

erstellt: November 2000  
überarbeitet: 11. August 2001



***Rückblick auf:***

# ***„South MacMillan River im Yukon Territorium“ - Kanada Sept. 2000 -***

## **Teil 1**

### ***1 - wöchige Rundreise mit dem Auto durch das Yukon-Gebiet und angrenzende Alaska***

***Anmerkung:***

*Wenn sie jeweils unten auf die Bilder klicken, können Sie es in Originalgröße betrachten.  
Benutzen sie bitte den Return-Button Ihres Browsers, um zum Reisebericht zurückzukehren.*

### ***Mittwoch 30.08.00***

Endlich ist es soweit - na ja, zumindest fast.  
Nach mehr als 1 ½ Jahren Planung und Vorbereitung, treffen sich die 6  
GOC-Paddler Claudia, Sibylle, Stefan, Thomas, Jörg und Ralf in  
Frankfurt, um in die Fußstapfen der Goldsucher von 1898 auf dem Weg  
ins kanadische Yukon Territorium zu treten.

***Anmerkung:***

GOC = German Open Canoe e.V. (spezieller Verein für Canadierfahrer)



***Gruppe im Yukon  
JPEG-Bild 37 kb***

An diesem Abend geben wir aber nur unsere 12 Packsäcke und Gepäcktonnen auf, sowie kostenfrei als Sportgepäck das extra Bündel mit unseren Paddeln und den beiden Angelrouten.

Ungläubig wird unser Grüppchen mit der schwerbeladenen Gepäckkarrenreihe von den anderen Fluggästen beäugt.

Vorabend-Eincheck wird dieser ganz angenehme Service genannt. Allerdings kann einem bei den Parkhausgebühren am Flughafen ganz schön schwarz vor Augen werden.

Das Faß mit dem allseits bekannten, genialen und bewährten Georgschen Outdooröfelchen und den dazugehörigen Rohren, löst beim Sicherheitscheck überraschenderweise durch keinen übereifrigen Röntgenapparat Bombenalarm aus.

Aber die beiden Sicherheitsbeamten können sich beim Durchleuchten unseres Gepäcks das eine oder andere Schmunzeln doch nicht verkneifen.

## **Donnerstag 31.08.00**

Und dann sind wir wirklich auf dem Weg nach Whitehorse, der Hauptstadt des Yukon-Territoriums. Die kanadische Provinz wird nach dem gleichnamigen Fluß auch nur kurz Yukon genannt.

Allerdings nicht ganz standesgemäß mit Rucksack über den Chilkoot- oder mit dem Packesel über den White-Paß und selbstgezimmertem Floß, sondern ganz unromantisch mit einem der hypermodernen Düsenclipper der Condor.

4 Wochen Urlaub liegen vor uns.

Stefan, Jörg und Ralf haben schon eine morgendliche Hatz durch den halben Flughafen hinter sich, da in der Nacht noch das Abflug-Gate geändert wurde. Die flugerfahrene Claudia mit Sibylle und Thomas im Gefolge, hat diese kurzfristige Änderung rechtzeitig mitbekommen.

Schwerfällig hebt die Maschine mit einer  $\frac{3}{4}$  Stunde Verspätung um 11.55 Uhr von Frankfurt ab.

Glaub aber nicht, dass es an unseren ca. 380 kg Gepäck liegt – relativ wenig nämlich. Mussten die Goldsucher von damals doch Ausrüstung von mindestens 1000 kg pro Nuggetjäger beim Grenzübertritt nach Kanada vorweisen.

Ja, Bescheidenheit im Equipment war schon bei den vorangegangenen Wintertouren in heimischen Gefilden eine Tugend von uns.

Eines muß man aber lassen, schnell ist diese Art des Reisens schon.

Fast zur gleichen Zeit stehen wir nach einem faszinierenden Flug über Südnorwegen, der Nordküste Grönlands, haarscharf am Nordpol vorbei (zumindest beinahe; 81° N), Resolute- und Cambridge Bay auf kanadischem Boden. Ok ok, 9 Stunden Zeitverschiebung kommen noch hinzu.

Zu unserer Erleichterung hat auch unser Gepäck vollzählig den Weg hierher gefunden.

Nur Ralf's dickbauchiges Faß und das Faß mit dem Ofen Equipment ist mehr oder weniger eingedellt. Ursache hierfür ist aber nicht rauhe Behandlung beim Transport, sondern die diversen Luftdruckunterschiede. Dem Inhalt hat's aber nicht geschadet.

Wenig später fußeln Claudia und Ralf in die Downtown, genauer gesagt, ein Taxi bringt sie dort hin.

Und da steht er nun vor ihnen, der gemietete 15-plätzig Minibus – genau richtig für uns und unser



***Nord-Grönland***  
**JPEG-Bild 28 kb**

Gepäck.

Flugs wird bei Budget der 19 feet (5,8 m) lange Van noch seiner hinteren Sitzreihen beraubt, noch praktischer für uns, und ruckzuck geht's zurück zum Flughafen, um Gepäck und Kameraden aufzupicken.

In der ca. 23 000 Einwohner zählenden geschäftigen Hauptstadt, die an einer breiten Uferbank am Yukon River liegt, herrscht noch richtiges Großstadtfeeling. Zumindest der dichte Verkehr rollt pausenlos.

Nach kurzer Shopping-Tour in der Qwanlin Mall zur Ergänzung der Nahrungsvorräte für die ersten Tage und einem Besuch des Liqueur Stores, um Büchsbier zu erstehen, machen wir eine kurze Stadtrundfahrt.

Peinlich nur die Vorstellung, wie wir zu sechst vor dem Supermarkt um die Reihe der Einkaufswagen herumstehen und keinen ausgelöst bekommen. Glücklicherweise verrät uns eine freundliche Yukojanerin des kniffes Trick und erspart uns weitere Schmach - das Prinzip ist zwar so ähnlich wie bei uns, aber halt nur so ähnlich.

Obligatorisch wohl der Besuch des alten Schaufelraddampfers „SS Klondike“, der am Ufer des Yukon Rivers die Touristen anlockt und gerade restauriert wird.



**SS-Klondike**  
**JPEG-Bild 32 kb**

Schon außerhalb der Stadt der sehenswerte Miles Canyon. Vor 100 Jahren stellte er für die Goldsucher auf dem Yukon auf deren Weg nach Dawson City eine ernste Gefahr dar und war gefürchtet.

Durch den Bau eines Dammes, der den heutigen Schwatka Stausee entstehen ließ, haben die einst gefährlichen Stromschnellen jedoch inzwischen an Schrecken verloren.

Ca. 40 km südöstlich Whitehorse liegt der schmale, langgestreckte Marsh Lake.

An dessen Ufer stellen wir auf einem staatlichen Campground, zum ersten mal auf diesem Trip, unser „Tipi“, die vielfach bewährte Leichtgewichtskotho schwedischer Herkunft auf. Ungewohnt die Ruhe, Stille und Weite um uns herum.

Von einer nun schon 15 Jahre zurückliegenden Kanada Reise durch Alberta und Britisch Columbien war mir bekannt, daß die paar wenigen Dollars für den Übernachtungsobulus einfach in ein Tütchen gestopft und in einen aufgestellten Kasten geworfen wird. So aber nicht mehr auf den staatlichen Plätzen im Yukon.

Wir hätten uns vorab Coupons/ Gutscheine kaufen müssen. Wir wollen natürlich nicht unangenehm auffallen und schwarz campen, weshalb Claudia und Ralf 16 km bis zur nächsten angegebenen Verkaufsstelle „Tom's Varsity“ düsen.

Der ulkige Name entpuppt sich als urgemütlicher Krämerladen mit netter Verkäuferin mitten in der Pampa am Marsh Lake.



**Übersichtskarte**  
**JPEG-Bild 75 kb**

Dabei erfahren wir auch, daß der Outfitter, der uns die Boote für die Paddeltour leiht und uns in einer Woche zur Einsatzstelle bringen soll, gleich um die Ecke beheimatet ist und machen einen kurzen Besuch bei ihm.

Am heutigen Abend lodert das Lagerfeuer nicht mehr allzu lange, und müde und erschöpft von der langen Reise kuscheln wir uns in die Schlafsäcke.

## **Freitag 01.09.00**

Wir sind schon recht früh munter.

Das Thermometer zeigt unter die Nullgrad Marke, es gab Nachtfrost und das Wetter zeigt sich von seiner schönsten Seite – kristallklarer, blauer Himmel.

Den Morgen empfinden wir, wie schon den Abend zuvor, beim stärkenden Frühstück mit Eier und Speck als saukalt. Noch hat sich unser europäischer Körper nicht auf die kühlere Witterung im grandios herbstlich gelb leuchtenden fernen Kanada eingestellt.

Rasch wird das Lager abgebaut und verpackt.

Der sonor blubbernde 8-Zylinder unseres Van's wird angeworfen. Er bringt uns nach Jake's Corner, wo wir auf die, wegen Baustelle lehmig schmierige Tagish-Carcross-Road einbiegen.

In der Nähe des Ortes Carcross stapfen wir durch die Carcross-Dessert, der kleinsten Wüste der Erde.

Umgeben ist dieses Kuriosum, einst der Boden eines eiszeitlichen Sees, durch Hügel und Berge, die alle mit einem Zuckerguß zarten Neuschnees bedeckt sind.

Der idyllisch gelegene Ort Carcross hat übrigens nichts mit den Straßenkreuzungen hier zu tun, sondern in früheren Zeiten querten alljährlich hunderttausende von Karibus diese Landenge zwischen zwei Seen.

Das kleine Dörfchen hieß deshalb früher auch Caribou Crossing. Karibus sind eng verwandt mit den skandinavischen Rentieren.

Wie auch bei den Elchen (= Moose), fallen die nordamerikanischen Vertreter unserer europäischen Verwandten deutlich größer aus.

Von unbeschreiblicher Schönheit die Weiterfahrt auf dem Süd-Klondike Highway, entlang smaragdgrün schimmernder Seen und unzähliger Berge, zum sanft ansteigenden 1003 m hohen White Pass.

Hier wechseln wir, wie noch des Öfteren auf unserer Rundreise, die Landesgrenzen. Kanada lassen wir zurück und kommen in den US Bundesstaat Alaska.

Steil geht die Fahrt bergab, und einige Kilometer weiter unten erwartet uns die US-Grenzstation mit einigem Papierkrieg.



**S-Klondike Highway**  
**JPEG-Bild 39 kb**

Die freundliche Lady dort bringen wir um ihr aufgewärmtes Mittagessen. Unsere gemeinsame Reisekasse wird dafür ersatzweise, für die erforderlichen Einreisevisas, um 60 kanadische Dollars erleichtert (oder alternativ 36 US-\$).

Na ja, immerhin haben diese ein viertel Jahr Gültigkeit und es fallen bei neuerlichen Grenzübertritten keine Kosten mehr an.

Theoretisch könnten wir jetzt unsere Uhren um 1 Stunde zurückstellen. Obwohl auf gleichem Längengrad gelegen, gehen in diesem Teil Alaskas die Uhren anders.

Jetzt ist es nur noch ein Katzensprung bis zum Städtchen Skagway, dem Tor zu Kanadas Yukon während dem Klondike Goldrush.

Der Hafenort liegt am Ende des Lynn-Canals, einem Fjord des Pazifiks. Er ist nördlichster Endpunkt des Alaska Marine Fährsystems (= Alaska Marine Highway-Systems).

Mit Einsatz des Goldrausches 1897 kamen zehntausende Stampeders aus den Städten des Südens, über die Inside Passage, in das einst unbedeutende Dörfchen.

Über die Bergpässe des White Pass oder Chilkoot Trails brachen sie dann zu den Oberläufen des

Yukon Rivers auf, um mit selbstgezimmernten Booten oder Flößen über Whitehorse, schlußendlich das Ziel ihrer Träume Dawson City am Yukon bzw. Klondike River zu erreichen.

In Konkurrenz zu Skagway expandierte, nicht weit davon entfernt am Beginn des Chilkoot Trails, das Hafenstädtchen Dyea.

Bereits 2 Jahre später wurde eine Eisenbahn, die White Pass & Yukon Railroad, über den White Pass in das Küstengebirge gesprengt und fertiggestellt. Whitehorse war fortan sehr bequem zu erreichen. Die Trassenführung ist auch heute noch höchst beeindruckend.

Soviel kurz zur Geschichte.

Heute liegt im Hafen kein Seelenverkäufer der goldgierige Nuggetjäger bringt, sondern ein elegantes Luxus Kreuzfahrtschiff voller Touris, so wie wir.

An einem kleinen Creek (= Bach) können wir Lachse beobachten, wie sie versuchen von Kehrwasser zu Kehrwasser eilend, sich stromaufwärts zu kämpfen.

Beim alten Railroad Depot bewundern wir eine betagte gigantische Schneefräse der Eisenbahn und schlendern durch die Hauptstraße, dem Broadway. Eigentlich sollte diese Straße zutreffender „Gift-Shop-Road“ heißen (Souvenir-Buden Straße).



*Main Street Skagway*

[JPEG-Bild 33 kb](#)

Ein Hauch von Abenteuer und Goldrausch liegt darüber und ist nicht zu leugnen.

Die Häuserfronten der Bars, Hotels, Saloons und Geschäften sind ganz im Stil wie vor 100 Jahren restauriert.

Nur die asphaltierte Straße und die gelegentlich durchtuckernden modernen Touristenbusse und überdimensionalen Wohnmobile mit angehängtem Pkw oder Geländewagen stören den Gesamteindruck. Dafür drängten sich hier früher 20 000 Menschen.

Ein Glück für Soapy Smith, den legendären Gangsterboß der zur Goldrauschzeit mit seinen Revolvermännern die Stadt terrorisiert hat, dass er schon tot ist. Wie wir so zu sechst breitbeinig über die Flaniermeile stiefeln, würden wir ihn sonst glatt überrennen.

Der gefürchtete Tyrann wurde 1898 im Duell von einer Kugel dahin gerafft.

In den Geschäften und Auslagen werden teilweise schon sehr schöne Sachen angeboten, aber bei dem momentanen Dollarkurs wird einem bei den Preisen eher schwindelich.

Soviel Kultur unter weißleuchtender Gebirgskulisse und blauem Himmel läßt die Magennerven blank liegen und wir entern eine Kneipe, bzw. hier zutreffender ausgedrückt einen Saloon. Ein Hamburger wird eingeworfen und mit Budweiser oder Cola heruntergespült.

Emsig und ohne Unterbrechung knattern mehrere Helikopter, mit den Passagieren des Kreuzfahrtschiffes, zu kurzen Gletscherrundflügen in ein Seitental.

Am Fähranleger lassen wir uns zum Verdauen die Sonne auf den Bauch scheinen.

Wir warten auf das Verladen auf die Fähre, der MV Malaspina.

In einer ca. 1-stündigen Fahrt soll sie uns durch den Lynn-Canal nach Haines bringen.

Im Schiffsbauch rangieren unbeholfen die großen Wohnmobile hin und her.

Obwohl schon längst Nachsaison und das 124 m lange Schiff auch nicht ganz 100 % vollgestopft, war es doch sinnvoll und ist beruhigend, daß Ralf die Fährpassage lange im voraus vorgebucht



*MV Malaspina*

[JPEG-Bild 31 kb](#)

hatte.

Hinzu kommt, daß das Schiffchen nicht wie norwegische Fjordfähren mehrfach am Tag verkehrt, sondern nur ein einziges Mal. Und der Mietbus ist ja auch nicht gerade das kleinste Fahrzeug. Die Überfahrt mit herrlichen Blicken auf die Berge und Gletscher der Coast Mountains ringsum ist großartig. Am frühen Abend erreichen wir etwas verspätet die 6 km von Haines entfernt liegende Anlegestelle.



**Fähre Lynn-Canal**  
**JPEG-Bild 39 kb**

Der Ort bzw. das Gebiet war schon in frühen Zeiten Siedlungsgebiet der Chilkat Tlingit Indianer. In der Zeit des Klondike Goldrausches wurde er ebenfalls von den Goldsuchern auf dem Weg nach Dawson City überrannt. Wir dagegen überrennen nur den kleinen Supermarkt des Ortes, um etwas Grillbares für den heutigen Abend zu organisieren.

Die Mud-Bay-Road führt uns anschließend in südlicher Richtung landschaftlich eindrucksvoll auf eine schmale Halbinsel im Chilkat Inlet. Ziel ist der Campingplatz des Chilkat State Parks. Wie auf fast allen Campgrounds in Kanada und Alaska ist es gar nicht so einfach, eine geeignete Stellfläche für ein Zelt zu finden. Alles ist letztendlich auf großzügig dimensionierte und ausgestattete Wohnmobile ausgerichtet.

Zu guter letzt belegen wir, notgedrungenmaßen, mit unserer auch nicht gerade kleinen Spezial-Tipi-Koche und dem Van fast 2 Stellflächen.

Der Campingobulus von 5 US-\$ wird hier in Alaska wie gewohnt in ein Tütchen und dann in einen Briefkasten gestopft.

Am Abend besucht uns eine Park Rangerin, und wir befürchten Ärger wegen des beanspruchten Platzes.

Dies ist aber kein Thema, sondern sie warnt uns eindringlich vor einer Grizzley Bärin mit 2 Kidis und 2 Schwarzbären in der Umgebung, die Campern gefährlich werden könnten.

Daß wir sämtliche Verpflegung und Nahrungsmittel über Nacht im Bus verstauen ist natürlich selbstverständlich.

## ***Samstag 02.09.00***

Im Morgengrauen vernehmen Sibylle und Ralf verdächtige Kratzgeräusche am Auto und schrecken im Schlafsack hoch.

Allerdings ist doch kein Bär oder Einbrecher am Werk, sondern Stefan konnte nicht mehr schlafen und gruschelt die Utensilien für das morgendliche Pfannkuchenbacken zum Frühstück hervor.

Während die runden Scheiben Gestalt annehmen, erkunden Sibylle, Thomas und Ralf die nähere Umgebung.



**Pfannkuchenbäcker**  
**JPEG-Bild 33 kb**

Nach dem stärkenden Mahl und Abbau des Lagers, genießen wir alle die prachtvolle Aussicht über den Fjord zu den Bergen und Gletscherzungen des Glacier Bay National Parks.

Auf einer langgestreckten Felsinsel können wir, wenn auch doch recht weit entfernt, mit dem

Fernglas Robben beim morgendlichen Sonnenbad beobachten.

Sibylle und Claudia nutzen die Ebbe im Chilkat Inlet, um auf Schatzsuche zu gehen. Allerdings ist nicht Gold oder sonstige Reichtümer das Ziel ihrer Gier, sondern verlassenen, kunstvoll geformten Muschelgehäusen gehört ihre Jagdleidenschaft.

Nicht allzu oft dürfte man hier, wie auch schon am Vortag in Skagway, solch ein Wetterglück haben. Der tiefgrüne pazifische Regenwald Südost-Alaskas um uns herum zeugt eher von vorherrschender feuchter Witterung.

Mit etwa 300 Regentagen im Jahr ist diese Gegend nicht gerade von der Sonne verwöhnt.

„Panhandel“, Pfannenstil wird dieser schmale, langgestreckte und zerrissene Küstenstreifen Alaskas genannt.

Die dazugehörige „Bratpfanne“ ist grob gesagt Zentral-Alaska, rings um Fairbanks herum.

Zurück in Haines besuchen wir das Fort William Seward. Zu der historischen Gebäudesammlung gehört auch ein Stammeshaus der Tlingit Indianer und mehrere dekorative Totempfähle.

Während ein Teil der Kameraden die dort feilgebotenen schönen kunsthandwerklichen Gegenstände betrachten und Stefan und Jörg spiritistische Halsketten erwerben, wird der Rest von unserer Meute vom Hund des Hauses beschäftigt.

Unermüdlich schleppt er einen massiven Holzbrocken daher, der geworfen werden muß. Der Bursche läßt sich auch nicht entmutigen, als er vor lauter Übereifer beim Werfen versehentlich den Holzbollen an die Birne kriegt.

Beim Tankstop bereitet Jörg dem nervigen Quietschen beim Öffnen der Hecktüre des Van's, mit ein paar Tropfen Öl, ein jähes Ende.

Auf dem Haines Highway fahren wir entlang des Chilkat Rivers und passieren 2 große Fischräder, mit denen hier auf Lachsfang gegangen wird.

An diesem Nachmittag verfängt sich allerdings kein Fischlein in den, sich von der Strömung drehenden Netzen.

Weiter flußauf kommen wir ins Chilkat Bald Eagle Preserve, einem Adler Schutzgebiet.

Seit Jahrhunderten versammeln sich ab Oktober tausende von Weißkopf-Seeadlern (Bald Eagle) an einem, durch warme Wasserströmungen eisfrei bleibenden Arm des Chilkat Rivers, um sich den Winter über von verwesenden Lachsen zu ernähren.

Die Zeit ist jedoch noch zu früh und wir können nur mit viel Mühe einen der majestätischen Greifvögel in dem breiten, fast ausgetrockneten Flußbett ausmachen.

Mit dem Verlassen der küstennahen Regenwaldzone trübt sich der Himmel leider etwas ein.

Wir wechseln nach penibler Befragung nach Alkohol, Tabak, Drogen, Waffen usw. erneut die Staatsgrenze und kommen wieder nach Kanada.

Die Straße steigt nun allmählich zum 1065 m hohen Chilkat Pass an und führt dann über eine weite Hochfläche durch die kargen alpinen Ausläufer der St. Elias Mountains.

240 km sind es zum Ort Haines Junction, wo wir auf den Alaska Highway stoßen.

Dem „ALCAN“ wie er auch genannt wird folgen wir nun nordwärts, immer entlang des Randes dieser gewaltigen Gebirgskette der schneebedeckten St. Elias Mountains.



**Fishrad Chilkat Riv.**

**[JPEG-Bild 30 kb](#)**

Dieses nach den Anden zweithöchste Küstengebirge der Welt ist Herz des Kluane National Parks. Daran schließt sich auf amerikanischer Seite der Wrangell St. Elias National Park an.

Allerdings können die gigantischen Ausmaße dieses Gebietes mit dem höchsten Berg Kanadas, dem ca. 6000 m hohen Mt. Logan, mehreren 5000-ern und den unermeßlichen Gletscherströmen, vom Auto aus nur erahnt werden.

Es zählt zu der größten eisbedeckten, nichtpolaren Fläche der Erde.

Auch die wenigen vorhanden Wanderrouten dringen nicht bis in die Zone der Schnee- und Eisgipfel vor.

Einen näheren Einblick in dieses faszinierende Gebiet kann wohl nur bei entsprechendem Wetter ein Rundflug gewähren.



*St. Elias Mountains*  
[JPEG-Bild 32 kb](#)

Vor uns auf dem Highway sind 2 imposante Trucks unterwegs. Zwei stattliche Elche queren vor ihnen unbeeindruckt (und unbeschadet) den Highway.

Wenig später parkt unser, im Vergleich kümmerlich kleiner Bus, neben diesen beiden Sauriern der Straße an einem Aussichtspunkt.

Es ist ein älteres Ehepaar. Er fährt den vorderen Truck, und Sie den hinteren mit Schoßhündchen als Beifahrer. Tief aus dem Süden kommend, war auch für die Beiden die Elchbegegnung ein Erlebnis. Auf jeden Fall dient uns die lila lackierte Sattelzugmaschine des Leit-Trucks mit seiner großzügig dimensionierten Schlafkabine (sleeper) und den vielen Lichtlein, als Vordergrund so manchen Fotos vor weißverschneiter Gebirgskulisse.

Wir erreichen das Südufer des Kluane Lakes. Gegenüber der Sheep Mountain mit dem darunter liegenden kleinen Besucherzentrum der Nationalparkverwaltung.

Von dort sollen am Sheep Mountain Dall-Schafe beobachtet werden können. An diesem Nachmittag sind jedoch nur vereinzelte weiße Punkte in recht großer Entfernung auszumachen.

Aus Sicherheitsgründen ist der nahegelegene staatliche Campground für Zelte geschlossen.

Unvernünftige Hiker (Wanderer) im Nationalpark haben mehrfach einen Grizzly gefüttert, der jetzt durch den recht frühen Wintereinbruch mit Schneefall bis in tiefere Lagen, in dieser Gegend wohl für unliebsame Überraschungen sorgt.

Stefan ist der Tag wohl zu anstrengend gewesen oder was weiß ich, was ihm alles nicht in den Kram paßt. Jedenfalls verschafft er seinem Ärger, wie in den kommenden Tagen noch öfters, mit verbalen Entgleisungen gegenüber dem gewissenhaften Organisator der Tour Luft.

Die größte Goldpfanne der Welt empfängt uns in Burwash Landing.

Auf dem Zeltplatz der dortigen gleichnamigen Lodge dürfen wir kostenlos unser Zelt aufstellen.

Auch hier soll wegen des frühen Winters in den Bergen ein Braunbär durch die Gassen stolchen.

Kurzzeitig belästigen uns an diesem Abend ein paar, noch nicht vom Frost dahingeraffte Moskitos.

Mit einem Hamburger nach Art des Hauses, der von der urigen Wirtin der Lodge serviert und mit ein paar Bierchen heruntergespült wird, beschließen wir diesen erlebnisreichen Tag.

Wie uns später die halb in München und halb im Yukon beheimatete Dagmar erzählt, erkennt man Touris daran, daß sie den Hamburgern mit Messer und Gabel zu Leibe rücken, während die eingeborenen Kanadier und Amerikaner viel einfacher mit den Händen die beiden Hälften wieder zusammenpappen, und dann unkompliziert einfach ins Mundwerk schieben – äh, ganz unrecht hat'se nicht.

Mangels Nachfrage werden in Burwash Landing leider keine Rundflüge mehr mit dem Flugzeug über die Berge des Kluane angeboten.



## **Sonntag 03.09.00**

Grandios das Wolkenbild und die Färbung des Himmels beim Sonnenaufgang über dem Kluane Lake.

An diesem kühlen Morgen mit  $-5^{\circ}$  C gibt es, eingerahmt von goldgelb leuchtenden Bäumen und Büschen, Eier mit Speck zum Frühstück. Bevor wir weiter „North to Alaska“ ziehen, stillen wir unserem 8-zylindrigen Van den Benzindurst. Trotz zärtlicher Fahrweise von den, sich täglich abwechselnden Kutschern Claudia und Ralf, liegt dieser bei ca. 20 Litern auf 100 km.

Unermeßlich für uns städtische Europäer die schier unendliche Weite links und rechts des ALCAN's.



***Kluane Lake***  
**JPEG-Bild 30 kb**

In nur 8 Monaten wurde 1942 der 2430 km lange Alaska Highway von der US-Army als Nachschubstraße für das Militär in die unberührte Wildnis gepflückt.

Prächtig der Blick von einer Aussichtsplattform auf den malerischen Kluane River, der den gleichnamigen See entwässert.

Sich immer weiter von der Gebirgskette der Elias Mountains entfernend, schlängelt sich der Highway teilweise recht schmal durch die hügelige Landschaft.

Einige mehr oder weniger lange Baustellen stoppen unseren Vorwärtsdrang. Großzügig und breit wird die Straße stellenweise ausgebaut bzw. ist schon fertiggestellt.

Im weiteren Verlauf überqueren wir das breite Flußtal des Donjek- und später das des White Rivers.

Kurz nach der kleinen Siedlung Beaver Creek lassen wir die kanadische Grenzstation hinter uns. Der US amerikanische Grenzposten liegt 30 km weiter an der eigentlichen Grenze, wir sind wieder in Alaska.

Markant verläuft der ca. 4 m breit gerodete Grenzstreifen schnurgerade exakt entlang des 141. Längengrades über Berg und Tal.

Kurz nach der Grenze legen wir an einer Info Station der Nationalparkverwaltung eine wohlverdiente Mittagsrast ein.

Weit reicht der Blick über die farbenprächtige Tundra. Alyeska, „weites Land“, nannten die Ureinwohner der Aleuten das Festland, aus dem dann der heutige Name Alaska entstand.

Wie man sieht ganz zutreffend.

Mit Salami und Speck zwischen den Zähnen, genießen wir die herrliche Aussicht und die warmen Sonnenstrahlen.



***Weite Alaskas***  
**JPEG-Bild 40 kb**

Wir passieren den Kreuzungspunkt Tetlin Junction, überqueren den Tanana River und steuern den, vor Tok liegenden staatlichen Campingplatz an. Dieser liegt an einem schön gewundenen Flußlauf.

Nach den täglichen Routinearbeiten, d.h. dem Aufstellen des Zeltes, einrichten der Schlafstätten, Holz zum Kochen und für's Lagerfeuer besorgen, sägen und spalten, fahren Sibylle, Thomas und Ralf die paar restlichen Kilometer bis in den langgezogenen Ort Tok.

Claudia, Stefan und Jörg setzen lieber auf Geruhsamkeit und bleiben relaxend auf dem Campground zurück.

Tok ist ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt drei sich kreuzender Überlandstraßen. Des Alaska-, des Glenn- und des Richardson Highways.

Der Ort ist die erste am Alaska Highway liegende Ansiedlung in Alaska, wenn man von Dawson Creek in Britisch Columbien/ Kanada kommt und nordwärts fährt.

Dort nimmt er mit der berühmten „Meile Null“ seinen Anfang.

Entsprechend großzügig ist das Visitor Center gestaltet, um die Besucher, sprich Touristen, in dem US-Bundesstaat willkommen zu heißen und die Naturschönheiten näher zu bringen.

Wie eigentlich die meisten Ortschaften im Norden sind sie Mittel zum Zweck und kaum für einen Schönheitspreis geeignet.

Wir schlendern durch diverse Souvenirkäfen und bleiben schließlich fasziniert an einem Hundezwinger kleben.

Ein junger Husky Welpe tollt tollpatschig mit einem Handtuch herum. Sibylle kann sich gar nicht mehr von dem drolligen Kerlchen losreißen.

Bei Anhängern des Hundeschlittensports ist Tok für seine Hundezucht, das Training der Tiere und vor allem durch das jährlich stattfindende Hundeschlittenrennen „Race of Champions“ im März nicht unbekannt.

Am Abend düsen Jäger auf dem idyllisch gewundenen Fließchen am Campground mit flachen Aluminiumbooten, hinten aufgepflanztem großvolumigem 8-Zylinder Motor und Flugzeugpropeller dran, mit ohrenbetäubendem Lärm zur Elchjagd.

Zum Abendessen gibt's Gegrilltes.

Anschließend backt Stefan im vergessen geratenen Dutch Ofen, wie zu Siedlers Zeiten, knusprig braunes Brot. Allerdings nicht ganz historisch korrekt mit Sauerteig, was ja den Trappern und Pionieren der früheren Zeit den legendären Namen „Sourdough“ (= Sauerteig) einbrachte, sondern mit Fertigbackmischung vom HL-Markt.

Unter Lagerfeuerbedingungen trotzdem ein relativ aufwendiges und spannendes Unterfangen.

Das köstlich schmeckende Ergebnis spricht aber für sich. Kein Vergleich zu dem „Standard-Watte-Brot“ nordamerikanischer Supermärkte.

## **Montag 04.09.00**

Der Morgen überrascht uns mit Regen. Tief hängen die grauen Wolken.

Darauf sind wir jetzt nicht eingestellt, und verziehen uns daher zum Frühstück unter das schützende Dach eines Shelters auf dem Camp.

Diese ringsum offenen Unterstände, meist mit Sitzgruppen ausgestattet, trifft man auf sehr vielen Campingplätzen des Nordens an.

Wir queren wieder den Tanana River und fahren die 19 km zurück nach Tetlin Junction, wo wir auf den Taylor Highway einbiegen.

Dieser bildet, mit dem sich anschließenden Top of the World Highway, die nördliche Verbindung Alaskas in's Yukon-Territorium bei Dawson City.

Im Gegensatz zum ALCAN ist der Taylor Highway nicht asphaltiert. Sehr zur Freude des heutigen „Schofeurs“ Ralf, der gern solche Straßen fährt.

Diese Gravel Road, wie die lehmig schottrigen Naturstraßen genannt werden, verläuft über weite Strecken oberhalb der Baumgrenze, und bietet uns trotz des leicht nieseligen Wetters herrliche Aussichten in die umgebende Landschaft.

Die Farbenpracht der niedrigen Büsche und krüppeligen Bäumchen in dieser subalpinen Region ist immer wieder überwältigend.



**Taylor Highway**  
**[JPEG-Bild 19 kb](#)**

Eine riesige wildlebende Karibuherde soll auf ihrer Wanderung nach Nahrung hier durchstreifen. Diese versteht es aber heute prächtig sich vor uns zu verstecken. Da wir ja jetzt auf direktem Weg nach Dawson sind, findet auch die ewige Schwärmerei über die dortigen Can-Can Girls unter den männlichen Passagieren wieder neue Nahrung.

Wir befinden uns nun im Forty-Mile Distrikt.

In diesem wurde 1886 Gold gefunden, volle 10 Jahre vor dem großen Goldfund am Bonanza Creek, der den berühmten Klondike Goldrausch auslöste.

Wir passieren das Mini-Nest Chicken, indem noch heute lebendige Goldgräbergeschichte geschrieben wird. Die Gegend ist nach wie vor Mittelpunkt des Goldbergbaues in Alaska. Nach Chicken wird die Straße schmal, teilweise ist sie kaum breiter als eine Fahrspur. Durch den Regen lehmig schmierig, führt sie kurvenreich durch hügeliges Gelände, was etwas erhöhte Aufmerksamkeit vom Steuermann erfordert. Der eh schon dreckige Bus sieht aus wie die Sau.

Von einer Kehre genießen wir eine großartige Aussicht über die tiefer liegende, bunt gefärbte Landschaft.

Der Forty-Mile River, der teilweise in einem sehenswerten Canyon verläuft, macht so richtig Lust, wieder mal ein Paddel in die Hand zu nehmen.

Überraschend taucht direkt neben dem Sträßchen, in einem kleinen Creek stehend, ein alter ausgedienter Goldbagger auf. Vom Zahn der Zeit schon etwas angenagt, bietet dieses imposante Relikt vergangener Goldrauschzeiten unendlich viele Fotomotive.

Bei Jack Wade Junction wird der Taylor Highway verlassen, der weiter zu dem einst bedeutenden Handelsposten und Goldgräbercamp Eagle führt.

Wir biegen auf den Nord-Klondike Highway ab, der unter dem klangvollen Namen „Top of the World Highway“ weit bekannter ist.



**Goldbagger**  
[JPEG-Bild 41 kb](#)

Trotz größter Vorsicht wegen Steinschlags bei entgegenkommendem Verkehr auf der schottrigen Straße, schleudert uns unüberhörbar ein überraschend in der Kurve auftauchender, dickbewalzter Pickup ein Steinchen auf die Windschutzscheibe.

Glücklich- und überraschenderweise hinterläßt dies jedoch nur ein kleines Pickelchen.

Das bleibt aber die einzige Beschädigung an unserem Mietwagen und stellt bei der späteren Rückgabe auch kein Problem dar.

Um und über unzählige Hügel und Bergketten windet sich der Verlauf der Straße. In dem gottverlassenen Kaff Boundary wollen wir unsere letzteren US-Bucks (Dollars) „weschhauen“.

An der rustikalen Tanke füllen wir das Bäuchlein unseres „Vieh-eight“ (= V8).

In dem dazugehörigen kleinen, urgemütlichen Roadhouse mit unbeschreiblicher uriger Goldgräberatmosphäre, schlürfen wir anschließend einen heißen Kaffee und vertilgen Blaubeerkuchen.

Wie scheinbar jeder Reisende hier seinen Namen und Herkunft auf irgendeine Art und Weise an die Wand nagelt, opfern wir einen GOC Aufkleber, schreiben unsere Namen drauf und befestigen ihn unter den stolzen Augen des Barbesitzers in der Nähe des bullernden Yukon Ofens.



**Boundary**  
[JPEG-Bild 26 kb](#)

An den Außenwänden der Blockhütten in Boundary ist ein einzigartiges Sammelsurium alter Relikte aus der Goldgräber- und Pionierzeit zusammengetragen.

Bei leichtem Schneeregen und dichtem Nebel an der einsam gelegenen Grenzstation in Little Gold, verlassen wir nun endgültig der USA 49-ten Bundesstaat. Wir sind wieder im kanadischen Yukon. Fortan zielt ein schöner Stempel von den dortigen Einwanderungsbehörden unseren Paß. Ein Goldgräber mir Spitzhacke und schwer bepacktem Eselchen.

Die ab der Grenze nun befestigte und grob asphaltierte Straße führt über ein Hochplateau. In den Tälern hängen malerisch die Nebelfetzen, nur mit der Fernsicht ist es nicht weit her.

Und dann von einer Anhöhe ein Anblick, um den uns vor 100 Jahren diejenigen, die den Strapazen des Goldrausches nicht gewachsen waren, sicherlich beneidet hätten.

Vom Nebel freigegeben, liegt Dawson City am Zusammenfluß des Klondike Rivers mit dem Yukon zu unseren Füßen.

Am Nachmittag wird auf dem weitläufigen staatlichen Campingplatz am Ufer des Yukon Quartier bezogen.

Dann setzen wir als einziges Fahrzeug mit der pausenlos verkehrenden, kostenlosen kleinen Fähre über den breiten Strom, in das einst als Paris des Nordens bezeichnete Dawson City.

Unkonventionell gemacht die Fähranleger auf beiden Seiten.

Mit dem Bulldozer wird zu gegebener Zeit einfach wieder der reichlich vorhandene Schotter als Anleger zurechtgerückt, wenn die unbändige, permanente Kraft des Flusses dem Werk zu übel mitgespielt haben sollte.

Auf der gegenüberliegenden Seite wartet ein großer Tanklastzug mit 2 Anhängern auf die Überfahrt. Beeindruckend so ein Ungetüm auf diesem kleinen Fährschiffchen, bei doch beachtlicher Strömung.

Wir sind am lang ersehnten Ziel von einst 30 000 Menschen, die hier inmitten einer gewaltigen menschenleeren Wildnis wohnten.

Goldsucher, Abenteurer, Handwerker, Saloonbesitzer, Tanzmädchen, ....

Ausgelöst wurde der, in der Geschichte wohl einmalige Goldrausch, 1896 mit den reichen Goldfunden von George Carmacks, Skookum Jim und Tagish Charlie am Bonanza Creek des Klondike Rivers.

Durch die damalige miserable wirtschaftliche Lage wurde er begünstigt.

Bis heute prägen lehmige Dorfstraßen, Brettergehsteige und verwitterte Holzfasaden im Wildwestlook das Stadtbild.

In den sechziger Jahren schon fast zur Geisterstadt verkommen, wird seit einiger Zeit, vor allem für den wachsenden Touristenboom, der Ort Stück für Stück liebevoll restauriert.

Auch heute noch wird am Klondike intensiv nach Gold geschürft. Zwar nicht mehr mit Schaufel und Goldpfanne, sondern inzwischen werden die Geröllhalden mit aufwendiger, millionenteurer, schwerer Ausrüstung durchsiebt.

Soviel wieder kurz zur Geschichte.

Den Hauptbesuch des Städtchens wollen wir uns für den morgigen Vormittag aufsparen.

Wir schlendern durch die vom Regen matschig aufgeweichten Gassen, und bewundern die schönen Wandgemälde so mancher hölzernen Hausfassade mit Elch, Wolf oder Hundeschlittenmotiven.

Der Dawson Hardware-Store wird heimgesucht.

Anschließend lassen wir uns im Restaurant von „Klondike Kate“ mit leckerem King Salmon



**Dawson City**  
**JPEG-Bild 32 kb**

(Königslachs) und Budweiser verwöhnen.

Klondike Kate war eine der schillerndsten Figuren um die Jahrhundertwende in Dawson und verstand es geschickt, den Gold-Diggers die sauerverdienten Nuggets wieder aus der Tasche zu ziehen.

Am Lagerfeuer auf dem Campground klingt, wie allabendlich, der Tag aus.

## ***Dienstag 05.09.00***

Nach dem Abbau des Lagers und kurzer Fährfahrt stehen wir also wiederum auf diesem historischen Boden.

Unsere Lebensmittelvorräte werden ergänzt und einige Kameraden decken sich mit Postkarten und Briefmarken für die teilweise unumgänglichen Liebesgrüße aus der Fremde ein.

In einer der Avenues einige total windschiefe Holzhäuschen.

Die Schiefelage dürfte aber weniger mit dem gegenüber liegenden Liquer Store zusammenhängen, als vielmehr mit dem Permafrost-Boden, auf dem die Stadt errichtet wurde.

Zentralalaska und das Yukon Territorium waren während der letzten Eiszeiten nicht von schützenden Gletschern bedeckt. So konnte die Kälte über Jahrtausende einwirken und den Boden stellenweise über 1000 m tief gefrieren.

Im Sommer taut nur die oberste Bodenschicht auf, und das Tauwasser auf dem ca. 1m tiefer liegenden, dauerhaft gefrorenen Untergrund macht den Boden zum Morast.

Häuserbau in der Permafrost Zone stellt deshalb besondere Anforderungen, und Klimaschwankungen bewirken ein übriges.



***Dawson City***  
**JPEG-Bild 34 kb**

Der Liquer Store selbst ist leider geschlossen, eigentlich wollten wir hier Büchsbier nachtanken. Etwas abseits am Berghang, neben eleganten, schon Villen zu nennenden Wohnhäusern, liegen die kleinen Blockhütten der ehemaligen Schreiberlinge Robert Service und des allseits bekannten Jack London.

Teilweise schon etwas gammelig und verwahrlost sieht's in den Wohnsiedlungen mit den, vom Staat errichteten, hölzernen Einheits-Einfamilienhäuschen aus.

Das wilde Gewurschel und der Verhau von Strom- und Telefonkabeln an hölzernen Masten ist alles andere als vertrauenserweckend.

Das wohl sehr sehenswerte Museum ist um diese späte Jahreszeit nur noch nachmittags geöffnet. Alternativ dafür stürmen wir ein kleines Cafe in der First Avenue, schlürfen ne heiße Tasse Kaffee und vernichten den dortigen leckeren Kuchen.

Um die Mittagszeit verlassen wir auf dem Klondike Highway, entlang des gleichnamigen geschichtsträchtigen Flusses, Dawson in Richtung Süden.

Links und rechts der Straße die wie riesige Raupen wirkenden Geröllhalden, übrigbleibsel von der Suche nach dem begehrten gelben Metall.

Übrigens war unser einziger Kontakt mit den begehrten Can-Can Girls, das Abfotographieren eines schönen Ölgemäldes derselbigen an der Außenwand eines Saloons.

Weit reicht der Blick über die Tintina Trench, einem gigantischen Talbecken und Grabenbruch. Hier schieben sich 2 Kontinentalplatten aneinander vorbei.

In der lächerlichen Zeitspanne von nur 65 Mio Jahre sollen, sich die beiden Seiten um 450 km zueinander verschoben haben.



„beim Fokussieren“  
[JPEG-Bild 30 kb](#)

Geologisch betrachtet ist das Gebiet von Alaska und Yukon eine verdammt unruhige und unsichere Zone.

Es gehört zu dem „Feuerring um den Pazifik“, also zu jener tektonisch unruhigen Region, die immer wieder mit heftigen Erdbeben und Vulkanausbrüchen für Schlagzeilen sorgt und noch sorgen wird.

Ursache hierfür ist die Kontinentalverschiebung. Tief unter der Südküste Alaskas und der Inselkette der Aleuten, schiebt sich die Pazifische Platte unter die Nordamerikanische, und läßt Risse und Spannungen entstehen.

An vielen Stellen im Yukon ist an Böschungen oder Steilabbrüchen unter der Humusdecke eine dicke, auffallende weiße Erdschicht zu sehen.

Es ist eine hohe Schicht von Asche, die von einem gewaltigen Vulkanausbruch in den St. Elias Mountains in grauer Vorzeit herrühren soll.

Etwas wehmütig lassen wir den Abzweig zum Dempster Highways links liegen.

Er führt 1180 km mehr oder weniger schnurstracks durch eine schier unendliche, unberührte und nahezu unbereiste Wildnis nach Norden, zum Örtchen Inuvik am Mackenzie-Flußdelta am Eismeer.

Für zahlreiche Weißpappeln auf dieser Strecke ist der Herbst schon gelaufen. Schon deutlich verblaßt und an Leuchtkraft verloren, tragen sie ihr einst bunt gefärbtes Blätterkleid.

Wohltuend und entspannend die geringe Verkehrsdichte auf den hiesigen Highways, vergleichbar wie auf den Straßen im hohen Norden Skandinaviens.

Auch die Landschaft ähnelt sehr stark der unserer nordeuropäischen Nachbarländer bzw. Lappland. Nur die Dimensionen sind nochmals deutlich gewaltiger und die Besiedlungsdichte noch geringer, fast gänzlich menschenleer.

Alaska ist ca. 4 mal so groß wie Deutschland. Das östlich anschließende Yukon-Territorium umschließt eine Fläche, die etwas größer als Deutschland ist, hat aber nur etwa 32 000 Einwohner. Von denen leben allein schon zwei Drittel in der einzigen größeren Stadt, in Whitehorse. Nur der Südtteil der Provinz ist etwas erschlossen.

Die Sonne verdrängt die Wolken und lädt förmlich zu einer Vesperpause auf den Holzbänken eines Government Campgrounds etwas abseits der Straße ein.

Selbstgebackenes Brot, Käse, Salami, Bierwurst und Speck werden gierig hinuntergeschlungen.

Am wunderschönen Gravel Lake wird mit allen verfügbaren Ferngläsern auf nicht vorhandenes Feder- und gehörntes Gevieh fokussiert.

Jetzt im Sonnenlicht entfaltet der Indian Summer, der „Indianer Sommer“, seine ganze Farbenpracht.

Wohl nicht ganz korrekt, wird nur dieses Farbspektakel als Indianer Sommer bezeichnet. Eigentlich beschreiben diese magischen Worte eine Schönwetterperiode mit sommerlich warmen Temperaturen im Spätherbst.



**Gravel Lake**  
[JPEG-Bild 32 kb](#)

Der Klondike Highway verläuft nun entlang des Stewart Rivers, den wir schlußendlich bei Stewart Crossing über eine elegante Bogenbrücke queren.

In dem Indianer-Dörfchen organisiert Jörg zum Erstaunen aller eine Kiste Büchsbier, denn schließlich gibt's hier keinen Liquer Store, und rein theoretisch herrscht hier auch Alkoholverbot.

Etwa 70 km weiter, bietet sich uns von einer Parkbucht ein weiter Blick auf den Pelly River und das Örtchen Pelly Crossing.

Dies soll also der Platz sein, an dem wir in gut 3 Wochen, nach Beendigung unsere Paddeltour durch die Wildnis auf dem South MacMillan River, letztendlich wieder in die Zivilisation zurückkehren werden.

Die Straße trägt uns hinunter ins Tal des Pelly und überquert den breiten Strom über eine Brücke gleicher Bauart, wie schon in Stewart Crossing.

Gleich nach der Brücke biegen wir rechts in den dortigen einfachen Campingplatz ein, um uns die Aussatzstelle nach dem Passieren der Brücke genauer anzusehen.

An dieser Stelle stoßen wir auf 2 Canadier (damit ist jetzt eine spezielle Art von Booten gemeint, die sehr häufig etwas unpräzise als Kanu bezeichnet wird) und deren 4-köpfige deutsche Besatzung, mit denen wir uns etwas unterhalten.

Diese Gruppe hatte ursprünglich vor, ebenfalls den South MacMillan zu befahren. Aber ein denkbar schlechter Sommer mit sehr viel Regen im Juni, Juli und August hat jetzt alle Flüsse im Yukon Gebiet auf Hochwasser Niveau anschwellen lassen.

Auch hier ist zu sehen, daß der Pelly enorme Wassermassen transportiert.

Und nachdem andere Paddler wieder unverrichteter Dinge von ihrem Outfitter von der Einsatzstelle des S-MacMillan zurückgebracht worden sind, haben sie sich für eine Befahrung des insgesamt ungefährlicheren Pelly Rivers entschieden.

Die Gruppe möchte auf dem Pelly und Yukon bis nach Dawson City weiterfahren, das sind noch ca. 335 km. Etwa 60 km nach Pelly Crossing mündet der Pelly bei der historischen Ansiedlung Fort Selkirk in den Yukon.

Wir sind von dieser Hochwassersituation etwas überrascht, wollen aber gut gerüstet am South MacMillan festhalten.

Die ursprünglich angedachte Einsatzstelle an der Brücke#1 der Canol Road über den Fluß, verlegen wir dagegen aus Sicherheitsgründen zu dem sogenannten „VW-Input“ vor.

Auf diese Weise entgehen wir der langgezogenen Stromschnelle gleich nach der Brücke, von der wir nicht wissen, ob wir sie bei dem Wasserstand mit den schwerbeladenen Booten befahren können.

Die Mühe und Plag von Umtragen oder Treideln wollen wir uns ersparen.

Nicht mehr weit ist es dann von Pelly Crossing bis zu dem privaten Campingplatz nach Minto.

Über weite Strecken führt die Fahrt durch verkohltes Gebiet. Auswirkungen des verheerenden, wochenlang anhaltenden Waldbrandes vom Sommer 1995, den wohl ein Paddler durch ein nicht ordnungsgemäß gelöschtes Lagerfeuer verursacht haben soll.

Auf dem Camp schlagen wir das Zelt direkt am Ufer des Yukon auf.

Der Platz ist sehr idyllisch gelegen, aber die dortige Chefin hat wohl schlecht geschlafen, jedenfalls ist sie nicht gerade die Allerfreundlichste.

Viel Mühe machen sich dann Claudia und Sibylle. Fleißig schnipfeln sie Zwiebeln, Karotten, Speck und und und, die Stefan dann mit frischem Hackfleisch zu einer leckeren Sauce für die Spaghettis zusammenmixt. Anschließend werden zur Verdauung gegenseitig sorgsam gehütete kleine Fläschchen, mit allerlei brennbaren Flüssigkeiten darin, gereicht.



***Campground in Minto***  
**[JPEG-Bild 36 kb](#)**

Heute erst werden die beiden Angelruten zusammengebastelt, und abwechselnd versuchen Jörg, Stefan und Thomas im Yukon ihr Anglerglück. Mit dem ist es allerdings nicht weit her.

Die 2 oder 3 unglücklichen kleinen Fischlein die sich festbeißen, werden wohlbehalten und vorsichtig wieder ihrem nassen Lebensraum zurückgegeben.

In der Nacht zerrt stürmischer Wind an der Zeltleinwand.

Zudem inspiziert irgendein kleiner tierischer Besucher lautlos unser Lager, ohne die auf den Freßalien-Fässern und Tonnen abgestellten Töpfe, Deckel und Tassen umzuwerfen. Diese sollen uns warnen, falls ein Bär sich unserer Vorräte bemächtigen möchte.

## ***Mittwoch 06.09.00***

Nudeln mit Eier und Speck, es wird wieder kräftig gefrühstückt. Wie immer vernichtet Ralf auch den allerletzten Rest.

Der nach wie vor heftig wehende Wind hat dichte Bewölkung mitgebracht, aber es regnet nicht. Und dafür ist jetzt das Zelt auch fast wieder trocken. Durch den allmorgendlichen Regen der vergangenen 2 Tage, war dieses doch ziemlich naß gewesen.

Auf dem Klondike Highway tappert sorglos ein Schwarzbär vor uns quer über die Fahrbahn. Von einer Aussichtsplattform schweift der Blick weit über das Tal des Yukon und die Five-Finger-Rapids, eine der wenigen Stromschnellen des 3500 km langen Flusses. Vier Felsen stehen hier im Flussbett und gewähren, wie die Finger einer Hand, fünf Durchlässe. Sie stellten früher für die großen Raddampfer eine Gefahr, und heute für die Kanuten eine Herausforderung dar. Für die ca. 250 Schaufelraddampfer, die zwischen 1866 und 1955 auf dem Yukon und seinen Nebenflüssen verkehrten, wurde die Durchfahrt extra verbreitert. Mit langen Seilen zogen sich die Schiffe durch die Engstelle selbst stromaufwärts.



***Five-Finger-Rapids***  
**[JPEG-Bild 40 kb](#)**

220 Stufen, sofern sich die Kameraden nicht verzählt haben, führen von dem Aussichtspunkt abwärts zu einem schmalen Wanderweg, und ein kurzer Spaziergang bringt uns direkt zu den Felsen.

Bei dem momentanen Hochwasserstand stehen schon einige beachtliche Wellen zwischen den Felsblöcken und würden in einem Canadier schon etwas Vorsicht erfordern.

In Carmacks heißt es dann noch mal Treibstoff fassen. Ne, ne, natürlich nicht für die Seele, sondern für unseren allseits geschätzten Ford.

Zurück auf dem Highway, können wir längere Zeit einen überhaupt nicht scheuen Kojoten beobachten, wobei ich mir immer noch nicht sicher bin, ob es denn wirklich ein Kojote ist. Ich kenn mich mit den Viehchereien nicht so aus, würde aber nicht ausschließen, daß es auch ein Wolf sein könnte.



Unvermindert heftige Windböen zerren am Lenkrad. Dafür verwöhnen prachtvolle Blicke auf den Little Fox Lake rechts der Straße das Auge.

Düster sieht es über dem Lake Laberge, einer seenartigen Verbreiterung des Yukon Rivers aus, den wir linker Hand passieren.

Wer den Yukon von Whitehorse aus befährt, muß diesen 64 km langen See der Länge nach durchfahren. Bei dem stürmischen Wetter beneiden wir niemanden darum.

Nach ca. 3400 km schließt sich der Kreis unsere Rundreise, wir sind wieder in Whitehorse.

Da uns der Robert Service Campground doch etwas sehr weit vom Zentrum entfernt liegt, nisten wir uns letztendlich für 2 Tage verkehrsgünstig in dem Chilkoot Trail Inn ein.

Es ist ein Motel direkt gegenüber der Qwanlin Mall, dem Einkaufszentrum mit seinen zahlreichen Supermärkten.

Zwei relativ große Zimmer zu je 65 kanadische Dollars die Nacht werden geentert.

Den genau für eine Woche gemieteten Bus geben wir aber noch nicht ab.

Da wir ihn letzten Donnerstag erst um die Mittagszeit übernommen haben, brauchen wir ihn auch erst morgen Mittag zurückgeben, haben das Fahrzeug also volle 7 Tage zur Verfügung, sehr praktisch.



**Whitehorse**  
**JPEG-Bild 27 kb**

Die Geschäfte schließen Mittwochs in Whitehorse immer relativ früh am Abend.

Es bleibt uns aber doch noch genug Zeit, um in einer längeren konzentrierten Aktion bei „Extra Foods“ 2 Einkaufswagen randvoll mit allerlei Freßalien zu füllen – Mehl, Nudeln, Reis, Milchpulver, Kaffee, Tee, Öl, Wurst, usw., usw. - alles Verpflegung für 6 Personen für 3 Wochen. Da kommt schon einiges zusammen, zumal wir nicht unbedingt auf Fertigpäckchen setzen, um Astronauten durchzufüttern.

Wie ein Hornissenschwarm wird im Supermarkt ausgeschwärmt, das ganze Allerlei zusammen zu tragen.

Schwer beladen mit zahlreichen Tüten und Pappschachteln bis zur Nasenspitze, queren wir die stark befahrene Straße zum gegenüberliegenden Motel. Dank der rücksichtsvollen und defensiven Fahrweise in Amerika allerdings ein problemloses und ungefährliches Unterfangen.

Das Umfüllen und Verpacken ist aber erst für Morgen angesagt, der Magen meldet sich zu Wort. Unserem Hunger entsprechend werden im „Pizza Hut“, trotz Warnung, natürlich Pizzas der Medium Größe geordert, und jede 2-te „aufge-doubelt“.

Wenn 1 Medium-Pizza bestellt wird, kann eine 2-te zu deutlich günstigerem Preis erworben werden – double-up nennt sich das magen- und geldbeutelfreundliche Verfahren.

Wie auch immer, es hat funktioniert und die Wampe spannt. Der übrig gebliebene traurige Rest wird vom Personal, für spätere Zeiten, professionell in Pappschächtelchen verfrachtet.

Eine Spazierfahrt durch die nächtlich beleuchtete Downtown rundet diesen Abend ab, bevor wir uns in den 2 Zimmern zur Ruhe begeben.

In dem einen hausen Thomas, Stefan und Jörg, und in dem anderen Sibylle, Claudia und Ralf.

Den beiden Mädels wird jedenfalls heute mal ein lebendiger Bettvorleger geboten. Ralf schläft im Schlafsack auf der Therma-Rest Matte zu ihren Füßen.

## **Donnerstag 07.09.00**

Noch haben wir den Bus.

Nach einem Frühstück bei Tim Hortens, werden Stefan und Jörg in der Main Street abgesetzt. Der Rest der Mann- und Frauschaft fährt weiter, um die künstliche Lachstreppe am Damm des Schwatka Stausees zu besichtigen.

Gewaltige Wassermassen bahnen sich am Überlauf weißschäumend den Weiterweg.

Die alljährlich hier hochziehenden Lachse sollen mit Hilfe der, für uns überraschend langen Fischleiter, diese sogar mit Harnadelkurve, das künstliche Hindernis überwinden. Schon erschreckend anzuschauen, wie die Natur in ein enges Betonkorsett gezwungen wird.

Wie uns später Dagmar erzählt, sind allerdings dieses Jahr, wie auch schon die Jahre zuvor, durch die maßlose Überfischung der Weltmeere keine Lachse mehr den Yukon aufwärts gezogen.

An der Stelle des jetzigen Staudammes befanden sich einst die gefürchteten Whitehorse Stromschnellen, die der Stadt ihren Namen gaben.

Gigantische Wassermassen des Yukon zwängten sich durch eine enge Schlucht, in der die weißschäumende Gischt zu einem langgestreckten Kamm answoll, und an die fliegende Mähne eines Pferdes erinnerte, eben Whitehorse.

Nur wer es schaffte mit seinem Boot auf dieser weißen Mähne durch die Schlucht zu „reiten“, konnte seine beschwerliche Reise nach Dawson City fortsetzen. Viele verloren dabei ihr Leben.

Und wer durchkam, brauchte erst eine längere Pause, um die kostbare Ausrüstung wieder zu trocknen - ein Glück für die stetig wachsende Ansiedlung.

Als dann bereits im Juli 1900 die Eisenbahnlinie von Skagway über den White Pass nach Whitehorse fertig gestellt wurde, entwickelte sich die Stadt endgültig zu einem wichtigen Umschlagplatz auf dem Weg zu den Goldfeldern von Dawson City.

In der Main Street, der Haupt-Geschäftsstraße, schlendern wir dann gemeinsam durch Houghans, einem größeren Warenhaus und noch sonstigen Geschäften - Shopping ist angesagt.

In „Workers World“ neben dem Liquer Store an der Qwanlin Mall, müssen dann die Kreditkarten tief durchatmen.

In dem Spezialgeschäft für Arbeitsbekleidung wechseln Hosen, Jacken, Westen, Handschuhe und Strümpfe den Besitzer. Ideale und robuste Kleidung für Outdooraktivitäten oder Beruf.

Der Mittag naht. Claudia und Ralf tanken den nun erdfarbenen, früher mal schick dunkelblau metallic'en Bus ein letztes Mal voll, und geben in dann bei Budget ab.

Vorab haben wir uns natürlich erkundigt, ob wir ihn so schmutzdelich abgeben dürfen. Wir dürfen, und die einzige Beschädigung, das schon erwähnte kleine Pickelchen in der Windschutzscheibe, bleibt ohne Beanstandung.

Während peu a peu die Reste der Pizzas von gestern verschnabuliert werden, wird nun in dem Zimmer von Stefan, Jörg und Thomas von uns 6-en nochmals die Ausrüstung für die Paddeltour geordnet, verpackt und unnötiges aussortiert.

Freundlicherweise können wir nicht benötigtes Equipment für die nächsten 3 Wochen kostenlos im Chilkoot Trail Inn zurücklassen.

Vor allem aber der reichliche Verpflegungsberg wird versorgt - unnötige Verpackungen werden entfernt, allerlei Dinge in die verschiedensten

Gefäße und Tütchen umgefüllt, in die 3 „Markill“-Tonnen verfrachtet, usw., usw.

In dieser nicht gerade kleinen Hotelsuite sieht es aus wie nach einem gleichzeitig stattgefundenen



**Packen für Tour**  
**JPEG-Bild 26 kb**

heftigen Bombeneinschlag und schweren Erdbeben.

Bei dieser Gelegenheit werden auch der, von Deutschland importierten Whiskey-Pulle von Stefan, die letzten Tröpfchen ausgesaugt. Sie braucht erst gar nicht mehr zum MacMillan zu reisen.

Zwischen all dem Chaos möchte der Zimmerservice auch noch saugen und ist ganz enttäuscht, als er unverrichteter Dinge von dannen ziehen muß.

Der Mülleimer reicht für den Verpackungsmüll schon längst nicht mehr aus und füllt zusätzlich einige Kartons. Schon verrückt, welch unnötiger Abfall in unserer Wohlstandsgesellschaft so anfällt.

Die Nähe zur Qwanlin Mall und Canadian Tire, einem Art Bau- und Ausrüstungsmarkt für eigentlich alles, ist schon praktisch.

Sibylle, Stefan und Thomas decken sich noch mit warm gefütterten Gummistiefeln von Kamik für die Tour ein, und das eine oder andere kann noch kurzfristig besorgt werden.

Beispielsweise noch mal eines der wirklich guten dunklen Brote von einem deutschstämmigen Bäcker, die es im „Extra Foods“ gibt (gleich am Eingang neben dem Käse, nicht im eigentlichen Brotregal).

Uns hüngerts, es wird Zeit, wieder mal was einzuwerfen.

Im Bereich der Main Street suchen wir ne geeignete Kneipe, gar nicht so einfach.

Wir entern ein unscheinbares Haus und treten aber, geblendet von dem doch etwas sehr vornehmen Ambiente, wieder den sofortigen Rückzug an. Jedenfalls sah's im Innern so aus, als würd's den Kreditrahmen von Visa oder Mastercard doch etwas überstrapazieren.

Schlußendlich fallen wir in die Bretterbude von „Klondike Rib & Salmon Barbeque“ in der Second Avenue ein. Keine gute Entscheidung wie wir bald feststellen.

Passend zu dem Namen, ist die Lady dort auch eher ein Rip als eine freundliche Bedienung, das Ganze auch nicht gerade preisgünstig zu nennen und von der Qualität nicht unbedingt berauschend.

Thomas schmeckt die komische Sauce auf den Rib's jedenfalls gar nicht, und sein Magen bleibt an diesem Abend mehr oder weniger knurrend.

Vielleicht liegt's auch daran, daß der Schuppen die nächsten Tage die Touristen-Saison beendet und schließt.

Aber wie dem auch sei, wirklich nicht empfehlenswert.

Bei leichtem Regen traben wir zurück ins Motel und legen uns sofort auf die Mütze.

Morgen früh um 8 Uhr wird uns unser Outfitter Wolf abholen, und zur Einsatzstelle des South MacMillan Rivers an der North Canol Road bringen.

Der Tour-Guide  
Ralf Schönfeld Nov.'00



## ***Teil 2: 3-wöchige Paddeltour auf dem South MacMillan River***

Copyright beim Verfasser:

© Ralf Schönfeld