei Stunden erreichen wir in einem Pick-up bewohntes Gebiet. ■

LAND & LEUTE

Die Region um den Great Bear Lake liegt in den 3,3 Mio. km² großen und mit 55.000 Einw. nur dünn besiedelten Northwest Territories. Sie sind aber verkehrstechnisch sehr gut erschlossen. Große Minen und Ölgesellschaften sind unermüdlich auf der Jagd nach wertvollen Bodenschätzen. Zwischen dem 60. Breitengrad und dem nördlichen Polarkreis erstrecken sich die bis zu 3.200 m hohen Mackenzie Mountains. Drei Landschaftsformen prägen die Northwest Territories. Im Osten weite Tundra mit dem gewaltigen Mackenzie River, dem zweitgrößten Strom Nordamerikas, die trockene Bergkette im Zentrum und das regenreiche Vorland der Mackenzie Mountains, das in das Yukon Territory übergeht. Das „Städtchen“ Norman Wells (400 Einw.), der Ausgangspunkt zur Canol Road, liegt am Mackenzie River und ist von englischsprachigen Kanadiern bewohnt, die größtenteils für eine Erdölfirma arbeiten. Weiter südwestlich, an der Mündung des Great Bear River in den Mackenzie, liegt Fort Norman, eine Ansiedlung der dort seit je ansässigen Dene-Indianer.

INFO

KANADA CANOL ROAD

KLIMA

Werte von Norman Wells	Jan.	Feb.	März	April	Mal	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.
Sonnenstunden	1	3	5	8	9	10	9	8	4	3	1	<1
Tages-temp.	-24°	-22°	-12°	-1°	12°	20°	22°	18°	10°	0°	-13°	-21°
Nacht-temp.	-32°	-31°	-24°	-14°	0°	8°	10°	7°	2°	-7°	-20°	-29°
Regentg. > 0,25mm	13	12	10	7	7	10	11	12	12	11	14	13

■ = Beste Reisezeit: Juni-Aug. Von Jan.-März bis -40°C möglich. Auch im Hochsommer öfter Nachtfrost. Wegen der klaren, sauberen Luft hohe UV-Strahlung.

ANREISE

Frankfurt ↔ Edmonton
LUFTHANSA

Tägl. außer Sa. und Mi.
Ab 1.499 DM

CANADIAN AIRLINES

Tägl. außer Mi., Do. und So.
Über Vancouver
Ab 1.200 DM

DELTA AIR LINES

Tägl., über Salt Lake City
Ab 1.370 DM

Wien ↔ Edmonton

LUFTHANSA/CANADIAN AIRLINES

So., über Frankfurt und Calgary

Ab 12.650 ÖS

Zürich ↔ Edmonton

LUFTHANSA/CANADIAN AIRLINES

So., über Frankfurt und Calgary

Ab 1.870 sfr

Edmonton ↔ Norman Wells

CANADIAN REGIONAL

Tägl., ab 550 DM

Hilfe bei der Planung, Ausrüstungsbeschaffung und Buchungen über Escape, Watson Lake, Yukon, Fax: 001403/5362890. Der Preis muß jeweils individuell abgesprochen werden.

GELD

▲ Am besten ist die Mitnahme von **Kanadischen Dollar** (kan\$). **Kreditkarten** werden nur in den Hotels von Norman Wells akzeptiert.

GESUNDHEIT

■ **Gute Kondition** ist nötig.
■ **Moskitos** sind eine Plage, die nur im August etwas nachläßt. Mitnahme von Mückenschutzmitteln ist unbedingt ratsam.

VERKEHRSMITTEL

Flugzeug

Das vernünftigste Transportmittel. Die in Norman Wells ansässige North-Wright Air Ltd. (Reservierungen unter Tel.: 1800/6610702) verlangt ca. 8 DM/Flugmeile.

a&r-HOTELTIPS

Holiday Inn Crowne Plaza

Luxuriös ausgestattete Zimmer

10111 Bellamy Hill
Edmonton

Tel.: 4286611
DZ ab 185 DM

Edmonton Renaissance

Modernes Haus mit großzügigen Zimmern

10155/105th St., Edmonton

Tel.: 4234811
DZ ab 150 DM

Log Home Bed & Breakfast

5 km außerhalb von Norman Wells am Mackenzie River gelegen, fantastische Aussicht

Norman Wells

Fax: 5872784
DZ ab 180 DM

Mackenzie Valley Hotel

Ordentliches Hotel unweit des örtl. Flughafens

Norman Wells

Tel.: 5872511

DZ ab 170 DM

Rayuka Inn

Kleines Hotel mit 10 DZ

Norman Wells

Tel.: 5872861

DZ ab 150 DM

REISEPLANER

Linienflug	Reisepapiere	Devisen	Zeitunterschied	Inlandverkehr	Mietwagen	Benzin	Hotel	3-Gänge-Menü*	Tellergericht**
ab 1.750 DM	gültiger Reisepaß	1 kan\$ = ca. 1,10 DM	MEZ - 9 Std.	Regionalflüge 7,50 DM/Flugmeile	ab 50 DM/Tag	1 l = ca. 1 DM	DZ ab 130 DM	ab 30 DM	ab 15 DM
inkl. Getränke pro Person									

* Internationales Gericht in Hotel oder Restaurant. ** Einheimisches Gericht in einfachem Lokal.

Yamouri Inn

Ordentliche Zimmer
Norman Wells
Tel.: 5 87 22 62
DZ ab 130 DM

a&r-RESTAURANTTIPS

Gas Pump Dining Room

Mitunter kuriose Interpretationen der europäischen Küche, und das à la française!
10166/114th St.
Downtown Edmonton
Tel.: 4 88 48 41

Sawmill

Üppige kanadische Küche
11560/104 Ave.
Oliver Square
Edmonton

Sherlock Holmes

Englisches Pub
10012/101A Ave.
Edmonton

Taku

Dunkle, etwas muffige und stets gut besuchte Restaurant-Bar bzw. Bar-Restaurant. Auf der Speisekarte – wer hätte's gedacht – Pizza und Hamburger
Norman Wells

VERANSTALTUNGEN

Am ersten Aprilwochenende findet in Norman Wells das **Spring Fling Festival** mit Wettkämpfen, Spielen und sonstigem Trubel statt.

WICHTIGE NUMMERN

Deutsches Konsulat
10180/101 St., Edmonton
Tel.: 403/34 22 61 75
Tourismusbüro Edmonton
Tel.: 403/4 22 55 05

a&r-BUCHTIPS

„A Walk on the Canol Road“

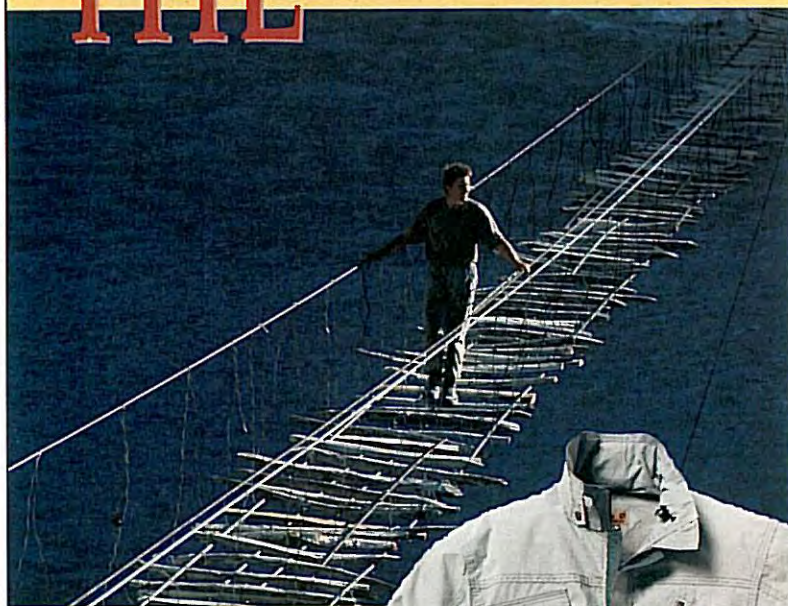
Zur Geschichte der Canol Road und Informationen zu Trekkingbedingungen
Von S. R. Gage, Mosaic Press, 1990, Bestellung unter Tel.: 001905/8 25 21 30, inkl. Porto ca. 18 DM

„Canadas Northwest Territories Explorers' Guide“

Kostenloses Exemplar anfordern in Deutschland unter Fax: 06181/ 49 75 58



THE ADVENTURE



Neues wagen, Fremdem begegnen, Abenteuer hat viele Gesichter. Und Abenteuer braucht Kleidung, die alles mitmacht. Aus

JACK WOLFSKIN FUNCTION 65, dem unverwüstlichen

wasser- und schmutzabweisenden Gewebe.



Oder aus CANVAS CLASSIC, der robusten und langlebigen Baumwolle. Produkte, ausgestattet mit vielen nützlichen Details, entwickelt

mit dem Blick für's Wesentliche

und mit prägnantem Stil. Abenteuer-Ausrüstung der besonderen Art.



Jack Wolfskin

IMMER EINE SPUR VORAUS!

Jack Wolfskin Ausrüstung für Draussen GmbH,
Starkenburgerstr. 2, 64546 Mörfelden-Walldorf, Tel: 06105/9337-0, Fax: -59

JETZT NEUEN KATALOG ANFORDERN (Bitte 3,- DM Rückporto beilegen)