

erstellt: November 2000
überarbeitet: 18. August 2001



Rückblick auf:

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

Teil 2

3-wöchige Paddeltour auf dem South MacMillan River (Vom Anfang bis Armstrong Landing)

Anmerkung:

Teil 1 ist eine 1-wöchige Rundreise mit dem Auto durch das Yukon-Gebiet und angrenzende Alaska.

*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.*

Freitag 08.09.00

Früh stehen wir heute auf.

Nach der Schönheitspflege (bei mir die Letzte für die nächsten 3 Wochen) wird unser umfangreiches Gepäck von diversen Tonnen, Packsäcken und Beuteln von der 1. Etage des Chilkoot-Trail Inns nach unten geschleppt.

Besonders die drei grünen Markill Tonnen mit dem Futtermittel haben ein sattes Gewicht.

Auf unseren Outfitter ist Verlaß. 5 Minuten vor 8 Uhr kommt ein weißer Dodge Van mit drei

Boote auf dem Dach um die Ecke gebogen.

Wie vorab ausgemacht, sind es Old Town Discovery's 169. Für bewegtes Wasser/ Wildwasser erschienen uns diese tauglicher, als die standardmäßigen Discovery 172. In Europa werden die Boote teilweise unter dem Namen Columbia vertrieben.

Auf die angebotene Wildwasserausrüstung haben wir bei der Buchung von Deutschland aus aber verzichtet. Wurfsäcke haben wir selbst genug, und wir möchten ohne Persenning/ Spritzdecke fahren. Vor allem in Verbindung mit unserem voluminösen Gepäck erscheint uns eine Persenning eher unpraktikabel und hinderlich.

Der Chef, der deutschstämmige Wolf von Wolf Adventure-Tours, ist persönlich gekommen und begrüßt uns, ein wirklich netter Kerl.

Im Gepäck hat er unzählige Carlisle Kunststoffpaddel und Schwimmwesten. Bis auf Thomas suchen wir uns an Ort und Stelle passende Schwimmwesten aus, Thomas hat seine eigene mitgebracht.

Bei den Paddeln setzen wir ganz auf unser persönliches bewährtes, als Sportgepäck importiertes heimisches Material.

Bei Wolf werden nur 3 Ersatzpaddel ausgesucht, für jedes Boot eines.

Wenn wir schon nicht unsere eigenen Boote dabei haben können, so sind wir bei der übrigen Ausrüstung doch etwas wählerisch, und haben möglichst vieles mitgebracht.

Wir wollen auf der Tour einfach kein Risiko eingehen.

Ruckzuck ist mit vereinten Kräften, über die praktische Laderampe am Motel, unser Gepäck im Van verstaut, es kann losgehen.

Das übrige Equipment nimmt Wolf wieder zurück zu seinem Domizil am Marsh Lake. Zur Einsatzstelle wird uns der, aus Montreal stammende Richard bringen.

Zunächst fährt Richard aber zu einer Spezial Tankstelle am Rande der Stadt, um den Van für die fast 600 km lange Anfahrt vollzutanken.

Währenddessen organisieren die, unterwegs bei Tim Hortens abgesetzten Claudia und Jörg, heißen Kaffee.

Mit nem Pott Wachmacher in den Händen sind wir dann auf dem, uns schon bekannten Klondike Highway in Richtung Carmacks.

Es ist dicht bewölkt und regnet leicht, die Scheiben sind von innen stark beschlagen - kann aber nicht an uns liegen.

Nach der Tour wär's ja unter Umständen verständlich, so aber sind wir ja alle frisch geduscht und noch wohl riechend, muß also eher an der Fahrzeugtechnik liegen.

Nach kurzen Stops an der Braeburn Lodge und in Carmacks, biegen wir kurz hinter dem Örtchen auf den abwechselnd asphaltierten, und unbefestigt schottrig lehmigen Robert-Campbell-Highway ab.

Die Strecke über Carmacks nach Ross River ist zwar deutlich weiter, als über Johnson's Crossing und die South Canol Road, muß aber wohl in so schlechtem Zustand sein, daß sie von den Outfittern nach Möglichkeit gemieden wird.

Die Fahrt durch die herbstlich gefärbte Landschaft, vorbei am malerischen Little Salmon Lake, ist wunderprächtig.

Hinter dem etwas abseits liegenden Bergbaustädtchen Faro wird die Straße schmaler, und ist nur noch Gravel Road.



Übersichtskarte
JPEG-Bild 75 kb

Zur Mittagsrast biegt der sympathische Richard auf einen einsam gelegenen Campground am idyllischen Lapie River ab.

Es wird mit Brot und Wurst herzlich und kräftig gevespert.

Der Regen hat aufgehört, die Wolkendecke reißt auf und sogar die Sonne kommt raus.

Unmittelbar nachdem wir wieder zurück auf der Straße sind, wird über eine Bogenbrücke ein gigantischer und wirklich sehenswerter Canyon des Lapie Rivers gequert – ein kurzer Fotostop wird eingelegt. Der Lapie mündet nach dem Canyon in den Pelly River.

Nur kurze Zeit später biegen wir nach links auf die North Canol Road ein.

Sie führt uns nach wenigen Kilometern in das Dörfchen Ross River, das am Zusammenfluß des Ross Rivers mit dem Pelly River liegt.

Dem Dodge, er sieht inzwischen aus wie ne Wuz - von der weißen Farbe ist nicht mehr allzu viel zu sehen, wird hier nochmals der Durst gestillt, und die Thermoskannen an Bord werden für wenige Dollars mit Kaffee gefüllt.

Das Timing passt. Sofort können wir mit der rustikalen, seilgeführten kleinen Fähre über den Pelly River setzen.

Die einspurige, holprige North Canol Road folgt zunächst bergauf/ bergab dem Ross River. Bei uns wäre sie als miserabler Feld- oder Waldweg eingestuft.

Ähnlich wie der Alaska Highway, wurde während des 2. Weltkrieges in Windeseile eine Ölpipeline zwischen Norman Wells in den Northwest Territories und Whitehorse fertiggestellt, die Canol-Pipeline (Canol = Canadian Oil).

Für den Bau und die Wartung wurde damals die, dazu parallel verlaufende South- und North Canol Road durch den Busch geschlagen.

Bereits ein Jahr nach der Fertigstellung wurde, mit Ende des Krieges, der Betrieb der Pipeline aus Kostengründen eingestellt.

Heutzutage ist die North Canol Road für Fahrzeuge noch ca. 230 km bis zum MacMillan Pass in den Mackenzie Mountains befahrbar.

Die weiteren 350 km ab dem Pass bis Norman Wells, sind nur noch für Wanderer oder Mountainbike Fahrer auf dem berühmten Canol Heritage Trail zugänglich.

An vielen Stellen stößt man auf nach dem Bau zurückgelassene Armeefahrzeuge.

Soviel zum geschichtlichen Hintergrund der Straße, die uns in die scheinbare Unendlichkeit yukonesischen Nichts führt. Die Fahrt ist ein Erlebnis für sich.

Flott fräst Richard über den schmalen, schlaglöchrigen Highway, robust sind die Ami-Kisten schon.

Wenn ich das mit meinem betagten VW-Bus machen würde, müßte ich Morgen wohl einen Schrauber-Tag einlegen.

Auf einsamer Strecke machen wir, auf anraten von Richard, eine kurze Pause, um Holz für's Lagerfeuer heute abend zu organisieren. An der Einsatzstelle wäre es mit Holz nicht arg weit her.

Er macht uns auf Bärenreck auf der Straße aufmerksam (Sch..., Lakritze liegt natürlich nicht auf der Straße herum).

Meister Petz scheint momentan auf Blaubeeren zu stehen.

Kurze Zeit später quert eine stattliche Elchkuh vor uns den historischen Fahrweg.

Wir passieren Twin Creek, die einzige kleine Ansiedlung auf der Strecke. Hier wohnen Straßenarbeiter, die sich um den Erhalt der Canol Road bemühen.

Wenn uns gleich zu Beginn auf dem Oberlauf des South MacMillan ein Unglück zustoßen würde,



North Canol Road
[JPEG-Bild 30 kb](#)

wäre dies nach ca. 35 km auf der Straße die erste und einzige Möglichkeit Hilfe zu bekommen. Zu einem späteren Zeitpunkt ist gar keine Straße mehr zu erreichen.

Das Wetter wird immer schöner.

Wir umfahren den mächtigen, tief verschneiten Bergklotz des Mount Sheldon. Er ist zwar nur 2114 m hoch, aber wie in den Gebirgen Skandinaviens, darf diese geringe Höhe nicht unterschätzt werden.

Es herrschen hier Witterungsbedingungen wie bei uns in den Westalpen.

Von einer Anhöhe genießen wir einen weiten Blick über diese unglaubliche Weite. Ein Gebiet von solchen Dimensionen muß man als Mitteleuropäer selbst erleben, um sich überhaupt eine Vorstellung davon machen zu können.

Links in kräftigen Farben ein Regenbogen über einem malerischen See zwischen verkohltem Wald, rechts Tundra so weit das Auge reicht.

Einem Autofriedhof (vehicle graveyard), mit einer langen Reihe aufgereihter alter Militärlastwagen linker Hand, gilt unser nächster Besuch.

Nach dem Bau von Straße und Pipeline wurden sie hier einfach zurückgelassen und roten nun schon seit 55 Jahren vor sich hin.

Nun in der Ferne sichtbar, die vergletscherte Bergkette der Selwyn-Mountains, die zu dem langen Gebirgszug der Mackenzie-Mountains gehört.

Es ist Quellgebiet so vieler wunderbarer Flüsse wie z.B. des Hess, des Coal, des Nahanni und des South MacMillan.

Wir passieren noch einen zweiten, kleineren Autofriedhof. Bis zu unserem Ziel kann es jetzt nicht mehr weit sein, es ist noch früher Abend.

Wie schon im 1. Teil des Berichtes erwähnt, haben wir uns aufgrund der vorherrschenden Hochwassersituation im Yukon-Gebiet dazu entschlossen, nicht wie ursprünglich geplant bei der South MacMillan Bridge#1 bei ca. km 183 der N-Canol Road einzusetzen, sondern aus Sicherheitsgründen etwas weiter unterhalb am sogenannten „VW-Input“.

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 Plage von Umtragen oder Treideln wollen wir uns ersparen.

Die Straße führt leicht bergab und macht eine Rechtskurve. Im Gebüsch hängt links ein roter Bändel, und gleich danach ist ein schmaler steiler Weg in Richtung Fluß auszumachen.

Wer es nicht weiß, wird vermutlich an dieser Stelle achtlos vorbeifahren. Von dem in der Literatur erwähnten, umgestürzten/ überschlagenen VW-Bus ist weit und breit nichts zu sehen.

Etwa 159 km hat uns Richard seit Ross River sicher und flott über die N-Canol Road geschaukelt. Jetzt fährt er langsam den Dodge samt Inhalt rückwärts den steilen Weg hinunter.

Bis ganz zur Einsatzstelle kann er uns nicht bringen, der Fahrweg ist weiter unten sehr stark ausgewaschen und nicht befestigt. Aber jetzt sind es eh nur noch lächerliche 100 m bis zu „unserem“ Fluß, dem South Mac.

Auf dem wirklich kurzen Fußmarsch zum Bach ist jetzt erst rechts, schon etwas vom Gestrüpp überwuchert, das VW-Bus Wrack zu sehen:

Ein beigefarbener Bulli der 1. Generation mit der geteilten Frontscheibe.

Etwas verbeult und ausgebeint steht er auf dem, was noch von seinen Rädern übrig ist.

Wie schon gesagt, von der Canol Road ist der Bus nicht zu sehen und vom



„VW-Input“
[JPEG-Bild 36 kb](#)

Fluß aus dürfte er nicht ganz einfach zu entdecken sein.

Aus Interesse und zur Kontrolle der, zu Hause anhand topographischer Karten und der Flußkarte gewissenhaft ermittelten Wegpunkte, wirft Ralf kurz sein Lieblingsspielzeug GPS an. Ups, Unsicherheit kommt auf, irgendwas stimmt hier nicht.

Laut GPS dürfte das Wrack hier gar nicht sein, daß es allerdings wahrhaftig hier zugegen weilt, ist dagegen unbestritten.

Ein Abgleich von Karte und Landschaft bringt dann des Rätsels Lösung.

Mike Rourke hat wohl versehentlich in seiner sehr empfehlenswerten, ansonsten wirklich hervorragend detaillierten und genauen Flußkarte die Stelle des VW-Inputs („old volkswagen – alternate access point“) falsch vermerkt.

Auf einer Topo-Map von Karpes & Pugh ist dagegen die Stelle als „Alternate Put-In Point“ korrekt vermerkt, allerdings fehlt auf dieser Karte ein Hinweis auf den VW-Bus.

Deshalb bin ich letztendlich von 3 möglichen Einsatzstellen ausgegangen: Brücke#1, VW-Input (nach Mike Rourke), Alternate Put-In Point (nach Karpes & Pugh).

Für diejenigen, die sich näher dafür interessieren:

Diese übliche, und auch von den Outfittern empfohlene Einsatzstelle, befindet sich nicht wie in der Flußkarte von Mike Rourke eingetragen auf Seite 39, sondern weiter flußabwärts auf Seite 38 etwa bei km 484.

Nach km 486 sind mehrere Flußverzweigungen auf der Karte eingetragen. Nachdem sich die Arme wieder vereinen, fließt er ein ganz kurzes Stück geradeaus und macht dann einen leichten Rechtsknick (dort 2 kleine Inseln eingetragen).

An dieser Stelle ist die Canol Road auch ganz nah und macht eine Rechtskurve (von Fahrtrichtung Ross River gesehen).

Nach dieser Kurve befindet sich die kleine Stichstraße, die zum VW-Bus bzw. der Einsatzstelle führt.

Zur Vervollständigung noch die exakten gemessenen GPS-Daten:

Wegpunkt	Koordinaten	Map Datum
Abzweig von N-Canol Road zu VW-Input	UTM: 9V 407097 / 6971999	NAD27 Canada
	Geogr.: 62°52,0752'N / 130°49,6896'W	WGS84
VW-Bus Wrack	UTM: 9V 407049 / 6972113	NAD27 Canada
	Geogr.: 62°52,1358'N / 130°49,7502'W	WGS84

Soviel zur Lage der Einsatzstelle, die in etwa 900 m Höhe liegt.

Zum Zelten ist der Platz direkt am Fluß allerdings nicht gerade ideal.

Deshalb fangen Jörg und Thomas sofort damit an, unser Gepäck per Seilfähre, zu einer tollen Kiesinsel gleich nebenan zu transportieren.

Währenddessen schleifen die anderen das restliche Geräffel inklusiv Feuerholz vom Van zum Ufer.

Richard bleibt diesen Abend und auch die Nacht über bei uns. Interessiert und neugierig verfolgt er den Aufbau des Lagers, unserem 1. Camp.

Besonders angetan ist er von unserer speziellen schwedischen „Tipi-Koche“ mit ihrem durchdachten, ferngesteuerten Belüftungssystem, Georg's dazu passendem Öfelchen, das ihm Ralf erklärt, dem Kerzenständer, den Markill-Tonnen mit ihrem Tragesystem, Stefan's Ortlieb Tasche mit wasserdichtem Reißverschluß, der Gransfors Spaltaxt, usw.

Gierig saugt er die Informationen auf und hält alle Eindrücke mit der Video Kamera fest.

Ausrüstung und unsere Art des Lagerlebens ist wohl doch etwas anders, als er von den meisten anderen, die mit Tunnelzelt und Benzinkocher reisen, zu sehen bekommt.

Zum Abendessen gibt's dann gegrillte, original-yukonesische Thüringer Bratwürste mit Senf und deutschem Brot aus Whitehorse.

Auch Richard mundet die Kost vorzüglich.

Überraschend für uns alle quert eine Elchkuh mit ihrem Kalb unterhalb der Insel den Fluß.

Samstag 09.09.00 / 1. Paddeltag

Früh hat Richard unseren Wigwam verlassen, um die etwa 600 km lange beschwerliche Rückreise nach Whitehorse anzutreten.

Wolkenloser blauer Himmel begrüßt uns. Die morgendlichen -8°C sind ein gutes Wetterzeichen.

Wir genießen die, für uns ungewohnte absolute Stille und Einsamkeit. Obwohl die Canol Road ja noch relativ nah ist, stört kein Motorenlärm diese Ruhe. Außer uns ist kein Mensch hier unterwegs.

Wir lassen den Tag geruhsam angehen. Jörg läßt den Blinker seiner Angel baden.

Durch den kurzfristig geänderten Einsatzpunkt sind es bis Pelly Crossing, unserem Ziel am Klondike Highway, jetzt nicht mehr 510 km, sondern nur noch so ca. schlappe 484 Flußkilometer.

Dadurch ist quasi 1 Paddeltag eingespart.

Analog zur Flußkarte von Mike Rourke, beziehen sich zukünftig alle Kilometerangaben abwärtszählend auf Pelly Crossing, dort wäre km 0.

Auf Spuren von Elchen stößt man auf der Insel überall, die Elchkuh mit ihrem Kalb aber läßt sich nicht mehr blicken.

Die ersten Sonnenstrahlen tauchen die malerische Landschaft und den idyllischen Flußlauf in ein warmes Licht.

Zum ersten Mal auf dieser Tour packen wir die Boote.

Sibylle und Jörg suchen sich das Grüne aus, Claudia und Thomas bzw. Stefan und Ralf krallen sich die beiden Roten.

In jedes Boot kommt eine der satt-schweren Markill Tonnen mit der Verpflegung, der Rest des Gepäcks wird dann verteilt.

Vom Gewicht sollten halt schon alle möglichst vergleichbar beladen sein. Jetzt nur noch das Reservepaddel dazwischen knödeln und alles festzurren.

Die praktischen Gepäckplanen, für die unsere Boote zu Hause entsprechend ausgerüstet sind, haben wir jetzt leider nicht zur Verfügung.

Trotz des doch stattlichen Gewichtes verbleibt noch ausreichend Freibord. Wir sind selbst überrascht.

Es ist so gegen halb 12 Uhr.

Rasch trägt uns die ruhige, aber zügige Strömung auf dem idyllisch mäandernden Flußlauf auf und davon. Jede Kiesbank in den zahllosen Flußschleifen lädt eigentlich zur Rast ein.

Ganz grob gesagt fließt der South MacMillan von Osten nach Westen. Als Hochwasser würde ich den Wasserstand jetzt allerdings nicht einschätzen. Mir fehlen zwar entsprechende Vergleichsmöglichkeiten, würd's aber eher als guten Mittelwasserstand einstufen.

Jedenfalls ist die Situation in diesem ruhigen Abschnitt alles andere als gefährlich oder bedrohlich. Inzwischen trauer ich, entgegen meinen Kameraden, der ursprünglich geplanten Einsatzstelle an der Brücke#1 über den Fluß schon etwas nach.

Die Canol Road könnte im Falle eines Notfalles noch erreicht werden. In diesem Bereich verläuft sie, in einem Abstand von etwa 1 km, parallel zum Flußlauf, allerdings durch ziemlich undurchdringliches Buschwerk getrennt.

Die Landschaft ist geprägt von dunkelgrünen Nadelbäumen, die sich dünn und schmal in den kalten blauen Himmel recken.

Wenn vom schütterten Waldgürtel nicht verdeckt, beherrscht vor uns die verschneite rauhe Nordflanke des Mt. Sheldon, mit seinen felsigen Gipfeltürmen, die Szenerie.

Hinter uns, in der Ferne, ist ab und zu ein Blick auf eine markante weiße Pyramide zu erhaschen. Ein Berg der Itsi-Range.

Wir lassen uns überreden, und legen auf einer Kiesbank eine Rast ein. Die Sonne wärmt und es hat so angenehme 8 Grad.

Jörg und Stefan schwingen erfolglos die Angel.

Linker Hand nähern wir uns einer Hütte, bei der in der Flußkarte von Mike schlechter Zustand, aber gutes Dach vermerkt ist.

Während der immer neugierige Ralf die Hütte inspiziert, sie ist wirklich in einem hundsmiserablen Zustand, lümmeln die anderen Fünf faul in den Booten herum. Hinterher pass ich mich der allgemeinen Faulheit und dem Sonnenbad einfach an.

Nach geruhsamen 17 Paddelkilometern schlagen wir bereits gegen 15.00 Uhr, etwa bei km 467, auf einer Kiesbank Camp 2 auf.

Elchspuren und Bärentrack in der Nähe deuten an, daß wir nicht die einzigen Bewohner in der Gegend sind.

Trotzdem bleiben wir. Bei aller Vorsicht vor Bären, aber sonst hätten wir die nächsten 18 Tage auf dem Fluß treibend, in den Booten übernachten müssen.

Hinterlassenschaften der pelzigen Gesellen sind überall entlang des Flusses anzutreffen.

Jörg und Stefan machen sich sofort daran trockenes Holz zu organisieren, zu sägen und zu spalten. An Holz mangelt's hier wirklich nicht.

Währenddessen suchen Thomas, Claudia, Sibylle und Ralf einen geeigneten Stellplatz für's Zelt aus, bauen das „Spezial-Tipi“ auf, legen darin die Bodenplane aus, und stellen ein Tarp auf.

Jörg hebt im Kies eine Feuerstelle aus und wenig später züngeln schon die ersten Flammen.

Alles nun tagtäglich wiederkehrende Routinearbeiten.

Ein warmes Süsschen stillt den ersten Hunger.



South MacMillan
JPEG-Bild 31 kb



Boote in Seitenarm
JPEG-Bild 34 kb

Jörg und Thomas suchen geduldig ihr Anglerglück. Es scheint keine Fische in dem trüben Wasser zu haben.

Das Wasser ist zwar sauber, aber durch den höheren Wasserstand wegen Sedimente auch nicht glasklar.

Trotzdem gelingt es Jörg doch noch 2 Arctic Graylings, Äschen, an den Haken zu bekommen und den Bauch aufzuschlitzen.

Gekocht und von den Gräten gepuhlt, verfeinern sie später unser Abendessen. Reis mit wieder zum Leben erwecktem, dehydriertem Gemüse.

Zuvor aber hat Stefan, unter Assistenz von Claudia, wohlschmeckende Bannock für's Frühstück vorfabriziert.

Der dahinscheidende Tag verabschiedet sich mit einem wunderbar rotgefärbtem Wolkenmosaik über den hohen Tannenwipfeln.

Sonntag 10.09.00 / 2. Paddeltag

Wiederum ist es ein prachtvoller Morgen, aber mit -10°C auch schon etwas frischer.

Vom Reif hat alles rings um uns herum eine dünne weiße Auflage. Direkt über dem Fluß hängt zarter Nebel, das Wasser scheint zu kochen.

Gerne wird die erste Runde heißer Western-Kaffee angenommen.

Pulver in den Kaffeepot, heiß Wasser drüber, abwarten und dann vorsichtig ausgießen, bis der erste Satz kommt – das ist Western-Kaffee.

Für die nächste Runde einfach noch ein bisschen Pulver zum Satz hinzugeben.

Diesen und alle weiteren Camp-Plätze versuchen wir so ursprünglich wie möglich zu verlassen.

Niemand soll sehen, dass hier ne kleine Horde gehaust hat – „Minimal Impact“, kleinst möglicher Eingriff in die Natur, ist das Stichwort.

Jeder Nachfolger soll das gleiche Gefühl und Erleben haben, in eine einsame und unberührte Wildnis einzutreten.

Dazu gehört u.a. die ausgehobene Feuerstelle wieder zuzuschippen, überflüssiges Feuerholz wieder zu verteilen, Müll entweder rückstandslos zu verbrennen oder beispielsweise Dosen wieder mitzunehmen, Spül- /Waschwasser in einiger Entfernung vom Fluß zu entsorgen, und und und.

Für den meist unausweichlichen morgendlichen Spatengang um ein Ei abzulegen, wird natürlich eine kleine Güllegrube ausgehoben und das Toilettenpapier hinterher verbrannt.

Dies ist jetzt der letzte Punkt, von dem aus die Canol Road erreicht werden könnte.

Wenn im weiteren Verlauf der Flusstour ein ernsthafter Notfall eintreten würde, wäre die nächste Hilfe erst in Pelly Crossing zu erwarten.

Bei der starken Strömung ist ein zurück auf dem Wasserweg praktisch ausgeschlossen, und entlang des Flussufers eine einzige Tortur.

Einen Notsender o.ä. haben wir nicht im Gepäck. Bei einem eventuellen Unglücksfall wären wir ganz auf uns alleine gestellt.

Noch 16 km schlängelt sich der Fluß ungefährlich durch die Landschaft, aber dann legen wir rechtzeitig links an einer Sandbank an. Mit einer Stufe (= ledge) und einem Fels im linken Drittel, beginnt der zwar nur 10 km lange, aber doch etwas anspruchsvolle Wildwasserabschnitt des South MacMillan (bei km 450,5).



vor 1. Rapid/ Ledge
JPEG-Bild 46 kb

An dieser Stelle ist jetzt ersichtlich, dass der Fluß doch gehörige Wassermassen mit erheblicher Wucht hier durchpresst.

Der Wasserstand tendiert schon in Richtung Hochwasser.

Eine Befahrung auf der rechten Seite scheidet aufgrund der dortigen Verhältnisse und den Rahmenbedingungen auf jeden Fall aus, der linke Kanal wäre eher fahrbar.

Es ist aber zu erkennen, dass im Unterwasser verdeckte Steine lauern. Bei noch höherem Wasserstand wäre die Stelle vermutlich unproblematischer.

„Chutes“ werden die wasserfallartigen Stromschnellen in Amerika genannt.

Da auch beim Treideln eine Bootsverklemmung zwischen den Felsen nicht ausgeschlossen werden kann, entscheiden wir uns für das Umtragen dieser Felsstufe.

Fehleinschätzung der Situation mit eventuellem Verlust eines Bootes, dem geladenen Gepäck oder einer Verletzung, kann in dieser Abgeschiedenheit fatale Folgen haben, und extreme Notsituationen nach sich ziehen.

Die größte Gefahr aber ist die rasche Unterkühlung bei einer eventuellen Kenterung, dem Todfeind eines jeden Paddlers.

Das Wasser ist unerwarteterweise noch grausiger kalt, als von europäischen schmelzwasserführenden Alpenflüssen gewohnt.

Eine spätere Messung signalisiert eine Wassertemperatur von nur 4,5°C, und die Lufttemperatur beträgt um diese Jahreszeit, trotz Sonne und blauem Himmel, nur unwesentlich mehr.

Zudem tragen wir keine spezielle Kälteschutzkleidung für Wildwasser wie Neopren oder Trockenanzug, sondern nur normale Outdoorklamotten.

Den weiteren S-förmigen Verlauf dieser 1. Stromschnelle schauen wir uns genauestens an, er sieht fahrbar aus.

Die Fahrtroute wird mit dem Paddelpartner exakt durchgesprochen, damit es später auf dem Wasser zu keinen unnötigen Mißverständnissen kommt.

Gepäck und Boote werden über einen schmalen Portage-Trail zu einem Kehrwasser unterhalb der Stufe geschleppt und wieder beladen.

Dann wird vorsichtig um Inselchen, Felsbrocken und Baumleichen herumgekurvt.

Ein beladener Canadier reagiert doch deutlich träger und schwerfälliger auf Paddelschläge, als ein Boot ohne Gepäck.

Wer übrigens diese Angaben auf der Karte von Karpes & Pugh nachvollziehen möchte, muß bei meiner Nummerierung der WW-Stellen eine Zahl hinzuzählen, da wir ja die Erste nach der Brücke ausgelassen haben. Das ist bei K & P bereits Rapid No. 2

Nur wenige hundert Meter weiter wartet eine der schwierigsten Stromschnellen auf uns, die „Big Ledge / Ledge Rapid“ (bei km 449). Eine Naturstufe quer über den ganzen Fluß mit heftiger Walze und sattem Rücklauf, zumindest jetzt bei diesem Wasserstand. An keiner Stelle zieht eine Stromzunge durch.

Wer die jetzt befahren würde, muß schon sehr mutig oder eher verrückt sein. Vermutlich werden aber diejenigen gar nicht wissen, in welche Gefahr sie sich eigentlich begeben.

Bilder können die Strömungsverhältnisse, deren Geschwindigkeit und die Wasserwucht leider nicht so realistisch wiederspiegeln und übermitteln, wie es tatsächlich ist.

Mit der uns zur Verfügung stehenden Ausrüstung, kommt eine Befahrung unter diesen Umständen jedenfalls nicht in Frage.

Die nächsten 100 m wären zwar fahrtechnisch interessant zu fahren, aber danach kommt wieder eine Felsinsel, die den Fluß in zwei Hälften teilt. Die rechte Seite scheidet aufgrund der Wasserwucht und einem gehörig tiefen Loch wieder aus.

Im Unterwasser der linken Durchfahrt wartet eine ganze Batterie von Steinen, denen nicht ausgewichen werden kann, auf die Paddler. Da leider auch vorher kein Kehrwasser zum Anlanden verfügbar ist, umtragen wir diese 2. Stromschnelle auf dem gut ausgetretenen linksseitigen Portage Trail, der an einem großen Kehrwasser endet. Für zweifelhafte Heldentaten ist dies einfach ein ungeeigneter Zeitpunkt und Ort.

Obwohl diese ruhige Bucht mit dem Kehrwasser prinzipiell auch ein schöner idyllischer Ort zum Übernachten wäre, schlagen wir Camp 3 an der Spitze einer Insel kurz unterhalb auf.

Bei einem warmen Süppchen mit Reis vom Vortag, und anschließend Stefans leckeren Pfannkuchen, genießen wir diese Einsamkeit; und bei herrlichem Wetter die grandiose Landschaftsszenerie.

Nach dem Untergang der Sonne sinken die Temperaturen rasch unter den Gefrierpunkt.

Am Lagerfeuer backen dann Stefan und Claudia im Dutch-Ofen wieder eines der schmackhaften knusprigen Brote.

Wie schon im Teil 1 erwähnt, gehörte der, inzwischen in Vergessenheit geratene Dutch-Ofen, zur Standardausrüstung der Pioniere und Trapper früherer Zeiten.

Wenn auch mit Fertigmischung vom HL-Markt und nicht traditionell mit Sauerteig, ist das Brotbacken in der Wildnis doch jedes mal eine zeitaufwendige und aufregende Angelegenheit. Nach dem Anrühren des Teiges mit lauwarmem Wasser, muß dieser eine 1/2 Stunde gehen. Danach noch mal eine weitere 1/2 Stunde in der Wärme. Dazu steht der Ofen in der Nähe des Feuers und wird ständig gedreht, dabei darf er aber nicht zu warm werden.

Dann erst beginnt das eigentliche ca. 1 1/2-stündige Backen.

Der Deckel wird gut mit Glut gefüllt und der ganze Ofen seitlich dicht an die Glut des Lagerfeuers gestellt. Dabei muß der Ofen ständig gedreht werden.

Im unteren Bereich darf nur wenig und sehr dosiert Glut zugeführt werden, sonst verkokelt der Boden und der seitliche Rand des Brotes.

Im Laufe der Tour haben jedenfalls Stefan, Jörg und Claudia das Brotbacken zur Perfektion



„Big Ledge“
[JPEG-Bild 39 kb](#)



nach „Big Ledge“
[JPEG-Bild 45 kb](#)



nach Umtragung
[JPEG-Bild 44 kb](#)

verfeinert.

Das Ergebnis war aber immer das Gleiche - einfach gourmenant !!!

Montag 11.09.00 / 3. Paddeltag

Oh, oh, Regen klopft am Morgen heftig gegen das Zelt, das schöne Wetter hat uns überraschend verlassen.

In Regenjacken oder Wachsmänteln gehüllt, verschnabulieren wir zum Frühstück, etwas betripelt, mit Marmelade die restlichen Pfannkuchen.

Wiederum ganz angenehm dabei, die gut gefütterten Winterstiefel.

Kaum einen Kilometer weiter spähen wir nach einem Portage-Trail auf der linken Uferseite, denn die 3. Stromschnelle naht (bei km 447,5).

Von ihr schreibt Mike Rourke in seiner Flußbeschreibung, daß sie bei höheren Wasserständen fast immer zu umtragen sei, und nur bei sehr niederen Wasserständen fahrbar wäre.

Wir schleppen gleich mal das schwerste Gepäck, darunter die 3 Markill-Tonnen mit der Verpflegung, über den Steig und erkunden dann beim Rückweg die Fahrbarkeit.

Der Fluß macht um einen hohen Rücken herum einen scharfen Links-Knick mit Steininseln, Felsblöcken, starken Kehrwassern und Schwällen.

Jörg, Thomas, Stefan und Ralf kommen übereinstimmend zu der Meinung, daß diese Passage ohne großes Risiko zu bewältigen ist, und schippern dann nach und nach die Boote runter.



Danach beleben ein paar stehende Wellen die Fahrt.

Es nieselt immer noch leicht und es hat grad mal so 2° C - unangenehmes, naßkaltes Wetter.

Verhalten tasten wir uns weiter.

Wir wollen keinesfalls den links liegenden Portage-Trail, der nun anstehenden 4. Stromschnelle, verpassen (bei km 446).

Vor allem aber möchten wir bei dem doch satten Wasserstand nicht von dieser längsten, und auch gefährlichen Stromschnelle durch eine Schlucht angesaugt werden, dem „S-Bend Rapid“ (= S-Kurven Stromschnelle).

Die starke Strömung reicht ohne beruhigte Randzonen über die ganze Flußbreite.

Wie schon zuvor, schleifen wir gleich mal das schwerste Gepäck über den Trail.

Mit einem Kilometer Länge ist es die längste Umtragung, und der Steig ist insgesamt nicht besonders angenehm zu begehen.

Teilweise führt er auch durch tiefen Morast und deren Umgehungen durchs Dickicht.

Zur Info: Nicht einem Abzweig nach links steil den Hang hinauf folgen. Dieser Pfad führt nicht zum gewünschten Ziel, sich rechts halten.

Beim Rückweg schaut sich Ralf diesen niedrigen Canyon mit seinen unzähligen Hindernissen aus Inseln, Steinen, Felsblöcken und Kurven an, die jede Menge Wellen, Schwälle, Kehrwasser und Walzen erzeugen. Eigentlich wäre er ja schon fahrbar.

Das Gefährlichste ist jedoch die Einfahrt in diese Schlucht.

Der Fluß macht eine Haarnadelkurve nach links. Die ganze Strömung schiebt jedoch mit aller Wucht auf eine Felsinsel mit Prallwand, bevor sie nach links abgelenkt wird.

Auf dieser Insel haben sich einige Baumstämme verkeilt, die diese Kurve nicht geschafft haben. Ein Baumstamm ragt nun weit ins Wasser.

Dahinter gleich eine Walze, bevor die nachfolgende Rechtskurve ansetzt.

Mit einer sauber und akkurat gefahrenen „Seilfähre rückwärts“ ganz dicht an der linken Felswand entlang, müßte es allerdings möglich sein der Felsinsel, den Bäumen und der Walze aus dem Weg zu gehen.

Jetzt nur noch Stefan davon überzeugen.

Angesichts dem Gedanken, das restliche Gepäck und vor allem die ca. 40 kg schweren Old Town Boote durchs Unterholz zu schleifen, stimmt er nach eingehender Durchsprache der Fahrtaktik und der Route dem Unternehmen zu.

Eines ist uns klar. Eine Kenterung in der ca. 1 km langen Schlucht, vor allem aber gleich bei der Einfahrt, hätte angesichts des Baumstammes direkt im Stromzug, dem eiskalten Wassers, der Länge der Schwimmstrecke und der Außentemperatur um den Gefrierpunkt, weitreichende Folgen. Mit Wurfsäcken können die Kameraden hier nicht absichern und eine eventuell erforderliche Rettungsaktion ist durch sie kaum möglich.

Die Zivilisation ist noch 445 km entfernt.

Wir müssen uns ganz auf unser Einschätzungsvermögen, Können und Selbstvertrauen stützen.

Aber warum auch nicht. Wir sind ein eingespieltes 2-er Team und haben solche Schwierigkeiten schon x-mal problemlos bewältigt.

Zur Sicherheit zwingt sich Stefan in seinen Trockenanzug und Ralf mit seiner Designer-Figur schlüpft mitsamt allen Klamotten in Jörg's reichlich bemessenen Neoprenanzug.

Neoprenschuhe bzw. -socken und Handschuhe vervollständigen unseren provisorischen Kälteschutz.

Eigentlich für Treidelaktionen gedacht, haben wir 2 Satz Kälteschutzkleidung im Gepäck.

Üblicherweise muß nämlich im September von einem recht niedrigen Wasserstand ausgegangen werden.

Mit dem restlichen leichteren Geraffel wird der Frachtraum der Boote ausgefüllt und fest darin verschnürt. Bei einer Kenterung darf es nicht heraus schwimmen und soll als Auftriebskörper dient. Wie praktisch sind doch zu Hause unsere schon mal angesprochenen Gepäckplanen.

Langsam lassen wir uns von der Strömung ansaugen.

Stefan stellt als hintere Person das Boot für die „Seilfähre rückwärts“ im richtigen Winkel in der Strömung und Ralf schaufelt nach Kräften rückwärts.

Das Heck des Bootes schrabbt gewollt haarscharf an der Felswand links vorbei. Am Linksknick dann das Boot flußabwärts drehen und kräftig beschleunigen. Felsinsel, Bäume und Walze lassen wir somit rechts liegen.

Einige hohe Wellen in und nach der Rechtskurve erfordern dann wieder beherztes

Rückwärtspaddeln, wir wollen ja kein Wasser schöpfen.

Im Zickzack werden Felsen, Walzen und sonstige Hindernisse umschifft.

Eine linker Hand in den Fluß ragende große Felswand wird passiert, danach verengt sich die Schlucht. Anschließend im Canyon immer links haltend, kommen wir schlußendlich wohlbehalten bei den Kameraden unten an.

Stefan und Ralf traben den Trail wieder zurück. Nach und nach befördern sie auf die gleiche Art und Weise die beiden anderen Boote nach unten.

Der interessante und erlebnisreiche „S-Bend Rapid“ liegt somit hinter uns.

Bilder von Sibylle Uhrich



S-Bend Rapid/ Bild 2

[JPEG-Bild 33 kb](#)

S-Bend Rapid/ Bild 1

[JPEG-Bild 38 kb](#)



S-Bend Rapid/ Bild 5

[JPEG-Bild 38 kb](#)

S-Bend Rapid/ Bild 4

[JPEG-Bild 26 kb](#)

S-Bend Rapid/ Bild 3

[JPEG-Bild 32 kb](#)

Doch das Wildwasser geht sofort weiter. Wir sind jetzt alle wieder in den Booten.

Über mehrere Kilometer erstreckt sich ein recht lebhafter Abschnitt mit Naturstufen, chutes, stehenden Wellen und herrlichen Schwallstrecken, die jedoch ständige Konzentration erfordern. Stefan und Ralf fahren voraus. Eine unerwartet auftauchende Stufe erfordert eine beherzte „Seilfähre rückwärts“.

Insgesamt halten wir uns weitgehend rechts, dicht an einer felsigen Wand entlang. Steine spielen überhaupt keine Rolle, das Wasser hat sie alle unter sich begraben, Wasser satt.

Nach dem Passieren einer Insel nähern wir uns der vorläufig letzten Stromschnelle, dem 5. Rapid bei km 441,4 (auf Karte von Karpes & Pugh No. 6).

Nach der präzisen Flußbeschreibung von Mike Rourke besteht sie aus Steinen und mehreren Naturstufen, wobei eine Kombination von treideln und fahren die beste Wahl sei.

Über den linksseitigen Portage-Trail können wir uns aus der Vogelperspektive einen Überblick über die gesamte, etwa 250 m lange Passage verschaffen.

Unter diesen Bedingungen halten wir ein Treideln für kaum möglich, die Alternativen lauten entweder umtragen oder fahren.

Die einzelnen Stufen sind gar nicht auszumachen, nur einige Walzen und recht hohe Wellen deuten auf ihre Existenz hin.

Stefan und Ralf, immer noch in Trockenanzug und Neopren gehüllt, entscheiden sich für eine Durchfahrt so ziemlich auf der rechten Seite.
Dort wollen wir den höchsten Wellen und den Walzen aus dem Weg gehen, um möglichst wenig oder kaum Wasser zu schöpfen.
Thomas und Jörg entscheiden sich zunächst von oben dem Treiben zuzuschauen, um dann ggf. zu folgen.

Zunächst warten wir aber mit eingezogenem Genick einen kurzen, aber heftigen Hagelschauer ab.
Es ist unangenehm naß und kalt.

Dumm gelaufen, wir sind vorhin zu nah an die Stromschnelle herangefahren. Jetzt muß erst mal das Boot mit Sack und Pack wieder ein Stück flußauf getreidelt werden.

Wir möchten gefahrlos mittels „Seilfähre Vorwärts“ einiges oberhalb dem Beginn, zur gegenüberliegenden Flußseite queren. Die Einfahrt zwischen einem Felsriegel rechts und einer Walze links sollte uns nämlich schon gut gelingen.

Sie gelingt, und durch die anschließenden, recht hohen Wellen wird in dem vollbeladenen Boot nach Kräften rückwärts gepowert.

Auf die gleiche Art und Weise fahren die Beiden auch das nächste Boote hinunter, wobei ihnen diesmal Thomas und Jörg folgen.

Jörg ist aber nun mal schon einige Kilo schwerer als Ralf (doppelte ?). So schöpft Thomas, mit ihm als vordere Person, doch einige Liter Wasser in der Schwallstrecke. Die Boote werden ihrem unnötigen Ballast entledigt, und es geht etwas geruhsamer weiter. Die eigentliche Wildwasserstrecke des South MacMillan wird nun endgültig hinter uns gelassen, schade.

In geringer Entfernung ist eine Insel auf der Karte eingezeichnet, die visieren wir mal als Übernachtungsplatz an.

Der Nieselregen hat jetzt endlich aufgehört. Trotz des trüben Wetters strahlen Moose, Flechten und Büsche farbenfroh auf den felsigen Ufern links und rechts.

Tief hängen die Wolken und Nebelfetzen in den Bergen, es hat wieder weit herunter geschneit. Wenn's auch nicht jeder nachvollziehen kann oder möchte, auch dieses Wetter bietet ein herrliches Naturerlebnis.

Die Kiesinsel ist hervorragend, wobei wir allerdings auch nicht viele Alternativen hätten. Dieser Flußabschnitt bietet kaum Camp Möglichkeiten.

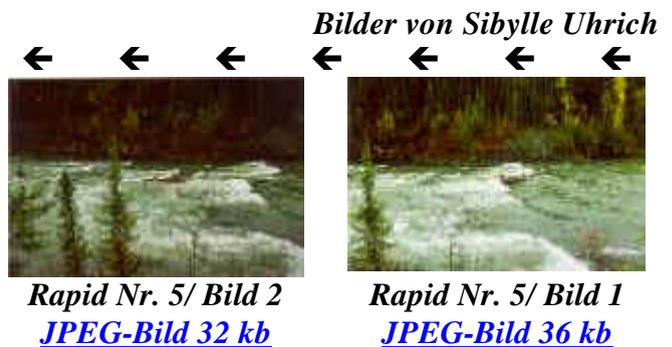
Etwa bei km 440 nehmen wir also die kleine Insel für Camp Nr. 4 in Besitz. Niedrige Felswände zu beiden Seiten bilden eine schöne Kulisse.

Um den Holzvorrat zu sichern, fahren Stefan und Jörg mit dem Boot zum rechten Ufer.

Zum ersten Mal nehmen wir im Zelt das bewährte Outdooröfelchen Made by Georg in Betrieb, um teilweise feucht oder naß gewordene Kleidung zu trocknen.

Derweil rührt Sibylle am Lagerfeuer ein heißes Süppchen an, das von allen gerne angenommen wird.

Viel Mühe machen sich dann Stefan und Claudia für's anschließende



Süppchen kochen
[JPEG-Bild 44 kb](#)

Dinner. Frische Zwiebeln, Salami, Speck und Käse werden geschnippelt, und in der Pfanne zu leckeren Schinkennudeln verarbeitet.

Dienstag 12.09.00 / 4. Paddeltag

Das Wetter zeigt sich wieder von seiner besseren Seite. Zwischen der hohen Bewölkung kommt schon wieder der blaue Himmel durch.

Wie schon erwähnt, tragen die Berge bis weit hinunter ein weißes Winterkleid.

Die nächsten 14 Paddelkilometer sind genußvoll und lassen kaum Langeweile aufkommen. Lange Schwallstrecken, einige vereinzelt auftauchende Steine und flotte Strömung erfreuen die Paddlerherzen.

Gleich nach dem Camp zieht majestätisch ein See-Adler mit seinem charakteristischen weißen Köpfchen seine Kreise (Bald Eagle). Ob der wohl auf unser Ableben gewartet hat ?

Linker Hand müßte jetzt, etwas tiefer in der Wildnis versteckt, der See und die Hütte von Jo Bentfeld liegen.

Wir durchfahren riesige, vor Jahren abgebrannte Waldgebiete.

Kahle dünne, verkohlte Baumstämme links und rechts ermahnen die Paddler, ihr Lagerfeuer sorgsam zu löschen.

Allerdings werden die Brände überwiegend durch allgemeine Dürre und Blitzschlag ausgelöst.

Malerisch der Ort unseres Müsliriegel-Rastplatzes. Tiefgrüne Tannen, schon fast im Wasser liegend mit zum Himmel gereckten Wipfeln, krallen sich am Ufer fest. Auf die Dauer wohl vergeblich.



Waldbrandflächen
JPEG-Bild 35 kb

Die verbalen Attacken von Stefan gegenüber dem Organisator der Tour Ralf, die schon auf der Rundreise zu erheblichen Spannungen geführt haben, leben wieder auf.

Wenn ihm ein paar Müsliriegel zum Vesper zu wenig sind, hätte er sich ja ein Wurstbrot ins Maul schieben können, das kann doch wahrlich nicht mein Problem sein.

Laune und Verträglichkeit des GOC-Häuptlings sind jedenfalls auf einen Tiefpunkt gesunken. Wer ihn kennt, weiß was das bedeutet.

Etwa bei km 410 soll in einer Linkskurve rechts eine Hütte sein, jedenfalls ist dies so in Mike's Flußkarte eingetragen. Trotz angestrengtem Fokussieren kann ich jedoch keine entdecken, Ihr wißt doch schon, meine Neugierde.

Wenig später, wir haben schon unseren heutigen Übernachtungsplatz in der Peilung, tollt auf der anderen Seite ein kleinerer Schwarzbär am Ufer herum. Die fremden Gäste scheinen ihn beim Mampfen gar nicht zu stören.

Daß wir hier vorsichtshalber nicht bleiben, da sind wir uns alle einig und fahren weiter.

Allerdings nicht sehr viel weiter. Auf der nächsten Kiesbank sind ebenfalls frische Bärenspuren anzutreffen.

Obwohl Vernunft und Vorsicht eigentlich dazu raten sich weiter zu entfernen, wird um des lieben Friedens willen bei km 406 Camp 5 bezogen.

Nur darum bedacht, daß Stefan vor lauter Mißlaune nicht auch noch explodiert.

Nach den üblichen Routinearbeiten, werden in der Abendsonne eifrig die im Sand abgebildeten Bärenatzen abgelichtet.
Um die super guten Schnuffel-Nasen der Petzis nicht unnötig zu reizen, wird wie immer etwas abseits des Zeltes gekocht.
Zum Abendessen gibt's wieder fürstliches zu Speisen: Kartoffelpüree mit Sauce, de-dehydrierte gelbe Rüben, angebratener Speck und angebratenes Frühstücksfleisch aus der Dose.
Ebenfalls wie immer, wird die Dose hinterher im Lagerfeuer ausgeglüht, platt geklopft und wandert zurück ins Gepäck.



**„Bärencamp“
JPEG-Bild 43 kb**

Beim Spatengang ist man irgendwie etwas nervöser als sonst, mir jedenfalls geht's so.
Und vermutlich durch das Fett des ausgelassenen Specks, ist der Spaten heute Abend besonders begehrt und im harten Einsatz. Für eilige Notfälle steht dann noch ein kleines Schäufelchen bereit.

Wie jede Nacht, werden die Tonnen und Packsäcke mit der Verpflegung etwa 10-15 m abseits des Zeltes geparkt.

Und wie im Teil 1 schon mal beschrieben, werden sie oben auf mit Töpfen, Deckeln und Tassen belegt. Sollte sich ein Getier an unseren Vorräten vergreifen wollen, soll der Lärm den Räuber verscheuchen und uns warnen.

Häufig wird auch empfohlen, den Vorrat 100 m vom Zelt entfernt zu deponieren. Dann bekommt man aber überhaupt nicht mit, falls ein heimischer Bewohner die Schmatzereien dezimieren sollte.

Der erfahrene Richard hat uns ebenfalls davon abgeraten.

Dafür steck ich mir „mein Revier“ ums Lager ab, indem ich nach indianischer Tradition meine Duftmarken durch hinpinkeln setze. Dies soll allzu neugierige Besucher fernhalten.

Mittwoch 13.09.00 / 5. Paddeltag

Keine klappernden Töpfe weckten uns in der Nacht. Die Bären hier in der Wildnis haben noch ihre natürliche Scheu und meiden den Menschen, wann irgend möglich.

Im Gegensatz dazu sind die „Garbage-Bears“, die Müllbären in der Nähe von Ansiedlungen oder in den Nationalparks, deutlich gefährlicher.

Auch unser tägliches Lagerfeuer hält zwangsläufig Wildtiere fern. Feuer und Rauch ist für sie immer unwillkürlich mit Gefahr verbunden.

Man denke nur an die verheerenden Auswirkungen von Waldbränden.

Dafür trommelt Eisregen auf die Zeltleinwand. In dieser Nacht schlaf ich doch nicht so tief und fest, da registriert man so etwas.

Sehr schön ist die Weiterfahrt auf dem mäandernden Flußlauf.

Die Sonne kommt raus und läßt die gelben Herbst-Blätter von Birken und Pappeln kräftig leuchten.

Darüber im Nordwesten die schneebedeckten Berge der Selwyn-Mountains.

Einige Greifvögel zeigen sich uns im Laufe des Tages. Ein Falke und ein Weißkopf-Seeadler ist auf jeden Fall dabei, die anderen könnten Habichte und Bussarde sein. Beim Federvieh kenn ich mich nicht so genau aus.

Ab km 398 halten wir die Augen offen. An einer Flußbiegung soll laut Karte und einer mündlichen Information der Fluß durch eine Anhäufung von Schwemmh Holz, einem „log-jam“, blockiert sein.



**South MacMillan
JPEG-Bild 25 kb**

Links und rechts des Flusses türmen sich enorme Mengen von Treibholz, aber die scharfe Rechtsbiegung im Bereich der besagten Stelle gewährt uns freie Durchfahrt.

Zur Mittagsrast steuern wir einen, in der Karte eingezeichneten Zufluß an. Dort soll's laut Infos Graylinge geben. Wir erhoffen uns endlich den ersehnten Fischsegen. Während Jörg im Bereich dieses Seitenbaches unermüdlich, aber im Trüben fischt, mampft der Rest der Horde reichlich bemessene Salami- und Bierschinkenschwarten mit selbstgebackenem Brot. Auf der anderen Uferseite patrouilliert lautlos ein Biber. Das flache Gelände weicht zusehens steilen, hohen, ausgewaschenen Uferböschungen aus Sand und Geröll.

Gespannt sind wir auf den angekündigten kleinen Canyon bei ca. km 385 (Rapid No. 7 auf der Karte von Karpes & Pugh).

Rechtzeitig landen wir auf einer Sandbank links an, und erkunden die S-förmige Einfahrt in die ½ km lange niedrige Schlucht.

In der Hauptströmung sollen ein paar große Felsblöcke liegen. Bei diesem Wasserstand deuten nur noch einige stattliche Wellen und eine Walze darauf hin.

Mike Rourke empfiehlt in seinem Führer, den Fluß oberhalb der Einfahrt zu der rechts liegenden Kiesbank zu queren, um die Kiesbank herum zu treideln, und von dort aus die Fahrt fortzusetzen.

Bei dem reichlichen Wasser wäre für uns jetzt auch denkbar, sich auf dem Fluß rechts haltend, direkt in das Kehrwasser unterhalb der Kiesinsel einzufahren.

Da wir uns aber nicht sicher sind, ob in der Innenkurve das Wasser überall tief genug ist, um effektiv die Paddel einsetzen zu können und mit dem Boot nicht über Steine zu schrabbern, wählen wir doch den sichereren Weg und folgen Mike's Rat.

Vom Kehrwasser aus sehen die Wellen und die Walze schon ganz schön heftig aus.

Die eigentliche Fahrt durch die 500 m lange Schlucht birgt, außer ein paar harmlosen Wellen, keine Tücken.

von Sibylle



Treideln zu Kehrwasser
[JPEG-Bild 42 kb](#)

Flott bringt uns die Strömung weiter.

Überraschend für uns alle, steht in einer Rechtskurve ein gewaltiger Elchbulle am Ufer.

Das schaufelartige Geweih hat schon beeindruckende Dimensionen.

Das elchige Geschöpf ist nicht minder überrascht wie wir, und zieht sich sofort mit krachendem Getöse ins dichte Unterholz zurück.

„Choppy-Water“ über weite Strecken erfreuen die Paddlerherzen und sind eine willkommene Abwechslung. Unregelmäßiges, kabbeliges Wasser bezeichnen die amerikanischen Paddler's als Choppy-Water.

Nur selten ist der Fluß von Felsufern gesäumt. Um so schöner und eindrucksvoller dafür, eine S-förmige Kurvenkombination mit hoch aufragenden, senkrechten Felswänden.

Mächtige, in sich verkeilte Berge von Schwemmholz (= log pile) dann kurz vor der Einmündung des Riddell Rivers.



Boot vor Felswand
[JPEG-Bild 43 kb](#)

In wunderschöner Lage wird kurz nach dem Zusammenfluss bei km 365 auf einer Kiesbank der 6. Übernachtungsplatz bezogen.

Im Südwesten bildet die verschneite langgestreckte South Fork Range die Kulisse und im Norden

der Mount Selous in den Hess- und Selwyn Mountains.

Ein Weißkopfadler kreist über uns, und in einem stillen Seitenarm gegenüber zieht ein Biber seine Spur durchs ruhige Wasser.

Geschlemmt wird mit Spaghettis und selbst gemixtem Sugo aus Cathay-Pemmikan, Hackfleisch, Speck, Zwiebeln und Tomatenmark. Das gibt Power für die Oberarme.

Abgerundet wird das Mahl mit angerührter Roter Grütze.

Für den nächsten Tag produziert Stefan dann noch fleißig Bannock vor.

Donnerstag 14.09.00 / 6. Paddeltag

In der Nacht rüttelt überraschend starker böiger Wind und Sturm am Zelt, es regnet.

Die Zeltheringe stecken nur im lockeren Kies, und die Sturmabspannung schlummert natürlich im Packsack – haben tät man'se ja.

Zum erstenmal auf der Tour sind versehentlich auch die Boote nicht festgebunden. Damit diese Nachlässigkeit nicht auch noch bestraft wird, schält sich Ralf aus seinen Daunenbergen, stiefelt im Negligee zu den Booten, bindet sie zusammen, und fährt einen Wurfsack bis zu einer soliden Baumleiche auf der Kiesbank aus.

Aus Erfahrung weiß man ja schließlich, daß eine Sturmböe auch einen 40 kg schweren Canadier locker umwerfen und einige Meter mitschleifen kann.

Der Verlust eines oder gar aller Boote, hätte in dieser Einsamkeit nicht auszumalende Folgen.

Die Ruhe währt nicht lange.

Eine heftige Böe läßt im Morgengrauen gegen halb-fünf ein paar Heringe rausfluppen, und unser geliebtes Tipi fällt um. Ha, da liegen'se nu, die 6 GOC'ler, quasi wie die Fische auf dem Trockenen.

So schnell ist bisher wohl noch keiner aus seinem Schlafsack gehüpft, wie wir jetzt alle in dieser regnerischen Nacht gleichzeitig. Jedenfalls wird in Windeseile die „Hütte“ wieder aufgestellt, und die Heringe tief im Boden versenkt.

Wegen der nächtlichen Zelt-Rett-Aktion stehen wir heute etwas später auf.

Es ist immer noch regnerisch, stark bewölkt, und teilweise pustet ein widerlicher, sehr starker Wind beim Vertilgen der Frühstück-Bannocks.

Etwa bei km 364 statten wir links einem momentan unbewohnten Camp mit 2 Hütten einen kurzen Besuch ab.

Mit den teilweise zerfetzten Plastikplanen auf dem Dach, sehen sie allerdings nicht so besonders romantisch aus. Da kommt auch das obligatorische Karibu Geweih über der Türe nicht dagegen an.

Die ältere Hütte ist offen, und könnte im Notfall zur Übernachtung dienen. Die neuere und auch schönere Blockhütte ist dagegen verbarrikadiert wie Fort Knox.

Das Nagelbrett vor dem Eingang soll wohl gefräsiges Getier abhalten, die massiven Schrauben aber eher allzu neugierige Paddler.

Über den daneben stehenden offenen Unterstand mit Pferdeäpfel drin, wundern wir uns aber. Wie und woher kommen denn in dieser gottverlassenen, und von undurchdringlichem Gestrüpp umgebenden Gebiet Pferde her ?, und für was ? - ein Rätsel.

Unzählige kegelförmig angenagte Baumstümpfe entlang des Flusses zeugen vom emsigen Fleiß zahlreicher Biber. Selbst Laubbäume mit beachtlichen 40 bis 50 cm Durchmesser scheinen vor den

eifrigen Nagern nicht sicher zu sein.

Tief beeindruckend, eine ganze Reihe umgelegter Pappeln. Alle Stämme sind exakt im gleichen Winkel gefällt. Die Baumkronen mit den nahrhaften Zweigen und Blättern liegen zur bequemen Labung direkt im Wasser.

Kurz zeigt sich uns eine Elchkuh am Ufer, bevor sie sich in den Schutz des Waldes zurückzieht, und wenig später auch noch eine zweite.

„Moose“ (<Mus>) heißen die Elche in Amerika. Das eigentlich näher liegende Wort „Elk“ bezeichnet einen Hirsch.

Zeitweise piesackt uns unangenehmer Gegenwind, aber trotzig halten wir mit unseren Paddeln dagegen.

Heute seh ich zum ersten Mal auch Esker.

Wie oft hatte ich bei der Vorbereitung der Tour diesen Begriff auf der Flußkarte gelesen, und auf den topographischen Karten gesehen. Zahlreiche Wörterbücher hab ich gequält, um eine Erklärung dafür zu finden.

Esker sind eiszeitliche Moränenrücken, also ähnlich den Gletschermoränen in unseren Alpen. Stellenweise hat der South MacMillan diese dammartigen Kiesrücken durchschnitten, stellenweise bilden sie eine steile hohe Uferböschung.

Wir halten Ausschau nach einem Übernachtungsplatz, der möglichst windgeschützt ist.

Etwa bei km 339 sollen Überreste einer Hütte stehen. Wir hoffen, dort im Schutz des Waldes unser Camp errichten zu können.

Der Platz ist aber alles andere als geeignet.

Dahinter entdecken wir noch eine neuere, sehr idyllische Blockhütte. So stellen wir uns optisch eine Trapperhütte vor.

Von außen sieht'se ja sehr malerisch aus, aber innen ist sie leider stark vergammelt. Das drum herum ist ebenfalls nicht zum Zelten geeignet.

Wir fahren weiter.

Gleich darauf können wir, an einem Zulauf, einen imposanten Biberdamm bewundern. Ein Bild wie aus einem Lehrbuch für Biber-Meister.

Wenig später findet sich auf einer Kiesbank doch noch ein geschütztes Plätzchen, unser 7. Camp.

Der Blick fällt wieder, wenn auch heute vom Wetter etwas getrübt, auf die imposante South Fork Range.

Damit der Wind während des Schlafes nicht wieder sein übles Hütchenspiel mit uns treibt, werden ab jetzt konsequent die Sturmleinen des Zeltes gesetzt, die Heringe tief im Boden versenkt und der untere Rand noch sorgfältiger mit großen Steinen, Treibholz oder Kies beschwert.



Camp windgeschützt
JPEG-Bild 43 kb

Ein Zufluß oberhalb könnte Jagdglück beim Angeln versprechen.

Während Reis mit Pichelsteiner Gemüse vorbereitet wird, gelingt es Jörg mit viel Geduld tatsächlich 4 Graylings zum Anbeißen zu überreden.

Wären's 6, würden sie auf dem Grill oder in der Bratpfanne enden, so aber ergänzen sie wieder gekocht und zerkleinert das reisige Gericht.

Gegen Abend verschlechtert sich das Wetter zusehens, starker Regen setzt ein. Das Dinner muß unter dem Tarp fortgesetzt werden.

Essensdüfte in unseren Wigwam zu tragen wollen wir unter allen Umständen vermeiden, einen kuscheligen Bären als Bettvorleger möchten wir nun doch nicht.

Freitag 15.09.00 / 7. Paddeltag

Der Himmel zeigt sich immer noch bewölkt.

Zum Frühstück zelebriert uns Stefan seine leckeren Pfannkuchen, die wir mit allerlei Marmeladesorten genüßlich wegschmatzen.

Beim Weiterpaddeln sehen wir in einem Baumwipfel, wie am Tag zuvor auch schon, einen Adlerhorst. Die Könige der Lüfte scheinen aber momentan nicht zu Hause zu sein.

Wenig später steht überraschend ein jüngerer Elchbulle am Flußufer. Sein Geweih hat noch nicht ganz die ausladenden Formen angenommen.

Dafür läßt er mir aber Zeit, den Foto aus dem wasserdichten Wickelsack zu kramen und ein Bild zu nehmen, bevor er im dichten Gehölz entschwindet.

Die Paddelstrecke ist sehr schön und abwechslungsreich.

Von einem ruhigen Seitenarm starten platschend 4 Schwäne, als wir uns auf dem Fluß nähern.

Stefan will's heute endgültig wissen, ob in diesem Fluß doch noch Fische sind oder nicht, und läßt es wobbeln.

Ein tatsächlich mal vorkommendes, längeres gerades Stück ohne Kurven und Mäander bietet sich dafür an.

Die Angel kommt hinten ins Boot und der Wobbler wird hinterher geschleift. Aber auch bei der Ehrenrunde in einem ruhigen Seitenarm, fällt kein Fischlein auf die Falle herein.

Stefan ist und bleibt auf der Tour ein glückloser Fisch-Jäger und Fallensteller.

Als Entschädigung dafür, gibt's zur Mittagsrast restliches Bannock und Pfannkuchen mit stärkendem duftendem Speck.

Der Zusammenfluss mit dem North MacMillan rückt näher.

Landschaftlich ein sehr schönes und interessantes Teilstück.

Passend dazu wird auch das Wetter freundlicher und die Sonne zeigt sich wieder.

Wir genießen einfach mal, und lassen uns als temporären Canadier-Triamaran treiben. Der North-Mac wird zum Ziel erklärt, und dort wollen wir Ausschau nach einem schönen Übernachtungsplatz halten.



vor N-MacMillan
JPEG-Bild 25 kb

Kurz vor der Mündung könnte sich eine Hütte zur Übernachtung anbieten.

Schlecht sieht'se nicht aus, aber zur Übernachtung für 6 Personen doch nicht ganz geeignet, und der Platz davor für unser Tipi ein bißchen knapp bemessen. Die Mehrheit der Gruppe ist für's weiterfahren.

Nach 182 zurückgelegten Paddelkilometern stoßen wir, bei km 302, auf den von rechts kommenden North MacMillan.

Eigentlich wäre die Flußreise auf dem South MacMillan jetzt offiziell beendet, aber die Tour geht nach dem Zusammenfluss der beiden Arme auf dem MacMillan noch weiter.

Die Qual der Wahl, welche Kiesbank wählen wir ?

Noch vor der einzigen historischen Stätte auf dem Weg nach Pelly Crossing, dem ehemaligen

Goldgräber-Camp Armstrong Landing am Russell Creek, wollen wir die Entscheidung getroffen haben.

Nach Infos könnten sich dort Indianer zur Jagd aufhalten, die Fremden gegenüber wohl nicht besonders aufgeschlossen sind.

Ein schöner Platz ist ausgewählt, Camp 8.

Beim Ausladen der Boote ein herrlicher Regenbogen über dem Fluß. Dazu im Hintergrund der alles überragende, schneebedeckte Mount Armstrong der Russell Range.

Es wird wieder geschlemmt: Links herum gedreht-gewickelte Spiralnudeln, mit einer selbstgebrauten Sauce aus frischen Zwiebeln, Speck, Salami, gekochtem Schinken, Käse, Paprika, Pfeffer,

Am Abend fräsen überraschend 2 Jäger, in einem satt motorisierten Motorboot, freundlich winkend flußauf an uns vorbei. Die ersten menschlichen Wesen denen wir begegnen.

Den Gestank von Abgasen ist man überhaupt nicht mehr gewöhnt.

Ein paar Stunden später kommen sie wieder zurück, wie's aussieht, sind es aber keine Indianer.

[Hier geht's zur Fortsetzung des Berichtes mit dem 8. Paddeltag](#)
[\(von Armstrong Landing bis zum Ende\)](#)

[Zurück zur Tourenübersicht](#)

Copyright beim Verfasser:

© Ralf Schönfeld