

Yukon 2010

741 km im Zweier-Kajak von Whitehorse nach Dawson City durch die subarktische Wildnis

Der Yukon ist
schön, gefährlich, gewaltig, faszinierend
- ein Abenteuer vom ersten bis zum letzten Kilometer



Foto: Scott McDougall

Ein Tourenbericht

Reiner Brumme + Dr. Karin Peterlein

„Ich will lieber Asche sein, als Staub!

Ich will lieber, dass mein Lebensfunke sich ausbrennt in einer hellen Flamme, als dass er in Fäulnis erstickt.

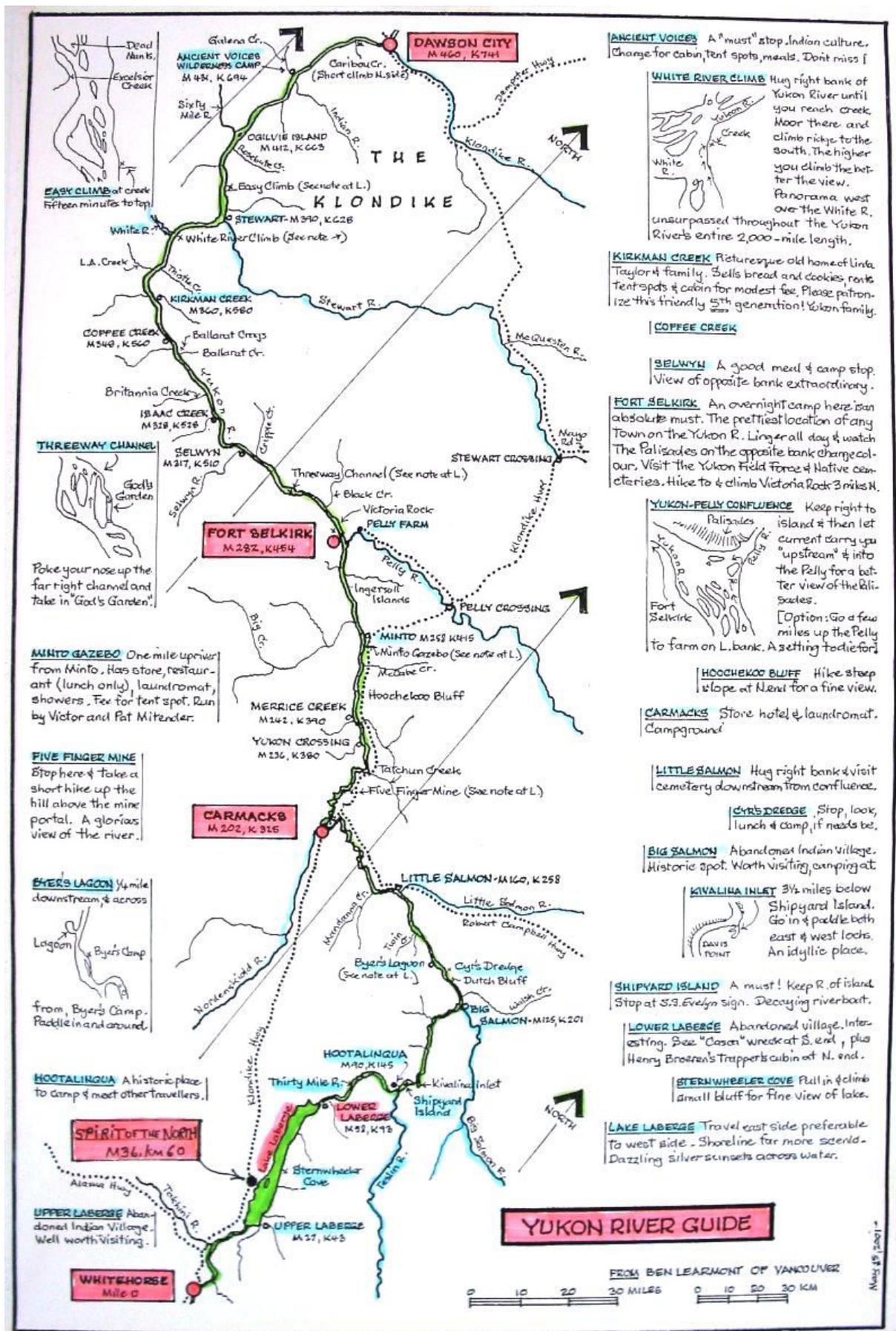
Ich will lieber ein prächtiger Meteor sein, der in all seinen Atomen zugleich verglüht, als ein langlebiger verschlafener Planet.

Der Mensch ist gemacht, damit er lebt; nicht, damit er existiert. Ich werde meine Tage nicht damit vergeuden, dass ich sie zu verlängern suche. Ich werde meine Zeit gebrauchen.“

Jack London



Quelle: www.yukonhostels.com



ANCIENT VOICES A "must" stop. Indian culture. Charge for cabin, tent spots, meals. Don't miss!

WHITE RIVER CLIMB Hug right bank of Yukon River until you reach creek. Moor there and climb ridge to the south. The higher you climb the better the view. Panorama west over the White R. unsurpassed throughout the Yukon River's entire 2,000-mile length.

KIRKMAN CREEK Picturesque old home of Linta Taylor & family. Sells bread and cookies, rents tent spots & cabin for modest fee. Please patronize this friendly 5th generation! Yukon family.

COFFEE CREEK

SELWYN A good meal & camp stop. View of opposite bank extraordinary.

FORT SELKIRK An overnight camp here is an absolute must. The prettiest location of any town on the Yukon R. Linger all day & watch the Palisades on the opposite bank change colour. Visit the Yukon Field Force & Native cemeteries. Hike to & climb Victoria Rock 3 miles N.

YUKON-PELLY CONFLUENCE Keep right to island & then let current carry you "upstream" & into the Pelly for a better view of the Palisades. [Option: Go a few miles up the Pelly to farm on L. bank. A setting for a movie.]

HOOCHEKOO BLUFF Hike steep slope at Neni for a fine view.

CARMACKS Store hotel & laundromat. Campground

LITTLE SALMON Hug right bank & visit cemetery downstream from confluence.

CYR'S DREDGE Stop, look, lunch & camp, if needs be.

BIG SALMON Abandoned Indian village. Historic spot. Worth visiting, camping at.

KIVALINA INLET 3 1/2 miles below Shipyard Island. Go in & paddle both east & west locks. An idyllic place.

SHIPYARD ISLAND A must! Keep R. of island. Stop at S.S. Evelyn sign. Decaying riverboat.

LOWER LABERGE Abandoned village. Interesting. See "Cason" wreck at S. end, plus Henry Broeren's Trappers cabin at N. end.

STERNWHEELER COVE Pull in & climb small bluff for fine view of lake.

LAKE LABERGE Travel east side preferable to west side. Shoreline for more scenic. Dazzling silver sunsets across water.

EASY CLIMB of creek. Fifteen minutes to top!

THREWAY CHANNEL

Poke your nose up the far right channel and take in "God's Garden".

MINTO GAZEBO One mile upriver from Minto. Has stone, restaurant (lunch only), laundromat, showers. Fee for tent spot. Run by Victor and Pat Mitender.

FIVE FINGER MINE Stop here & take a short hike up the hill above the mine portal. A glorious view of the river.

BYER'S LAGOON 1/4 mile downstream & across Lagoon. From Byer's Camp. Paddle in and around.

HOOTALINGUA A historic place to camp & meet other travellers.

SPIRIT OF THE NORTH M36, K60

UPPER LABERGE Abandoned Indian Village. Well worth visiting.

WHITEHORSE Mile 0

Lage und Historie

Der Yukon (Großer Fluss) liegt im hohen Norden des amerikanischen Kontinents. Er ist insgesamt ab Tagish Lake im nordwestlichen Canada bis zur Mündung in das Beringmeer im nördlichsten US-Bundesstaat Alaska 3120 km lang.

Zwischen Whitehorse und Dawson City ist er im kanadischen Yukon Territory gelegen - diese Strecke ist 741 km lang. Das Klima ist subarktisch.

Whitehorse liegt ungefähr auf 700 m Höhe und Dawson City auf 300 m Höhe.

In Europa wurde der Yukon durch Jack London's Geschichten voller Abenteuer und Härte wie „Ruf der Wildnis“ und „Wolfsblut“ aus der Zeit um 1898 mit dem großen Goldrausch am Bonanza Creek als Bach neben dem Klondike River in nördlicher Wildnis bekannt.

Auslösende Entdeckung waren die großen Goldfunde vom 16.08.1896 durch den weissen George Carmack, indianischen Dawson Charlie (alias Skookum Jim oder Tagish Charlie) und indianischen Skookum Jim Mason (alias Keish) bei einer Wanderung am Rabbit Creek, der später Bonanza Creek hieß und ein Bach Richtung Klondike River ca. 5 km östlich von Dawson war. Nach anderer Version machte die indianische Frau von Carmacks, Kate, den Fund beim Waschen von Carmacks Kleidung.

George Carmack gilt nur deshalb als erster der großen Goldfinder, weil seine indianischen Verwandten aus rassistischen Gründen keinen Claim anmelden konnten.

Die erste Gruppe der erfolgreichen Goldsucher landete am 17.07.1897 in Seattle mit der S.S.Portland an und lösten den Goldrausch mit ca. 100.000 Goldsuchern aus, die dann ab Mai 1898 um Dawson herum eintrafen und nach Gold gruben.

Der Goldrausch fiel in eine Zeit, als die Kanadier befürchteten, dass ganz Canada an die USA fallen würde - Alaska war 1867 von Russland an die USA verkauft worden und British Columbia trat erst 1871 der Konföderation Canada bei.

Canada hat daraufhin die Einwanderung aus Europa in seine Northwest Territories gefördert.

Die damaligen Stampeders (Goldsucher) zogen in der Masse nach Fährüberfahrt aus Pazifikstädten im Westen der USA mit Anlandung im alaskanischen Skagway zu Fuß mit mindestens 1.000 kg Verpflegung und Ausrüstung über die Küstenberge mit dem Chilkoot Pass in „nur“ 1.200 m Höhe oder über den White Pass.

Die Bilder der ununterbrochenen Menschenkette auf dem Gletscher den Chilkoot Pass hoch und die drastischen Beschreibungen der mühseligsten Plackerei waren schon aus Kindheitszeiten bekannt.

Direkt auf dem Chilkoot Pass verlief und verläuft die Grenze USA - Canada. Die kanadischen Grenzpolizisten der R. N. W. M. P. (Royal North West Mounted Police) kontrollierten direkt auf dem Pass, dass die Stampeders auch tatsächlich die vorgeschriebenen 500 kg Verpflegung und die ebenfalls vorgeschriebenen weiteren 500 kg Ausrüstung jeweils pro Mann mitführten. Mit den Vorgaben sollten sonst zu erwartende Hungersnöte in der Einöde der Wildnis verhindert werden.

Nach dem Pass sind die Stampeders durch die Wälder bergab zum Bennettsee oder Lake Lindeman und den Yukon River gezogen.

Ab kurz vor Whitehorse ging es dann im Mai 1898 mit im Winter 1897 gebauten Booten und Flößen die über 700 km auf dem Yukon über den Lake Laberge und die Stromschnellen Five Finger Rapids und Rink Rapids in den damaligen Handelsposten Dawson, der schlagartig von einer Handvoll Bewohner auf 30.000 Einwohner anwuchs und zu Dawson City wurde. Auch von Edmonton zogen ca. 1600 Overlanders nach Norden, von denen aber nur jeder Zehnte angekommen sein soll.

Direkt vor Dawson City mündet der grünblaue Klondike in den braunen Yukon. Fünf Kilometer oberhalb von Dawson City mündet der Bonanza Creek und 15 km oberhalb von Dawson City mündet der Hunker Creek in den Klondike - an beiden Bächen wird heute noch Goldabbau in „Goldminen“, richtiger: in Schürfen, betrieben.

Robert W. Service war zu Zeiten des Goldrausches 1898 Mitarbeiter der Bank of England in Dawson City. Aus den Geschichten und Erzählungen der Stampeders hat er sich als Poet entwickelt. Seine Poem's „The Cremation of Sam McGee“ und „The shooting of Dan McGrew“ sind in ganz Nordamerika bei jung und alt bekannt.

Der Yukon reizt von der Geschichte und auch der nördlichen Einsamkeit her. Die Beschreibungen anderer Kanuten lassen den Wildnischarakter der Tour deutlich werden. Das Abenteuer einer Befahrung lockt. Mit unserer Erfahrung, einer gewissen Abgeklärtheit und auch einer Art sonnigem Gemüt wird sich in Kombination mit Kühnheit und Entschlossenheit die Sache meistern lassen.

Die 741 km zwischen Whitehorse und Dawson City entsprechen ungefähr der Strecke auf dem Rhein zwischen Basel an der schweizerisch-deutschen Grenze und der Mündung des dann niederländischen Rhein's in die Nordsee. Auf der Donau wäre es die Strecke von Regensburg über Linz, Wien und Bratislava bis Budapest.

Im Unterschied zum Rhein liegen am Yukon allerdings nicht hunderte Dörfer und dutzende Städte bis hin zur Millionen-Stadt Köln.

Die wirklich einzige Ortschaft am Yukon River zwischen Whitehorse und Dawson City heißt Carmacks, kommt nach ca. 310 km Flussfahrt und hat lediglich 425 Einwohner (Stand: 2007) sowie vor allen Dingen eins - den General Store mit der möglichen Auffrischung der Lebensmittelvorräte und Befüllung der Benzinbehälter oder Gaskartuschenkauf zum Kochen.

Im Unterschied zum Rhein oder zur Elbe bzw. zur Altmühl, Saale, Werra oder Weser kann auch nicht fast überall links und rechts am Ufer angelandet werden.

Die in verschiedenen Grob-Karten eingetragenen wenigen „Zelt-Möglichkeiten“ sind mindestens bis Carmacks die einzigen Anlandemöglichkeiten überhaupt, da ansonsten auf der einen Seite morastiges Flachufer und auf der anderen Uferseite felsige oder sandige Steilufer jedes Anlanden oder gar Campieren verhindern.

Die zu erwartenden und auch tatsächlich vorhandenen wilden Tiere vom Biber über Weißkopfschneehuhn, Steinadler, Elch und Bär bis hin zu den Eichhörnchen und Mücken sowie halbwilden Hunden von Minenarbeitern geben der Tour auch auf diese Weise realen Wildnis-Charakter.

Wer will, kann sich auch an selbst gefangenen Fischen gütlich tun und sein Nahrungsangebot entsprechend ergänzen - aber bitte nicht vorab seine Nahrung allein darauf abstellen, da das Risiko des Nichtfangs oder nicht genügenden Fangs zu groß wäre.

Auf der gesamten Tour würde ein Handy ab Whitehorse nur ungefähr die ersten 30 km bis kurz hinter den Takhini River oder eventuell bis zum Upper Laberge am Beginn des Sees Lake Laberge nutzbar sein, wenn es die nordamerikanischen Frequenzen bedient. Danach ist im wahrsten Sinne des Wortes „Funkstille“ angesagt.

Selbst geführte Gruppen mit River Guide haben nur ein Emergency Satelliten-Telefon für tatsächliche Notfälle und damit nicht für Unwohlsein, Erkältung oder bloße Darmprobleme.

Wenn zwei Mann allein im Kajak oder Canadier unterwegs sein wollen, sollten beide über Paddelerfahrung auf verschiedenen kleinen und großen, behäbigen und schnellen Flüssen mit Stromschnellen-Abschnitten einschließlich Kentererlebnis und Campingerfahrung im Kleinzelt mit täglichem Auf-und Abbau auch bei tagelang anhaltendem Schlechtwetter einschließlich Selbstkochen aller Esserei und Trinkerei verfügen.

Beide bilden dann eine Schicksalsgemeinschaft und müssen sich aufeinander verlassen können.

Es muss auch vorher und während der gesamten Tour klar sein, dass man wirklich nur das hat, was man am Körper trägt und im Boot hat.

Etwas überhaupt beim ersten Ablegen oder dann an einem Morgen am Fluss zu vergessen, wäre lebensgefährlich. Wegen der sehr beschränkten Bootskapazität hat man ja sowieso nur das mit, was „not“-wendig ist.

Die von Dieter Reinmuth angegebene Möglichkeit der Sammlung von Paddelerfahrung für Anfänger auf einem ruhigen Seitenarm des Yukon am Rande von Whitehorse zu Beginn einer Tour ist nur Leuten anzuraten, die mit ihrem Leben spielen wollen.

Der Yukon ist selbst als reiner Fluss mit seiner hohen Strömungsgeschwindigkeit, den ständig wechselnden Strömungsverläufen, den vielen kaum oder gar nicht erkennbaren Sand- oder Kiesbänken und den ebenfalls vielen kaum erkennbaren treibenden, gerade auflaufenden oder schon aufgelaufenen großen Bäumen einschließlich Wurzeln und Ästen mitten im Fluss schlichtweg nichts für Anfänger.

Zum Vergleich: Die Elbe hat ständig eine Strömungsgeschwindigkeit von 5 - 5,5 km/h, der Yukon meistens eine von ca. 10 - 11 km/h.

Wenn man auf einer Kiesbank selbst mit dem äußerst flach gehenden Kajak aufläuft und auch nur einer zum Flottmachen aussteigt, reißt es das Boot wegen der hohen Strömungsgeschwindigkeit fast weg - der eine Aussteigende muss allerdings auch in der Lage sein, mitten in einem breiten Strom mit 500 m Entfernung jeweils links und rechts vom Ufer ohne Kenterung wieder ins Boot zu gelangen. Sonst säuft der Aussteigende und bei Kenterung auch der Partner ab.

Wir haben erst in Dawson City zum Abschluss unserer Yukon-Tour erfahren, dass unmittelbar vor unserer Tour ein sportlich gestählter erfahrener Mountie in Person des 26-jährigen Yukon RCMP officer's and Osgoode native's Michael Potvin auf dem Stewart River als einem der Yukon-Nebenflüsse ertrunken ist.

Das Zweierboot der beiden Mountie's war auf eine Kiesbank aufgelaufen und wurde von der Strömung und einer Welle zum Kentern gebracht.

Der andere Mountie hat sich am Boot festgehalten und wurde gerettet. Michael Potvin wollte schwimmend ans Ufer gelangen und ertrank. Sein Körper wurde 14 Tage später und damit während unserer Tourzeit über 70 km flussabwärts gefunden (www.rcmp-grc.gc.ca/news).

Sein Vater erklärte gegenüber der Ottawa Citizen: „The Yukon rivers are not like in this area. ... They're full of currents, undertows, cuts ... they're wild ...; they're just killer rivers.“

Bei starkem Regen oder/und aufliegenden Wolken ist besonders in den gewaltigen Rechts-Links-Kurven des Flussverlaufes beginnend hinter Carmacks und dann andauernd bis Dawson City das gegenüberliegende Ufer nicht mehr zu sehen.

Man fährt dann nach Erfahrung und auf Verdacht ungefähr in die Richtung, wo die gegenüberliegende Landspitze vermutet wird.

Der Fahrer eines Grabner-Schlauch-Kajak's hat uns beim zufälligen Wieder-Treffen zum Rückflug auf dem Flughafen in Whitehorse gesagt, dass bei ihnen beiden in dieser Konstellation der altbekannte Spruch aufkam: „Jetzt fahr'n wir über'n See, über'n See.“

Man sollte sich moralisch-mental und physisch in der Lage sehen, einem unvermutet auftauchenden Bären in aller Ruhe auszuweichen.

Je nach Lage muss man den auch mit Bärenspray(?), einer kalten Waffe (großes Messer oder tatsächlich stabile Saufeder) oder einer Schusswaffe (Büchse oder Doppelflinte) abwehren und nötigenfalls auch killen können und wollen.

Das muss als Thema im Kopf und durch Übung geklärt sein, bevor man eine konkrete Tourenplanung für den Yukon überhaupt beginnt. Es ist und bleibt ein Abenteuer in der Wildnis.

Damit auch wegen der im folgenden Bericht erkennbaren ziemlich langen Tagestouren auf dem Yukon keine unrichtigen Einschätzungen zu Grunde gelegt werden, folgen auf Empfehlung von Lesern des Entwurfs dieses Berichts die nachstehenden Angaben: wir sind beide Freiberufler mit eigener Arztpraxis bzw. Anwaltskanzlei, deutlich in den Fünfzigern, nicht in einem Kanuclub, gehen auch nicht ins Fitness- oder Kraftstudio, fahren jährlich einmal mit geliehenen Kajaks oder Canadiern auf verschiedenen Flüssen Halbtagestouren, ausnahmsweise Mehrtagestouren und sind ansonsten an Flüssen auch mehrtägig mit Fahrrad sowie im Wald per pedes oder Ski unterwegs. Also beweglich, interessiert und motiviert, aber weder Freaks noch Paddel-Profis.

Wegen der beruflichen Einbindung kam für die gesamte Reise einschließlich An- und Abreise aus bzw. wieder nach Sachsen zurück nur ein Zeitraum von drei Wochen in Frage.

Auf diesen Zeitraum und die für Dawson City und Umgebung vorgesehenen Ausflüge in die Geschichte und Kultur wurde auch im Vertrauen auf die eigenen Kräfte und Erfahrungen die gründliche Planung der Tour auf dem Yukon abgestellt und dann so im wahrsten Sinne des Wortes mit einem Zweier-Kajak durchgezogen.

Wer einen Canadier nutzen oder sich unterwegs mehr Zeit lassen will, sollte mindestens eine Woche mehr einplanen.

Tag 1 - Whitehorse bis hinter Egg Island 28 km Tagestour, auflaufend 28 km

Dienstag, 20.07.2010 Flug Frankfurt/Main - Whitehorse direkt über 9 h, 28 Min.
Zeitdifferenz zwischen deutscher MESZ und Yukon Time (PDT) 9 h zurück

Paddeln 18:05 bzw. 18:30 - 22:05 Uhr

Früh 07:36 Uhr im Flughafen Frankfurt/Main eingetroffen.

Wir hatten am Vorabend schon den Vorabend-Check-In bei Condor genutzt, gemütlich im benachbarten Kelsterbach gespeist und im Hotel „Tanne“ (www.airporthotelanne.de) übernachtet. Im Hotel waren bei 85,- € für das Doppelzimmer auch noch 14 Tage Parken für das Auto mit drin - das Hotel ist zu empfehlen.

Der Gate für den Abflug war allerdings bei vorgesehenem Start 10:15 Uhr noch nicht angezeigt. Die Anzeige erschien dann erst 08:35 Uhr.

Normale Sicherheitskontrolle und dann „Sonderbehandlung“ für USA/Canada-Passagiere.

Das Boeing-767-300-Flugzeug der Condor stand pünktlich bereit. Unsere Verwunderung wegen vieler freier Sitzplätze führte zur eigentlichen Abflugzeit zur Ansage des Kapitäns, dass noch über 40 Passagiere aus Hamburg fehlen würden.

Die kamen dann eine halbe Stunde später und füllten die Maschine bis zum letzten Platz der 270 Sitze.

Das hinter uns Platz nehmende Ehepaar aus Mecklenburg-Vorpommern gab an, es hätte nicht an ihrem Zubringerflug gelegen. Sie wären nämlich schon 08:30 Uhr in der Flughafenhalle gewesen. Eine ganze Passagiergruppe hätte allerdings Probleme mit den Sonderkontrollen gehabt. Viele hätten irgendwelche Zettel ausfüllen und die Flughafen- bzw. Sicherheitsmitarbeiter dann die Daten in den Computer eingeben müssen.

Offenbar hatten sie die vorher notwendige Einholung der ESTA-Genehmigung nicht realisiert gehabt.

10:57 Uhr MESZ erfolgt unser Start zum Direktflug.

Auf unserer Tour und anschließend in Dawson City haben wir mehrfach festgestellt, dass Deutsche und Schweizer sowie Kanadier diesen Direktflug von Condor aus Deutschland nach Whitehorse nicht kannten. Sie sind mit Zwischenstop und Umsteigen über Vancouver oder Calgary eingeflogen.

Condor führt den Direktflug im Sommer zweimal wöchentlich durch. Dienstags von Frankfurt/Main nach Whitehorse und anschließend nach Anchorage in Alaska, donnerstags von Frankfurt/Main nach Whitehorse und anschließend nach Fairbanks in Alaska.

Die Yukon-Reisenden können in Whitehorse für den Rückflug also wieder in die Maschine steigen, haben aber eine Zwischenlandung entweder in Anchorage oder in Fairbanks jeweils in Alaska und damit einen Transitaufenthalt einschließlich Border Control in den USA.

Bei Start für den Rückflug in Whitehorse bekommt man als Transitreisender über Alaska und damit die USA in der Eigenschaft als Nonimmigrant Alien keine Schusswaffe sicher durch die Kontrollen. Dass man mal mit dem AFT Form 6NIA zum Alien wird, wussten wir bis dahin auch noch nicht. Was Sachsen so alles werden können, wenn sie die Welt beschnarchen.

Nach Meinung einiger sind die USA-Grenz-Kontrollen in Alaska im Transitraum einschließlich Fingerprint und Gesichtsfoto zwar illegal.

Man bekommt nämlich trotz angeblicher Einreise in die USA kurioserweise auch keinen Einreisestempel der USA in den Pass gedrückt. Angesichts der „Schwierigkeiten“ bestimmter Behörden, zwischen Tourist und Terrorist zu unterscheiden, riskiert aber der Versuch eines Schusswaffentransits, dass man alaskanische Gefängnisse von innen kennenlernt und mit einem vieljährigen Einreiseverbot in die USA rechnen muss.

Wer zur Sicherheit (Protection against wildlife) eine Schusswaffe in Form einer Büchse oder Flinte als Langwaffe für die Yukon-Tour nutzen will, hat bei der Einreise in Canada und der Ausreise aus Canada keine Probleme (www.cbsa-asfc.gc.ca - hier: Importing a Firearm...).

Es wird einfach die vorher ausgefüllte Non-Resident Firearm Declaration CAFC 909 dann in Whitehorse beim kanadischen Zollbeamten (nicht vorher!) unterschrieben, beim Zoll 25,-\$ bezahlt und man hat damit eine auf 60 Tage befristete Firearms licence, die bei der Ausreise wieder vorgezeigt wird. Kurzwaffen Pistole/Revolver sind im Yukon Territory nicht erlaubt.

Der Rückflug muss dann allerdings über Vancouver oder einen anderen canadischen Flughafen mit Non-Stop-Flug von Canada nach Deutschland erfolgen. Eine Schusswaffe im Transit durch Alaska/USA bringen zu wollen, ist also verwegen bis aussichtslos.

Ausleihe im Yukon gibt es nicht. Eine Schusswaffe darf auch nicht von Canada per Post (shipping) nach Deutschland zurückgeschickt werden - a firearm brought into Canada on a Non-Resident Firearms Declaration must leave Canada with you, so die freundliche Antwort von Brenda per e-mail aus der RCMP. Dadurch ist auch die legere Empfehlung von Kanadiern nicht umsetzbar, die legal eingeführte Schusswaffe am Ende der Tour im Yukon zu versenken, in einen Papierkorb zu stecken oder zu verschenken.

Über die Niederlande, die Nordsee, Nordgrönland mit zahlreichen hohen Bergen und Gletschern ging es jedenfalls für uns zunächst im Flugzeug über das eisbedeckte Nordmeer und Baffin Island Richtung Whitehorse.



Beim von Norden kommenden Anflug auf Whitehorse wurden der Lake Laberge mit Richthofen Island und der in zahlreichen S-Kurven mäandrierende Yukon sichtbar.



Wir landen 11:27 Uhr Ortszeit = Yukon Time = PDT = Pacific Daylight Time und sind damit wegen der Zeitverschiebung trotz 9 ½ h Flugdauer von der Uhrzeit her nur eine halbe Stunde nach unserem Start in Frankfurt/Main am gleichen Tag in Whitehorse angekommen.

Whitehorse hat lediglich 24.890 Einwohner. Unsere Maschine ist nach dem Flugplan die größte, die hier überhaupt landet.

Die Flugzeuge auf dem Gelände sind regelmäßig nur Viersitzer, vereinzelt Zehnsitzer. Zwei Stunden nach uns kommt eine Maschine aus Vancouver mit ca. 40 Sitzen.

Der Flughafen ist sehr überschaubar. Alle Passagiere, auch die nach Alaska weiterfliegenden, müssen aussteigen. Die Alaska-Weiterflieger verlassen die Maschine zuerst und werden in den Transitraum geführt.

Der kanadische Beamte sieht unsere Wildnis-Aufmachung mit wasserdichten Obergewändern und Tagesrucksack und fragt nach Wurst, Eiern, Schusswaffen, Bear spray und ähnlichem. No, no, no. Wie lange Aufenthalt geplant, was ist der Zweck - 17 Tage, Yukon Kayaking. Passieren. Lebensmittel sollte man nicht dabei haben - Ärger im Quadrat und Wegnahme wären vorhersehbar. Schusswaffen braucht man nur mit 25 \$ Gebühr anmeldend vorzeigen.

Unser Gepäck kommt nach lediglich 10 Minuten Wartezeit und ist komplett. Meine wasserdichte rote Ortlieb-Umhängetasche mit der sehr speziellen Saufeder enthält ein Protokoll des deutschen Zolls Nr. 116362: „Bei Ihrem Gepäck bestand der Verdacht auf Transport eines Gefahrgutes, welcher nicht erlaubt ist. Ihr Gepäck wurde daher aus Sicherheitsgründen geöffnet. Dabei wurden keine Gegenstände entnommen.“. Die vorsorgliche Beifügung einer deutschen und englischen Beschreibung der zerlegten Saufeder (It's a shaft in 3 parts and a blade as a wild boar spear) hat geholfen. Das Gerät ist noch komplett drin.

12:05 Uhr sind wir aus dem Flughafen raus.

Die im Flugzeug vor der Landung angekündigten 14°C mit Nieselregen stellen sich zum Glück als 20°C bei Sonnenschein und leichter Bewölkung heraus.

Bei dem halben Dutzend örtlicher Anbieter von Reisemobilen, Autos und Hotels mit ihren hochgehaltenen Schildern ist unser Bootsverleiher Nature Tours of Yukon Joost van der Putten trotz (oder wegen?) der vorher gezahlten Kosten für die Ausleihe des Kajak's mit 470,- kanadischen Dollar und auch den Flughafentransfer nach Whitehorse mit 20,- kanadischen Dollars jeweils zuzüglich 5 % GST nicht dabei.

Die von mir angesprochene freundliche Mitarbeiterin von Fraserway erklärt, dass sie Joost kennt und der auch eigentlich zuverlässig wäre. Heute hätte sie ihn allerdings noch nicht gesehen und sein Standort wäre „etwas“ außerhalb von Whitehorse. Nach einer viertel Stunde wird der Fahrer des Hotel shuttles gefragt. Der kennt unseren Bootsverleiher nicht, erlaubt aber mit eigener Anregung dazu einen Handyanruf. Beim Bootsverleiher meldet sich aber nur die Mailbox.

Nach einer halben Stunde Wartezeit mit deutlich abflauer Zahl von Wartenden ist ein Taxi-Fahrer so freundlich, einen nochmaligen Anruf zu starten. Wieder nur die Mailbox.

Ein anderer Deutscher schimpft erregt telefonisch mit seinem Wohnmobilverleiher, weil der das bestellte Wohnmobil nicht übergeben kann - der Tourist befürchtet Nichteinhaltung seines offenbar (zu) straffen Zeitplans Wohnmobil-Inlandspassagenfähre-Rückflug.

Nach anderthalb Stunden dritter vergeblicher Versuch mit zwei unserer von meiner vorherigen Canada-Reise vorhandenen 25-Cent-Münzen (Quarter) am Münztelefon.

Nach zweieinhalb Stunden umsonst Warterei sind wir uns einig, einen letzten Telefonversuch zu starten und bei Ergebnislosigkeit mit dem Taxi nach Whitehorse zu fahren und dabei auch das Risiko der nochmal-Zahlung eines anderen Bootes auf uns zu nehmen. Der uns empfohlene Bootsverleiher muß offenbar das Kajak von einem anderen Bootsverleiher in Kommission nutzen, da er selbst nach dem Ergebnis unserer hinweisveranlassten späteren Recherche nur Canadier im Bestand hat. Dafür kommen in Whitehorse dann eigentlich nur Kanoe People (www.kanoepeople.com) und Up North (www.upnorthadventures.com) in Frage. Bei letzteren wird auch Deutsch gesprochen.

Jedenfalls landen wir auch beim vierten Telefonat und Verbrauch unserer letzten zwei 25-Cent-Stücke (ein Telefongespräch kostet 2 x 25 Cent) wieder auf der Mailbox.

Also Taxi gerufen. Wir haben die Ehre mit Don, dem Präsidenten von Grizzly Bear Taxi. Der macht mit 12 Dollar einen fairen Preis, weil er unterwegs noch etwas in einem Autohaus abgeben muss. Normal wären 15 \$.

Der Flughafentransfer mit einem der vorhandenen Taxis ist also günstiger als der vorher bestellte und bezahlte mit einem Bootsverleiher für 20 \$.

Der Flughafen liegt am Alaska Highway. Kurze Strecke darauf rechts bzw. nördlich Richtung Carmacks und wir biegen nochmals rechts ab in die Two Mile Hill Road und fahren deutlich talwärts nach Whitehorse rein.

Die Second Avenue ist die Hauptstraße für den Straßenverkehr durch die Stadt. Wir sehen schon in der quadratisch angelegten Gliederung das Einkaufszentrum und landen dann an der First Avenue mit der dort gelegenen Station von Kanoe People.

Für den Neuling in Nordamerika: Die Straßen in den Städten parallel zum Fluss, See oder Meer heißen immer Avenue (AVE) - die erste Avenue direkt am Fluss, See oder Meer immer First Avenue, dann die weiter weg vom Fluss gelegenen Second Avenue, Third Avenue usw.. Die rechtwinklig von den Avenues schachbrettartig abgehenden Straßen werden als Street (ST) bezeichnet haben dann immer Namen, dabei die wichtige den als Main Street.

Die Entfernung zwischen zwei Streets wird auch als Block bezeichnet - in Whitehorse sind es also auf der Second Avenue hinter der Ecke Wood Street bis zur Main Street anderthalb Blocks.

Scott McDougall, der freundliche Inhaber der von uns zuerst angesteuerten Kanoe People, hat erbaulicher Weise tatsächlich von unserem eigentlichen Bootsverleiher die auch an ihn schon weiterbezahlte Kommission für ein Amaruk Double Kayak. Das Kajak wäre vom Einsatz nur noch nicht da, er hätte allerdings ein anderes Double Kayak von Nimbus.

Das Ding sieht aus wie ein schmales See-Kajak, ist aber das einzige Zweier-Kajak im verfügbaren Bestand. Wir könnten natürlich auch einen beliebigen Canadier bekommen.

Das lassen wird lieber sein, da dann ständig beide paddeln müssten und wir ohne Steuer tatsächlich wegen absehbarem mehr oder weniger Zick-Zack-Kurs über den Fluss dann mehr Kilometer paddeln müssten und einige Tage mehr Zeit brauchen würden.

Zum Verständnis für Nicht-Paddler: beim Kayak als dem schmalen Jagd-Boot der Eskimo/Inuit hat jeder ein Doppel-Paddel und kann auf beiden Seiten paddeln, beim Canadier als dem breiten Transport-Boot der Indianer/Natives/First Nations nur ein einfaches für eine Seite. Beide werden in Blickrichtung vorwärts gefahren.

Ein Touren-Kayak ist breiter als ein See-Kayak, dadurch kippstabiler und es hat auch noch ein mit den Füßen über Leinenzug bedienbares Steuer, ein Canadier nicht. Kanu ist häufig der Oberbegriff für Kayak/Kajak und Canadier.

Kajaks sind in der Ausleihe für die 740-km-Tour ca. 100 - 150 \$ teurer als ein Canadier.

Wir schlucken die Kröte in Form des Nimbus, deponieren unsere Sachen, vergewissern uns im Kanoe People Store der Kaufmöglichkeit von für unseren Doppelanschluss-Kocher geeigneten Gaskartuschen und gehen Proviant für die nächsten Tage einkaufen.

Beim empfohlenen Extra Food haben wir zunächst Probleme mit dem Einkaufswagen. Die 1-Dollar-Münze können wir noch in den Schlitz einschieben, der Kettenverschluss zum anderen Wagen löst sich allerdings nicht. Freundliche Aufklärung: Man muss noch den eigenen Haken an der Kette in einen zweiten Verschluss oberhalb des Schlitzverschlusses für die 1-Dollar-Münze hineinstecken.

Das Angebot ist groß. Die Fleisch- und Wurstabteilung hält nur Riesenpackungen mit 10 Hähnchen oder 20 Hähnchenschenkeln und 20 oder 30 Wiener Würstchen bereit. Reis gibt es in Säcken (nicht: Säckchen) und Ketchup in Eimern. Die sogenannte Salami ist offenbar eine Art ganz weiche Mettwurst und entspricht auch in ihrer grauen natürlichen Konsistenz nicht unseren Vorstellungen.

Am Ende legen wir uns Bananen, abgepacktes und geschnittenes Brot, Hotdogs, Margarine, verschiedene Dosengerichte, Nudeln, Marmelade, Zwiebeln, verschiedene Früchte in Dosen, Mini-Käse Babybel, Ketchup, Speiseöl, 2 x 2 Liter Pepsi-Cola, Saftpacks, Mineralwasser und Milch in den Wagen. Wir treffen ein deutsches Ehepaar in den Vierzigern aus dem Flugzeug wieder. Die haben ungeheuer viel in ihrem Einkaufswagen - sie wundern sich über unsere zurückhaltende Einkaufsmenge. Nachdem wir ihnen erklärt haben, dass wir alles in einem kleinen Kajak unterbringen müssen und sich herausstellt, dass sie ein großes Wohnmobil bestücken wollen, können wir auch noch zusammen lachen.

Sie trauen sich eine Kajak-Tour auf dem Yukon nicht zu und wollen das Ganze lieber vom Ufer aus betrachten.

Feuerzeuge (Lighters) sind nicht aufzufinden. Die auch hier freundliche Verkäuferin führt mich in die richtige Abteilung. Hier gibt es Lighters als ca. 20 cm lange Stabfeuerzeuge mit Piezozündung. Die wären auch für Lagerfeuer zum Anzünden geeignet, können aber wegen Verpackungsstatus nicht vorgeführt werden.

Hinterher stellt sich beim ersten Gebrauch heraus, dass die sehr kurze Flamme nur für Gaskocher und unter Mühen zum Anzünden von Zeitungspapier geeignet ist.

Bier oder andere alkoholische Getränke gibt es in solchen normalen Lebensmittelläden nicht.

Der spezielle Liquor Store wäre aber um die Ecke.

Beim Bezahlen wieder die übliche Addition der ausgewiesenen Beträge und dann + 5 % GST (Goods and Service Tax = Mehrwertsteuer). Die war 2004 bei der Bärenjagd in British Columbia noch bei 7 % und wurde auf 5 % reduziert. Steuerentwicklung mal anders.

Der Liquor Store ist tatsächlich nur um die Ecke Richtung Kanuverleih. 6 Dosen a' 0,341 Liter Yukon Gold Bier im Pack kosten brutto 12,99 kanadische Dollar.

Die paar hundert Meter Fußweg offenbaren wiederholt die deutliche Freundlichkeit der Kanadier. Wenn man als Fußgänger zum Gang über die Straße ansetzt, bleibt der sowieso nur schleichende und nicht rasende kanadische Autofahrer stehen und lässt uns über die Straße.

In der Buchhandlung Fireweed auf der Main Street holen wir noch die per Internet bestellten Yukon River BookMaps in den beiden Ausgaben Whitehorse-Carmacks und Carmacks-Dawson City.

Beim Kanu-Verleih Kayak am Ufer bereitlegen. Gesamtes Gepäck aus den Rucksäcken und Taschen holen. Einweisung in die Kayak-Steuerung und Einstellen derselben.

Die Steuerung für den Paddler in der Vorderluke ist durchgeschnitten, die hintere funktioniert. Der Seilzug für das Steuerblatt lässt sich nicht auf halber Höhe in einer Krampe oder ähnlichem einhaken.

An den Benutzerspuren ist ersichtlich, dass der rückwärtige Fall-Schlitz für die Land-Position des Steuers fehlkonstruiert ist. Auf dem Dorf hieß das früher „Schindmähre“.

Ich wähle durch den Kamera-Sucher zwei geeignete Ausschnitte mit dem Yukon, dem Boot und uns als Motiv aus - Scott drückt freundlicherweise auf den Knopf.

Wir machen dann als Erstes vorn und hinten am Boot jeweils 7 m schwimmfähige 6-mm-Leine und in der Mitte noch einmal 6 m fest und knüpfen jeden Meter einen Knoten ein.

Kanuaspiranten ist anzuraten, sowohl solche Leine als auch mindestens 40 m andere 3-mm-Outdoor-Schnur zur Befestigung der Paddel am Boot und für alle möglichen Festbindereien von Überzelt an Bäumen und Büschen sowie Gepäck am Boot als Utensil von zu Hause mitzubringen.

Wer die Paddel nicht sofort mit Leine am Boot sichert, kann bei Kenterung, bloßer Unachtsamkeit am Ende eines langen Paddeltages oder Verhakeln an Baumästen des Paddels verlustig werden. Ersatz wäre dann „selbstgeschnitzt“.

Wir haben jedenfalls Sorgen, dass unsere Gepäckhaufen in das offenbar gegenüber dem bestellten Amaruk schmalere Nimbus passen.

Mit Vor und Zurück und Einpacken und wieder Auspacken sowie Tauschen verschiedener Großgepäckstücke wie Schlafsäcke, Isomatten und Zelt zwischen den beide Ladeluken und den Stellen hinter den beiden Sitzen sowie oben zwischen den Gummibändern klappt es dann aber doch. Die schweren Gepäckstücke und Essenteile/Flüssigkeiten sind am Bootsboden unter der Wasserlinie, die leichteren mehr nach oben gepackt. Die Luken werden geschlossen. Die leeren Rucksäcke und die leere große wasserdichte Tasche müssen jedenfalls obendrauf.

Wir bekommen von Scott deutliche Ermahnungen mit im wahrsten Sinne des Wortes erhobenen Zeigefinger: „The Lake is the boss! The deadline from the beach is 100 m. Round about this distance you would sink!“.

Wir haben das Boot nur vom Abend des 20.07. - 31.07. und damit lediglich für 12 Tage gemietet. Nach unserer überschlägigen Planung sind da für die 740 km schon 2-3 Tage Reserve für Schlechtwetter mit kurzer Tagestour oder/und Ruhetag unterwegs schon eingerechnet.

Scott fragt uns, ob wir eine längere Ausleihzeit für das Kayak benötigen, weil selbst für die gegenüber Canadiern schnelleren Kayak's 14-17 Tage Fahrzeit von Whitehorse nach Dawson City üblich wären. Canadier brauchen meistens 16-21 Tage.

Ich packe daraufhin mein mit 2,45 m sehr langes zusammensteckbares Doppelpaddel aus DDR-Zeiten vom Pouch-Faltboot-Zweier RZ 85 mit den wirklich sehr großen Holzblättern (46 cm lang, 18 cm breit) aus und sage ihm, dass wir noch eher als am 31.07. ankommen wollen - allein mein Paddel bringt so viel Zug wie die insgesamt zwei Paddel eines Canadiers mit zwei Mann Besatzung.

Er wiegt zweifelnd den Kopf und fragt uns, ob wir neben dem Paddel für Karin noch ein Ersatzpaddel als drittes Paddel brauchen.

Das wird verneint, da Karin als meine Yukon Queen sowieso nicht so viel paddeln soll, der Paddler wäre ich. Im Notfall würden wir eben das Paddel von Karin nehmen.

Die nächste Frage nach warmer Kleidung inklusive dicken Handschuhen können wir bejahen - wir sind auch von oben bis unten für subarktisches (!) Schlechtwetter ausgerüstet.



18:05 Uhr legen wir in den hier mit ca. 12 km/h sehr schnell fließenden Yukon hinein ab. Nur 100 m nach dem Startpunkt, gerade vorwärts in der Strömung angekommen, verhakt meine Steuerung beidseitig in den Führungsschienen unter Deck und ich fluche heftig. Zum Glück sehe ich links vor uns hinter einem in den Yukon einmündenden Rinnsal eine ruhigere Stelle und lege trotz Protest von Karin: „Wir können doch nicht schon wieder anhalten.“ am Ufer an.

Über 700 km auf einem unbekanntem Strom in der Wildnis mit nicht funktionierendem Steuer will ich uns nämlich wirklich nicht antun.

Die 500 m zurück per pedes am Ufer entlang zum Bootsverleiher: „The adjustment doesn't work.“. Er kommt jedenfalls mit und stellt auch mit kräftigen Fußritten die Steuerung nochmals ein.

Wahrscheinlich hatten sich beim Vornutzer oder auf dem über 500 km langen Rücktransport auch über kilometerlange Schotterabschnitte des Klondike Highway Steinchen oder Sand in den Schienen der Fußpedale eingefressen und die Steuerung verklemmt. Wir sollen jedenfalls aller paar Tage die Steuerschienen mit Wasser säubern, damit uns das unterwegs nicht noch einmal passiert.

18:30 Uhr sind wir dann tatsächlich wieder auf dem Yukon. Unser See-Kajak ist kipplig wie ein Lämmerschwanz und selbst für zwei schlanke Personen eng.

Kurz hinter Whitehorse wird die Strömung drastisch langsamer. Erinnerungen an den Spreewald mit dortiger „Strömung“ 0-1 km/h und die mühselige Plackerei auf der Lahn mit an vielen Staustufen kilometerlang stehenden Wässern werden wach.

Ich befürchte eine nicht geahnte kräftezehrende Keulerei für die noch vor uns liegenden über 700 km bis Dawson City. Auf was haben wir uns da eingelassen?

Irgendwie geht's dann einige Kilometer flussabwärts wieder etwas schneller.

Am rechten sandigen Steilufer peitschen irgendwelche Geräusche. Biber sind von uns erschreckt worden und springen vom Ufer ins Wasser - ihre Schwänze verursachen den peitschenartigen Knall beim Auftreffen aufs Wasser.

Der Yukon ist hier ungefähr vom Verlauf und der Breite her mit der Elbe im Elbsandsteingebirge vergleichbar.

Kurz nach 21:00 Uhr erreichen wir die Mündung des Takhini River, der von links in den Yukon fließt. Über den Takhini führt eine Highway-Brücke.

Der Yukon wird sofort merklich schneller.

Eine erste andere Bootsbesatzung wird am linken Ufer campend sichtbar. Sie haben schon ein Feuerchen in Betrieb.

Auf unseren Anruf hin wird geantwortet, dass Egg Island noch weiter unten liegen würde.

Wir merken schon hier, dass die sogenannten Camp-Möglichkeiten wirklich klein sind und dass die auch vorher kaum sichtbare sowie ebenfalls nur meterbreite und damit sehr kleine Anlegestelle für ein Boot nur in der Art eines kurzen Trampelpfades mindestens 100 m eher gesehen werden sollte, weil man sonst in der Strömung einfach nicht herankommt.

Eine Camp-Möglichkeit ist kein Zeltplatz mit allen Schikanen, sondern nur eine freigeheuene Stelle am Waldufer, auf der man ein oder eventuell mehrere Zelte aufstellen kann - sonst nix.

Wegen unserer späten Abfahrt in den Abendstunden hatten wir uns gedacht, noch bis Egg Island und damit ungefähr bis Kilometer 20 ab Whitehorse zu kommen.

Wir wollten in jedem Fall trotz unserer drei Stunden Verspätung wegen Nichtabholung am Flughafen aus Whitehorse heraus sein und mit Wildnis-Feeling in Urlaubsstimmung am Fluss anlanden und campen.

Geplant war vor Tourbeginn, noch am ersten Tag bis kurz in den See hinein zu paddeln und am rechten Seeufer bei der Indianersiedlung am Joe Creek zu campen.

Die drei Stunden Verspätung wegen Nichtabholung vom Flughafen durch den Bootsverleiher lassen das jedoch erkennbar nicht zu.



Egg Island taucht tatsächlich ein paar Minuten später auf. Bei der dortigen Zeltmöglichkeit ist schon irgendwer, ohne dass wir ein Boot am Ufer liegen oder ein Zelt stehen sehen.

Karin meint, nach „Yukon-Knigge“ soll nicht angelandet werden, wo bei kleineren Zeltmöglichkeiten schon jemand ist. Jeder will schließlich seine eigene Wildnis. Wir auch. Also weiter.

Weiter unten sehen wir zwei verschiedene weitere Zelte. Hier liegt allerdings nicht jeweils ein Boot am Ufer, sondern ein Wasserflugzeug (Float plane). Wildnis-Camping kann also hier auch anders erreicht werden.

In einem Baumwipfel am rechten Ufer sitzt ein großer schwarzer Vogel mit weißem Kopf - tatsächlich ein Weißkopfseeadler in freier Natur und nicht auf einer Dollarmünze oder einem Plakat. Beim 20. dieser Adler habe ich dann später aufgehört, sie weiter zu zählen.

Der Fluss wird breiter und zunehmend von Sandbänken und Kiesbänken durchzogen.

22:05 Uhr haben wir ungefähr bei Kilometer 28 ab Whitehorse vom Paddeln die Faxen dicke und wollen zuerst am relativ flach erscheinenden rechten Sandufer anlanden, um in Ruhe zu campieren. Das Ufer stellt sich aber beim Heranpaddeln als viel zu steil für eine Anlandung heraus und ist erst recht nicht als Platz zum Zelten geeignet.

Also kurzentschlossen quer über den Fluss, um dort eine geeignete Stelle zu finden.

Hier erleben wir zum ersten Mal die von mir sogenannte Yukon-Halu oder Yukon-Halluzination. Beim Querpaddeln über den Fluss „schwimmen“ nämlich auf einmal die Berge über dem Fluss. Durch die zum Flussverlauf verschiedene Strömung und unser Schrägpaddeln erscheinen die Objekte „verkehrt“.

Nach dem Anlanden erweist sich der Ufergrund als geeignet für das Aufstellen des Zeltes. Wildspuren in Form von Bärenatzen, Haarbüscheln von Bärenfell an den Dornen des Gebüsches oder Trittsiegel von Elchen sind ebenso wenig wie Exkremente beider Großtierarten zu sehen. Der Platz ist auch nach dieser Prüfung geeignet.



Auch später haben wir vor dem Auspacken der Ausrüstung aus dem Boot jedes Mal zuerst geprüft, ob solche Wildspuren am Anlandeplatz vorhanden sind. Bei Vorhandensein wäre sofortige Weiterfahrt mit dem Boot die einzig richtige Entscheidung.

Die Anlandung erweist sich schon beim ersten Mal und dann auch sämtliche Folgetage als eines der größeren Probleme zumindest mit einem schmalen langen See-Kajak wie bei uns. Die Anlandestelle ist vom Boot aus nicht sicher hinsichtlich Freiheit von Bäumen oder Ästen und dem Verlauf sowie der Festigkeit des Ufergerölls einschätzbar. Die vorn sitzende Karin muss schon vorher die vordere Bootsleine sicher in der Hand halten. Beim Anlanden besteht dann allerdings die Problematik darin, dass schon beim Aussteigen von Karin mit dem ersten Fuß in die Uferböschung das Boot angehoben und durch die Strömung weggedrückt wird.

Die Gummistiefel von Karin sind schön hoch, erweisen sich aber hinsichtlich der Außensohle als nicht ganz rutschsicher und im Knöchelbereich als nicht knickfest. Dadurch rutscht Karin auch später beim Anlanden wiederholt aus und fällt mindestens kurz ins Wasser. „Pitschie“. Meine wasserdichten hohen Meindl-Jagdstiefel sind rutschfest und im Knöchelbereich knickfest. Wegen dem hohen Wasser selbst im direkten Uferböschungsbereich ist allerdings bei mir als hinten aussteigendem meistens der eine Stiefel im wahrsten Sinne des Wortes voll nass, mit dem ich zuerst aussteige, weil das Wasser meistens bis zum Knie reicht.

Wegen der Strömung und dem im direkten Uferbereich regelmäßig nicht vorhandenem Baum zur Befestigung des Bootes über die Bootsleine muss beim Anlanden sofort das noch voll beladene Boot auf das Ufer gezogen werden.

Da schon das leere Boot 40 kg wiegt und unsere für den Flug aufgegebenen und als Handgepäck mitgeführte Ausrüstung 51 kg ausmachte sowie die Essereien und Trinkereien nach dem Einkauf in Whitehorse mit mindestens 14 kg hinzukamen, ist das Wuchten des deutlich über 100 kg schweren Bootes eine gefährlich-schwere Hantiererei.

Wir bauen also das Zelt und darüber das Mückenschutz-Überzelt auf. Im Zelt haben wir aber nur eine Mücke, die den ersten Schlag nicht überlebt.

Auf der ganzen Tour hinterher haben wir das Mückenschutz-Überzelt nicht mehr benötigt. Das lag sicher auch daran, dass wir keine Camp-Stellen mit Untergebüsch, sondern nur Stellen mit hohen Bäumen oder Inseln ohne Busch und ohne Wald ausgesucht hatten. Auch im Nachhinein betrachtet war die Mückenproblematik am Yukon zu vernachlässigen. Einige wenige Mückenstiche auf der gesamten Tour waren nicht schmerzhaft-juckreizend wie bei uns, sondern nur hinsichtlich der dicken Rötung unangenehm.

Karin hat gemerkt, dass man in dem kalten Fluss vom kalten Wasser praktisch nur durch die millimeterdünne Bootshaut und den Bootssitz getrennt ist und deshalb eine warme und wasserdichte Hose anziehen sollte. Ich bitte sie auch, mir beim nächsten Mal sofort zu sagen, wenn ihr zu kalt wird und morgen mehr anzuziehen. Nach dem Anlanden hatte sich nämlich herausgestellt gehabt, dass sie schon zitternd gefroren hat - in der Dämmerung wird es auf dem Fluss trotz weiter Sicht kalt, da die tief stehende Sonne nicht mehr wärmt.

Gegen 23:30 Uhr gehen wir nach Abendbrot zum Schlafen ins Zelt.

Unter Berücksichtigung der 9 h Zeitdifferenz zwischen unserer mitteleuropäischen MESZ und der hiesigen Yukon-Time steht unsere biologische Uhr noch bzw. schon auf 08:30 Uhr am Morgen des nächsten Tages.

Wir sind also praktisch nach Langstreckenflug über den gesamten Tagesverlauf hinweg die Nacht über durchgepaddelt und schlafen deshalb sofort fest ein.

Die vorhandene Helligkeit hat zwar selbst zur Schlafenszeit noch das Lesen der Karte und von Beschreibungen für den nächsten Tag ermöglicht, stört uns jedoch nicht weiter.

Auch im Rückblick kann unsererseits empfohlen werden, direkt nach Ankunft in Whitehorse das Gepäck beim Kanuverleiher zu deponieren, Einkäufe zu erledigen, danach dann das Boot klar zu machen und sofort mit dem Boot auf den Fluss zu gehen.

Man hat gleich ein erstes Gefühl für den Fluss und das Boot sowie das Campen in der Wildnis.

Der Urlaub beginnt sofort - der Fluss in der Wildnis fordert die Sinne und konzentriert die Gedanken auf die umgebende Natur.

Dass nur sehr wenige Boote - besser: nur einzelne - auf dem Yukon unterwegs sind, bekommt man dann auch unmittelbar mit.

Wer nach durch die lange Flugzeit spätem Aufstehen dann am Tag nach der Flugankunft in Whitehorse erst Einkäufe erledigt und das Boot klarmacht, kommt auch nicht vor 12:00 oder 13:00 Uhr Yukon-Time los auf den Fluss.

Bei dieser Abfahrtszeit ist dann abhängig von der Nutzung eines Kajaks oder eines Canadiers und auch abhängig von der Paddelwütigkeit der Kanuten sowie dem Wetter zu entscheiden, ob noch vor dem Lake Laberge oder am Ufer zu Beginn des Lake Laberge das erste Lager aufgeschlagen wird.

Aus unseren nunmehrigen Kenntnissen der realisierten Tour kommt bei einer solchen Startzeit und unter der Voraussetzung gewisser Paddelanstrengungen eine Übernachtung nur ungefähr bei Kilometer 28 wie bei uns oder dann mit weiteren 2,5-3 Fahrstunden deutlich später unmittelbar nach Beginn des Sees auf der rechten Ufer-Seite im nicht betriebenen Indianerdorf Joe Creek in Frage.

Bei dreieinhalb Stunden Paddelzeit und ca. 28 geschafften Kilometern betrug unser Stundenschnitt am ersten Tag trotz emsiger Padderei nur ca. 8 km. Die Strömung ist wirklich unmittelbar nach Verlassen von Whitehorse sehr schwach und wird erst ab Einmündung des Takhini River wieder etwas stärker.

An der Stelle noch etwas zu den Kilometer-Angaben.

Es gibt im Prinzip vier verschiedene Kilometer-Angaben für den gleichen Flussabschnitt mit zum Teil drastischen Differenzen von anfangs 10 und im späteren Flussverlauf über 30 km wohlgerneht für die gleiche Stelle.

Für unsere Kilometerangaben in diesem Bericht haben wir die von Dieter Reinmuth angegebenen Kilometrierungen zugrundegelegt.

Anlass dafür war die vorzugsweise Verwendung seiner Beschreibung mit Kartenteil im Conrad Stein Verlag (www.conrad-stein-verlag.de) letzte verfügbare 4. Auflage 2006 „Kanada: Yukon, Kanu- und Floßtour“ (ISBN: 3-86686-019-6) im Boot.

Diese Beschreibung ist wegen ihres kleinen Formates ungefähr DIN A6 und den eingetragenen Uferprofilen mit den Kilometrierungen der Creeks (Bäche), Rivers (Flüsse) und von Festpunkten wie Hütten u.E. am besten für den Navigator vorn im Boot in einem Tiefkühlbeutel mit Zipp-Verschluss als Wasserschutz für die Orientierung handhabbar.

Der Kartenteil von Gus Karpes (www.kanuverlag.de) hat den Vorteil einer größeren Formattierung in DIN-A5, wodurch er mehr Einzelheiten aufweisen kann. Für die Vorbereitung der Tour sehr zu empfehlen! Die Größe ist mit den vielen Geschichten zwischendrin im Buch aber schon fast wieder unhandlich für die Nutzung unterwegs im Boot und auch bei Regen/Starkregen. Zudem sind u.E. die Karteneintragungen bei Reinmuth auch wegen den eingezeichneten Uferprofilen sicherer zuordenbar, Karpes verliert sich hier z.T. in für den Flussfahrer nicht sichtbaren und damit nicht nutzbaren sowie verwirrenden Einzelheiten.

Der Kauf der Yukon River MapBooks von Borealis Geomatics in Whitehorse hat sich als 50-Dollar-Schlag ins Wasser erwiesen. Die Karten sind zwar im Unterschied zu denen von Reinmuth und Karpes schön farbig, mehr als DIN A5 groß und auch noch wasserfest, enthalten jedoch überhaupt keine Angaben zu Zeltmöglichkeiten/Anlandestellen und zumindest ungefähren Kilometrierungen. Die Schrift ist für Nutzung auch im Regen zu klein und verliert sich in viel zu viel Punkten und Strichen in den Karten.

Die für den Flussfahrer weder sichtbaren noch relevanten Umgebungen bis mehrere Kilometer neben dem Fluss bzw. hinter den Uferbergen oder -hügeln bestimmen hier zu sehr das Kartenmaterial und die Karte des eigentlichen Flusses ist zu klein und dadurch deutlich schlechter als die von Reinmuth nutzbar.

Die Veranstalter des Yukon River Quest als jedes Jahr im Spät-Frühjahr durchgeführtem Kanu-Bootsrennen mit vorgeschriebenen Nachtpausen zwischen Whitehorse und Dawson City haben eine GPS-gestützte Kilometrierung ihrer Kontrollpunkte und von Zwischenpunkten vorgenommen.

Die Aufstellung verschiedener wichtigerer Punkte bzw. Flüsse und Bäche sowie Inseln hinten im Anhang zu diesem Bericht zeigt die drei verschiedenen Kilometrierungen Karpes-Reinmuth-Learmont.

Karpes als vieljähriger Flusskapitän auf dem Yukon gibt beispielsweise für den Beginn des Lake Laberge Kilometer 48 ab Whitehorse und die Veranstalter des Yukon River Quest geben Kilometer 38,5 an - Ben Learmont hat hier 43 km eingetragen.

Carmacks wird von Karpes mit Kilometer 320, von Learmont mit Kilometer 316 und von den Veranstaltern des Yukon River Quest mit Kilometer 305 angegeben.

Die berühmten Five Finger Rapids werden von Karpes mit Kilometer 358 und von Yukon River Quest mit Kilometer 341 angegeben.

Das wirklich sehenswerte und zur Camping-Übernachtung einladende Fort Selkirk ist nach Karpes bei Kilometer 451, nach Reinmuth bei Kilometer 430, nach den Veranstaltern des Yukon River Quest bei Kilometer 434,5 und nach Ben Learmont bei Kilometer 454.

Dawson City soll nach Karpes 737, nach Yukon River Quest 740, nach Reinmuth 707 und nach dem auch langjährigen Yukon-Fahrer, Architekt und Kartenzeichner Ben Learmont 741 km von Whitehorse entfernt sein.

Wir haben unterwegs zufällig am Ausgang des Lake Laberge und Übergang in den Thirty Mile River am Lower Laberge Ben Learmont getroffen.

Er hat meine Frage nach den verschiedenen Kilometerangaben so beantwortet, dass der Deutsche (gemeint war Dieter Reinmuth) wohl Abkürzungen durch Kenntnis des Flussverlaufes und auch auf dem See quer über die kilometerbreiten Buchten auf der Seite erfahrener Flusspaddler gerechnet hat und dadurch wegen den vielen Flusskurven mit Abkürzungsmöglichkeiten deutlich weniger als die „alten“ Kanadier angibt.

Seine eigenen Kilometerangaben und die von Karpes würden den Hauptstrom und die nötige ufernahe Fahrt über den See berücksichtigen.

Nach der Tour haben wir in Dawson City bei Dieter Reinmuth in seinem wirklich urigen Dawson City River Hostel übernachtet und auch den befragt.

Er erklärte seine Kilometerangaben mit jährlich durch Strömung und Eis geänderten Flussverläufen und dadurch anderen Fluss-Befahrungen sowie tatsächlich auch mit der Möglichkeit von Abkürzungen jeweils quer über die gewaltigen Fluss-Kurven und die großen See-Buchten.

Das Ganze soll man nicht so genau nehmen, da durch die sehr verschiedenen Strömungsgeschwindigkeiten des Yukon und dazu noch das überraschend bis zum Frost umschlagende Wetter sowieso kaum eine vorherige Planung von Tagesetappen oder der gesamten Tour möglich wäre.

Unsere Erfahrung hat bestätigt, dass man mit den Kilometerangaben überhaupt und auch den eigenen Erfahrungen der zurückgelegten Strecke der Vortage selbst unter Berücksichtigung der höchstpersönlich kennen gelernten Fluss-Strömungsgeschwindigkeit eine gewisse Vorsicht an den Tag legen sollte.

An einem Tag mit Regen, Starkregen und Gegenwind sowie vielen großen Rechts-Links-Fluss-Kurven haben wir beim Anlanden an eine im Regen mehr ahnbare als sichtbare Campmöglichkeit gedacht, schon 20 km weiter und nicht erst am Coffee Creek zu sein - die Tagesetappe war hier nur 46 km lang.

Am Tag vorher waren wir bei Sonnenschein und offenbar guter Strömung sowie natürlich kräftiger Paddelerei über eine Stunde eher am Fort Selkirk als noch früh beim Ablegen von Minto Resort geplant - die Tagesetappe war hier dann bis hinter den Selwyn River 95 km lang.

Jedenfalls stimmen die Angaben von Karpes, den Yukon-River-Quest-Leuten und von Learmont fast immer und auch für die Gesamtlänge bis auf einen oder zwei, drei Kilometer genau überein. Nur Reinmuth hat ab Upper Laberge immer ca. 10-30 km weniger als die anderen auf der Karte eingetragen.

Die Paddler sollten sich auf dem Yukon besonders bei schlechter Sicht im Regen in der Inselwelt hinter Carmacks darauf einstellen, dass man mitunter stundenlang nicht weiß, wo man eigentlich genau ist. Wenn man sich verfranzt hat, liegt das wahrscheinlich auch an den nur groben Karten, den vielfach trotz Eintrag in den Karten in der Realität nicht sichtbaren Creeks (Bächen) und Hütten sowie den immer wieder gleichartigen Profilen der Sand- und Felswände entlang des Flusses.

Ein großer in den Yukon mündender Fluss (River) mit einer indianischen Kleinst-Siedlung wird spätestens nach einem Tag wieder zur konkreten Standortbestimmung geeignet sein.

Das mit dem „verfranzten“ stammt übrigens aus der Pionierzeit des militärischen Flugwesens zu Beginn des 1. Weltkrieges. Der Pilot war der Emil und der Navigator war der Franz.

Wenn der Navigator Franz anhand der damals auch nur groben Karten und bei Wolken nicht mehr wusste, wo das Flugzeug befindlich war, hatte man sich eben verfranzt. Damals flog man einfach Bahngleise entlang bis zum nächsten Bahnhof und wusste anhand der deutlich sichtbaren Ortsangabe am Bahnhofsgebäude wieder, wo man war.

Tag 2 - von Insel hinter Egg Island km 28 bis Lake Laberge rechtes Ufer gegenüber ungefähr Mitte Richthofen Island auflaufend km 72 - Tagestour 44 km

Mittwoch, 21.07.2010

Paddeln 09:50 - 20:55 Uhr mit Pausen 12:15 - 12:45 Uhr Privathütte ca. 1,5 km vor Indianerdorf Joe Creek und 15:05 - 15:30 Uhr gegenüber Südende Richthofen Island sowie 17:15 - 17:50 Uhr am Felsufer Lake Laberge

07:30 Uhr sind wir bei 12°C und bedecktem Himmel aufgestanden.

Das ganze Aufstehen, Frühstück vorbereiten und essen, Zeltabbau, Ausrüstung zusammenpacken und im Boot verstauen dauert fast 2 ½ Stunden.

Das ist die Zeit, die wir auch später jeden Tag ungefähr gebraucht haben. Bei dieser Zeit sind keine Zeiten für Sammlung von Holz zum Befeuern einer Kochstelle enthalten, da wir Gaskocher genutzt haben und unsere Feuer mehr dem Gemüt und der Unterhaltung sowie dem Fernhalten von Getier und Vernichten von Abfall mit Ausbrennen von Dosen diene.

Unmittelbar vor dem Ablegen und bei schon voll beladenem Boot kontrolliere ich penibel unsere Zeltstelle nach verlegten oder beim Beladen übersehenen Ausrüstungsteilen. Ein Liegenlassen auch nur eines Teiles der sowieso äußerst spartanischen Ausrüstung könnte sonst fatal werden. Die Kontrolle haben wir dann auch später immer vor jedem Ablegen durchgezogen. Partnercheck und im Boot noch trocken auf dem Ufer durchzuführende Kontrolle des Steuers auf beidseitige Gängigkeit bis zum Anschlag sollten auch ausnahmslose Norm sein.

09:50 Uhr legen wir bei inzwischen nur noch bewölktem Himmel in den Yukon ab.

Steile hohe Sandklippen säumen nun das Ufer des Flusses.

Bei der Vorbereitung der Tour in der Heimat haben wir anhand der wenigen, immer wieder die gleichen Sandklippen an gleichen Stellen zeigenden Bilder verschiedener Berichteschreiber gedacht, dass das jeweils etwas Markantes und Besonderes wäre und damit eine Orientierungshilfe darstellen würde.

Tatsächlich säumen die Sandklippen bis zum Lake Laberge und dann wieder nach dem Lake Laberge wiederholt kilometerlang den Fluss - wegen der gleichartigen Ansichten selbst hinsichtlich der Höhendifferenzen stellen die Klippen damit keine Orientierungshilfe dar.

Mitten im Fluss gibt es dann plötzlich eine böse Überraschung.

Wir sitzen mit unserem flach gehenden Kajak tatsächlich auf einer vom Boot aus nicht vorher sichtbaren Sandbank auf. Rechts ca. 100 m und links ca. 70 m zum Ufer. Ruckeln und kräftiges Paddeln helfen nicht weiter.

Ich muss aussteigen und versinke in dem weichen Sand bis zum Knie in Wasser und Sand. Durch die Entlastung wird das Boot zwar wieder frei und dreht in der Strömung. Bei Belastung mit meinem Körpergewicht sitzen wir aber erneut fest. Ich muss das Boot ins tiefe Wasser bringen, mit einem Bein einsteigen und wie beim Trittroller in Kinderzeiten anschieben sowie dabei die Balance halten, um es nicht zum Kentern zu bringen.

Am Ende darf das Wasser wieder nicht so tief werden, dass ich nicht mehr ins Boot komme, sondern eben noch ohne Kenterung das Boot in der Strömung halten und einsteigen kann.

Nach dieser Stelle wieder im freien Wasser paddelnd haben wir gedacht, dass das Ganze ein Zufall war und einmalig bleiben wird.

Während unserer weiteren Yukon-Tour sind wir dann allerdings noch dreimal mitten im Fluss aufgesessen. Da war der Fluss allerdings schon Kilometer breit und noch gefährlicher.

Auch in späterer Kenntnis des Todes des RCMP officers Michael Potvin auf dem Stewart River als Nebenfluss des Yukon während unserer Paddelzeit wird eingeschätzt, dass das Auflaufen auf Sandbänke oder Kiesbänke bzw. Bäume mitten im Fluss eine größere Gefahr darstellt als die Befahrung der Five Finger Rapids und der Rink Rapids.

Eine gefährliche Begegnung mit Bären oder Elchen ist von der Wahrscheinlichkeit her auch drastisch geringer.

Die Sandbänke und Kiesbänke sowie die im Fluss treibenden Baumstämme sind häufig nur anhand leichter Kräuselungen im Wasser erkennbar.

Mitunter sind auch nur 2 oder 5 cm lange dürre einzelne Halme oder wirklich nur dünne Zweige über der Wasseroberfläche zu sehen - wenn das direkt vor dem Boot geschieht, müssen die Bootsinsassen auf Kenterung oder Herausschleuderung (Sweeping) gefasst sein.

Auf der Tour hat sich gezeigt, dass ab Nachmittag ungefähr 16:00 Uhr wegen dem niedrigen Sonnenstand mit den dadurch silbern oder golden spiegelnden Wasserflächen die Sonnenbrille zumindest vom Steuermann abzunehmen ist.

Mit der abdunkelnden Sonnenbrille sieht man nämlich auf die notwendige Entfernung von mindestens 100 m voraus die tatsächlich kleinen Wasserkräuselungen oder wirklich nur kleinen Halme überhaupt nicht.

Eine Fahrt in den Abendstunden erfordert die uneingeschränkte Aufmerksamkeit aller Bootsinsassen hinsichtlich des vor dem Boot liegenden Flussabschnittes auf solche Gefahren mitten im Fluss.

Uns wurde während der Tour klar, warum hier so viele Wracks von Flussdampfern liegen.



Überraschender Weise sehen wir schon halb Zwölf die Pillings (hölzerne Rammpfähle) am Beginn des Lake Laberge und sind damit in etwas mehr als 1 ½ Stunden ungefähr 19 km vorwärts gekommen.

Die Pillings wurden vor über 100 Jahren hier in den Mündungsbereich des Flusses in den Lake Laberge gerammt. Sie sollten die Hauptströmung von Schlamm freihalten, um den damals nach Fahrplan verkehrenden Flussschiffen eine sicherere Fahrt zu ermöglichen.



Nach den Empfehlungen aller verfügbaren gedruckten und im Internet vorhandenen Beschreibungen sowie auch denen des Kanu-Verleihers nutzen wir das rechte Ufer für die Fahrt über den 50 km langen See. Am waldigen flachen linken Ufer gibt es viel mehr Mücken.

Unmittelbar nach den Pillings weitet sich der See links und rechts gewaltig. Man fährt fast im rechten Winkel rechts entlang des Ufers mit zahlreichen Bäumen und Büschen im Wasser, bis man erst nach ca. 2 ½ km in die Nähe des festen Ufers gelangt.

Der See ist wegen den von Süden aus den hohen Bergen und damit in Fahrtrichtung von hinten einfallenden Winden gefährlich.

Wenn die Winde nämlich plötzlich einfallen, soll der See in nur 10-15 Minuten Wellen mit 1-2 m Höhe aufweisen. Das würde für alle kleinen Boote unweigerlich zum Kentern und Untergehen bzw. direktem Absaufen führen.

Die von uns an diesem Tag deshalb vor dem Besteigen des Bootes angezogenen Skirts (Spritzdecken) lassen sich in ihrer Steifigkeit und Nichtverstellbarkeit zwar vorn über die Lukenränder führen, hinten aber nicht - umgekehrt von hinten nach vorn geht es gar nicht.

Wegen dem Uferverlauf ist auch nicht zu praktizieren, sich vorher mit angezogenen Skirts ins Boot zu setzen und dann zu wassern.

Im Nachhinein betrachtet ist für Kajaker der vorherige Kauf entsprechender universell einstellbarer Spritzdecken wie der von Palm in Deutschland für gerade jeweils 29,- € und entsprechende Nutzung in Canada sinnvoller und sicherer.

Während unserer Wartezeit in Whitehorse auf dem Flughafen hatte ich mit zwei jungen kanadischen Frauen gesprochen, die auf die Maschine nach Vancouver gewartet und die die Yukon-Tour gerade hinter sich hatten.

Sie hatten angegeben, dass sie in ihrem Canadier allein drei Tage über den See gebraucht haben. Dabei hätten sie an zwei Tagen bis nach 12:00 Uhr mit dem Einsetzen des Bootes in den See warten müssen, weil starke Winde bis dahin zu Wellen in Meterhöhe geführt hatten.

Sie hatten sich auch sonst mit der Tour Zeit gelassen und für die Strecke zwischen Whitehorse und Dawson City 40 Tage gebraucht. Studenten hätten in den Sommerferien eben Zeit. An verschiedenen Stellen bei schönem Wetter hatten sie immer mal einen oder zwei oder auch drei Ruhetage eingebaut und sich nach eigenen Erklärungen häufig im Boot auf dem Fluss treiben lassen.

Wir passen jedenfalls in der weiten Rechtskurve ab Seebeginn zum festen Ufer hin auch nach rechts und schräg hinten bei kabbligen Wellen auf, dass uns keine plötzlich aufkommenden Winde und damit höheren Wellen überraschen.

Die zweieinhalb Kilometer bis zum festen Ufer werden daher feste gekeult.

Bei plötzlich einfallendem Wind kann man nämlich in den hunderte Meter weit im Wasser stehenden Büschen und Bäumen überhaupt nicht bis zum Ufer gelangen. Bei hohen Wellen würde es auch nichts nützen, sich in die im Wasser stehenden Büsche und Bäume retten zu wollen, da diese keinen Schutz bieten würden.

Am Ende der rechten Eingangsbucht soll die Indianersiedlung Joe Creek liegen. Wir sehen dann auch bald weit entfernt am Ufer hinter jungen Bäumen ein Dach und anschließend eine ganze Hütte stehen, die sich beim Heranpaddeln durch den anderen Blickwinkel verdoppelt. Aus einer Hütte werden zwei schräg hintereinander stehende.

Wir landen an dem flachen buschbestandenen Ufer an. Kein Mensch zu sehen. Ein am Ufer liegender umgedrehter Canadier wurde offenbar lange nicht benutzt.

Also Essen und Getränke zum Pause machen aus dem Boot geholt und jeweils so gegenüber auf umgestürzte Baumstämme gesetzt, dass der eine sieht, was hinter dem anderen passiert.

Plötzlich sagt Karin: „Da kommt jemand.“. Ich drehe mich um und sehe eine junge weiße Frau im grob gestrickten bunten Hippie-Look. Meine Frage, ob das hier Joe Creek ist, wird verneint. Sie wäre hier, um für einen Hotelbau an dieser Bucht Vorbereitungen zu treffen.

Ihr Aussehen und die im Arm gehaltene Großausgabe des Heiligen Buches sowie die Umgebung der beiden wirklich kleinen und kargen Hütten mit den einfachen Hand-Werkzeugen wie Säge und Axt sprechen gelinde gesagt nicht für ihre Angaben.

Jedenfalls fragt sie uns, ob wir nicht etwas zu Essen hätten. Wir haben aus Deutschland zwei in Metalldose eingeschweißte „Atombrote“ (Dosenbrot Roggen-Vollkorn in Dampf gebacken und vorgeschnitten) als Eiserne Reserve im Gepäck.

Eins davon wird der Bibel-Dame unter Erklärung des Inhaltes und der Verwendbarkeit übergeben.



Sie drückt mir plötzlich 10,- Dollar in die Hand und will sie auch nicht zurücknehmen. Am Ende einigen wir uns darauf, dass das zu viel ist und sie nimmt 5,- Dollar zurück. Was die Dame an dieser Stelle nun tatsächlich macht oder treibt, blieb unklar. Die wiederholte Frage, wo denn das auf der Karte eingetragene Joe Creek Indianerdorf wäre, wird mit 10-15 Minuten weiter am rechten Ufer und einem großen Steg beantwortet.



Wir legen wieder ab. Nach einer viertel Stunde Paddelerei im Sonnenschein und leichter Bewölkung sowie seitlichen Wellen sehen wir tatsächlich im Wald hinter dem rechten Ufer zunächst mehrere grössere rote Dächer und dann schemenhaft die dazugehörigen stabilen großen Hütten. Ein Steg ragt pontonartig ca. 30 m in den See und wird auf viel schmalere Hölzern bis ca. 80 m vom Ufer entfernt weitergeführt.

Am Ufer oder am Steg liegt überhaupt kein Boot. Es ist auch kein Mensch zu sehen. Die Siedlung ist offenbar außer Betrieb. Für Kanuten ist allerdings viel Platz zum sicheren Anlanden und geschützten Campen. Pause hatten wir aber gerade.

Wir fahren also an Joe Creek vorbei und keulen an felsigen Waldhängen entlang weiter den See nordwärts.

Links taucht schräg vor dem mehrere Kilometer quer über den See entfernten Westufer Richthofen Island mit seiner Südspitze auf.

Bei der von uns vorgenommenen Fahrt entlang des rechten östlichen Ufers bestimmen nun höhere karge Felsabschnitte mit nur noch einzelnen Bäumen die Gegend.

Offenbar durch die Wellengänge und Richtung der aus Süden kommenden Fallwinde sind wiederholt 10 oder 20 m breite Uferstreifen in ungefähre Ost-West-Ausrichtung und damit quer oder zumindest schräg zu unserer Fahrtrichtung vorhanden, bei denen eine Bootsanlandung in unserer Fahrtrichtung von Süd nach Nord ermöglicht wird.

Wir nutzen einen solchen wild-romantischen Uferstreifen gegenüber dem Südende von Richthofen Island ungefähr bei Kilometer 51 zur nächsten Pause im Sonnenschein. Die Keulerei über den See ist bei den kabbligen Wellen und dem Wind wirklich anstrengend.



Nach der Pause dominieren immer höhere und senkrecht aufragende Felsen den Uferverlauf. Die von links kommenden Wellen werden an den Felsen zurückgeschlagen. Das sowieso wie ein Lämmerschwanz kipplige See-Kajak tanzt dadurch regelrecht zwischen den gleichzeitig von links und von rechts kommenden Wellen.

Wiederholt brechen Wellenkämme über unser Boot und wir sitzen im Nassen. Meine hochgebirgserfahrene billige (15,- €) 3-Lagen-Laminat-Hose aus Bundeswehrbeständen hält mich trocken. Die teure neue „wasserdichte“ Hose von Karin erweist sich als den Bedingungen und Versprechungen nicht gewachsen.

Deshalb legen wird 17:15 Uhr eine neue Pause zur Trocknung ein.

Nach der Pause werden die Wellen noch höher. Durch unsere Warterei am Flughafen haben wir drei Stunden für den Fluss und den See eingeplante Fahrzeit verloren.

Wie sich das Wetter entwickelt, ist auch nicht konkret vorhersehbar.

Also wird kräftig weitergepaddelt.

Es folgen Abschnitte, die bei wirklich plötzlich auftretenden Fallwinden lebensgefährlich sein dürften.

Es ziehen sich nämlich kilometerlang sehr hohe Felswände am Ufer entlang, bei denen man weder anlanden noch auch nur stehen, geschweige denn ein Boot festmachen oder gar campen könnte.

Sobald wir so einen Abschnitt vor uns haben, drehen wir uns lieber beide abwechselnd zur Wetter- und Wellenbeobachtung um. Eine Überraschung aus einer möglichen Wind- und Wellen-Kombination sollte hier wirklich vermieden werden.

Die Kräfte werden zäh in den Zug der Paddel investiert.

Kurz nach 20:00 Uhr fahren wir an drei Kanadiern vorbei, die gerade mit ihrem gelben Canadier zwecks Campieren anlanden. Freundliche Grüße hin und her. Es ist am Ende des zweiten Tages erst das zweite Boot, das wir auf dem Yukon und dem See überhaupt sehen.

20:55 Uhr nutzen wir eine günstig erscheinende Mulde zwischen malerischen hohen Felskuppen zur Anlandung zwecks Übernachtung. Unsere Tagesleistung betrug 44 km.

Durch die steilen Felswände vor und hinter der Mulde dürften weder Bär noch Elch als Herren der Wildnis zu erwarten sein. Trockenes Holz von ans Ufer gespülten oder bei der Eisschmelze im Mai/ Juni zurückgebliebenen Bäumen für ein Feuer liegt ebenfalls genug herum.

Die Kontrolle auf eventuelle Wildspuren endet zum Glück negativ. Ein ungefähr ebener Platz für das Zelt ist auch da. Also Boot auspacken, Zelt aufstellen und Essen vorbereiten.

Das Boot sollte bei jeder Übernachtung absolut leer von irgendwelchem Essen und von Getränken sein. Wenn sich ein Bär wegen Essensgerüchen am Boot gütlich tut, sitzt man in der Wildnis fest und darf auf Hilfe hoffen.

Ein bloßer Bootsverlust ist jedoch kein Emergency-Fall.

Da würde dann nur helfen, eine der sehr wenigen, Fischerei betreibenden Motorbootbesatzungen um Unterstützung in Transportform zu bitten - wenn sie beim zufälligen entfernten Vorbeikommen auf dem See das Armeschwenken nicht als Gruß, sondern Hilfesignal deuten.

Eine Trillerpfeife gehört daher in jede Rettungsweste - nach zwei Minuten lautem Rufen in den Wind und gegen den Wellenschlag dürfte nämlich jeder nur noch krächzen.



Bis zur Mitte des rechten Seeufers haben wir an rechts hinter Felsvorsprüngen liegenden Buchten mit Strand zum Norden hin zweimal ein Wasserflugzeug gesehen. Das dazugehörige „Lager“ aus jeweils zwei oder drei Hütten in Form von vier Baumstämmen im Rechteck und zwei weiteren als höhere Giebelstämme mit darüber und rundherum gelegter blauer Baumarktplane war nur einmal belegt.

Wo solche Buchten mit Wasserflugzeug liegen, weiß man als Kanute jedoch nicht vorher. Ob solche Wasserflugzeuge überhaupt in irgendeiner Bucht liegen, hängt zudem vom Wetter der vorangegangenen Tage ab. Bei absehbarem oder gerade wütendem Sturm ist garantiert kein Wasserflugzeug in solchen Uferbereichen liegend.

Die Esserei wird mindestens 50 m vom Zelt und Boot entfernt deponiert. Ein Feuerchen wird zur Erhellung des Gemüts und gleichzeitig Vernichtung des brennbaren Mülls und wieder zum Ausbrennen der gebrauchten Blechdosen zwecks Vermeidung des Anlockens von Wild durch noch in den Dosen vorhandene Essens- oder Getränkereste genutzt.

Das Feuer wurde so angelegt, dass der Rauch nicht in Richtung Zelt, sondern davon weg geblasen wird. Sonst würde ein überraschend auftauchender Pelzträger auf der Suche nach der Herkunft der lockenden Düfte regelrecht ins Zelt stürzen.



Die Wiener Würstchen schmecken auch im heißen Zustand. Eine kleine Dose Yukon Gold Beer ist nach der Anstrengung des langen Tages labend.

In der Abendsonne glitzert schräg vor uns in nördlicher Richtung direkt vor dem gegenüberliegenden Westufer des Sees silbern der Ptamirgan Point.

Die nassen Sachen und dabei vor allen Dingen die nassen Schuhe und Sohlen sowie Socken trocknen im milden Abendlicht.

Nach dem Ausziehen unserer Halbfinger-Handschuhe haben wir noch was zum Lachen. Die Finger sind von den Kuppen bis zu den Mittelgelenken von der Sonne braungebrannt, darunter sind die unteren Fingerglieder und die Hände weiß geblieben.

Das wurde dann erst später nach Abschluss der Kajaktour in Dawson City und Umgebung vom Farbton her angeglichen, als wir uns dort an sechs Tagen im hellsten Sonnenschein auf einem Indianerfest vergnügt, den Midnight Dome bestiegen, mit Fahrrad den Bonanza Creek hoch sind, auch noch den Klondike im Schlauchboot befahren und bei einer Jeep- Tour den King Salomon Dome und die Goldfelder besichtigt hatten.

Ich passe auf, dass Karin nicht zu weit entfernt unsichtbar hinter Baumgruppen persönlich werden will. Eine pelzige Ausnahmeerscheinung muss auch von mir rechtzeitig vorher gesehen werden können, um überhaupt wirksamen Beistand leisten zu können. In hohen Stiefeln und auf Kies braucht man schon einige Zeit, um auch nur 20 m bergan zurückzulegen - der Bär würde an oder mit seiner Beute auch nicht stehen bleiben und warten. Bären sind in ihrem weichen Tatzengang und dem Streifen des Fells auch durch Büsche nicht zu hören - bei der Bärenjagd vorher hinter dem Babine Lake im nördlichen British Columbia hatte ich von denen über 20 zwar gesehen, aber keinen einzigen vorher gehört gehabt.

Auch hier: in der nördlichen Wildnis setzt man sich zum Essen nicht auf einem am Ufer liegenden Baumstamm nebeneinander, sondern auf zwei Stämmen gegenüber - sonst ist der Partner plötzlich weg, weil man den Pelzträger nicht hat kommen sehen. Prüfender Rundum-Blick in die Umgebung sollte wirklich ständige Angewohnheit aller Paddler sein.

Wer sein Messer zum Essen benutzt hat, sollte es auch nachts beim entfernt gelagerten Essen lassen - sonst wird man im Fall des Falles in Sekunden aus dem Zelt gezogen und ist selbst Essen.

Wer seinen Partner los werden will, braucht den nur das Messer an der Hose abwischen und dann so ins Zelt krabbeln lassen. Es empfiehlt sich dann allerdings, nicht im gleichen Zelt zu schlafen.

Wer sich mit irgendwelchen Cremes oder Wässerchen sauber machen will, sollte das erst morgens unmittelbar vor dem Einsteigen ins Boot realisieren - bei entsprechender abendlicher Betätigung darf nämlich sonst mit nächtlichem „einheimischem“ Besuch im (!) Zelt gerechnet werden.

Seife, Sonnenschutzstift oder Schokolade gehören also auch nicht ins Zelt oder in die Hose.

An den Liard Hot Springs hat es 2003 eine ganze dreiköpfige Familie voll erwischt. Selbst im Campground von Dawson City hatte eine neuseeländische Studentin 1999 direkt im Zelt Pelzträgerbesuch mit der Folge „nur“ einer Beinamputation - sie hatte ihre Vorräte im Zelt gelagert.

2005 wurde in der Frankfurter unter der Überschrift „Drei Säcke voll Mensch“ vom tragischen Ende eines „Bärenfreundes“ und seiner Lebensgefährtin an einem See im nördlichen Canada berichtet.

Durch die klare Sicht am Abend unseres zweiten Tages sind auf den hohen Bergen hinter Whitehorse und hinter dem Westufer des Sees an den Nordhängen Schneefelder zu erblicken. Andere, niedrigere Berghänge in Nordrichtung lassen das Ende des Sees zwar ahnen, aber noch nicht sehen.

Die klare Sicht ist erfahrungsgemäß Vorbote eines Wetterumschwungs. Wann der einsetzt und was er bringt, ist für uns mangels näherer Kenntnis der Wetterabläufe in der Region nicht konkret vorhersehbar.

Da wir am Nachmittag fast die Hälfte des Sees geschafft haben, werden wir wohl bei günstigem Wetter Morgen mindestens bis zum See-Ende und noch in den Thirty Mile River hinein kommen.

In der Nacht frischt der Wind auf und die Wellen schlagen deutlich hörbar ans Ufer.



Saufeder

Klingenlänge scharf: 25,5 cm
 Klingenlänge gesamt: 34,5 cm
 Klingenbreite: 5,0 cm
 Klingendicke: 1,2 cm in der Mitte
 Klingenmaterial: V60-Stahl
 Schaftmaterial: Edelstahl
 Schaftlänge gesamt: 167,5 cm
 Schaftdurchmesser: 2,5 cm
 Gesamtlänge
 mit Klinge und drei Schaftteilen: 202 cm

Schaftteile mit Gewinde M20 verschraubt, Gewinde ist in Schaft geschweißt und zusätzlich gestiftet.

Spezialanfertigung Klinge durch Mirko Günther kontakt@damastklinge.de, Schaft durch Montageteam Uwe Hofmann uwe.hofmann_montage@arcor.de .

Tag 3 - von gegenüber Mitte Richthofen Island km 72 bis Cape Horn auflaufend km 122 - Tagestour 50 km

Donnerstag, 22.07.2010

Paddeln 11:07 - 19:10 Uhr mit einer Pause 14:45 - 15:45 Uhr in Lower Laberge

Früh ist der Himmel tatsächlich vollständig bedeckt und der Wind weht kräftig. Die Kabellewellen sind höher und schlagen viel schneller als gestern.

Als ich kurz nach Neun bei der Essensvorbereitung bin, keulen die drei Kanadier in ihrem gelben Canadier nur 10 m vom Ufer entfernt an unserem Camp vorbei.

Die arbeiten im Dreier-Team wirklich wie die Robots und sind zügig unterwegs. Wir sehen schon bei ihnen, dass die Wellen auch dort in den höherbordigen Canadier spritzen. Deswegen fahren sie wohl zum Schutz so dicht an der Uferlinie entlang.

Mal sehen, wie es uns nach dem Frühstück und Campabbau gehen wird.

Karin zelebriert wieder ihre Morgentoilette mit Waschen im kalten Seewasser und Zähneputzen mit Mineralwasser bei freiem Oberkörper. Ein erfreulicher Anblick in wilder Umgebung.

11:07 Uhr legen wir ab und ziehen nordwärts auch dicht am Ufer den See entlang.

Die zumindest vorn geschlossenen Skirts verhindern größere Welleneinbrüche in das Boot hinein. Trotzdem werden wir wieder nass und nasser. Wasser steht zentimeterhoch im Kajak.

Große kilometerbreite Buchten queren wir vorsorglich nicht direkt, sondern fahren lieber im Bogen und dadurch doch noch etwas kürzer, jedoch in Ufernähe.



Nach der Mitte des Sees geht die Höhe der Felsen deutlich zurück. Die Erhebungen entlang des rechten östlichen See-Ufers werden hügelartig und flacher sowie zunehmend bewaldet. Der Charakter der Gegend wird insgesamt angenehmer.

Die in den Karten eingetragenen Bäche (Creeks) können wir hier überhaupt nicht sehen. Im Sommer sollen allerdings einige Bäche trocken fallen - das heißt, dass ihr wenig Wasser vor der Einmündung in den See oder später den Yukon im Untergrund verschwindet.

Endlich sehen wir das Ende des Sees in Form quer hinter dem See verlaufender Wälder. Bis dahin brauchen wir aber dann immer noch über anderthalb Stunden.

Am Ufer ist plötzlich ein Shelter (Holzdach mit Tisch) im Waldstreifen zu sehen. Die Besatzungen eines Canadiers und eines Kajaks sind gegen 13:00 Uhr noch beim Aufstehen oder wollen in Sichtweite des Endes des kräftezehrenden Sees einen Tag Ruhepause einlegen.



Danach überholen wir die drei Kanadier in ihrem Canadier. Denen merken wir an, dass sie deutlich langsamer paddeln als am Vormittag. Ihr Zick-Zack-Kurs deutet auch Koordinationsprobleme der drei Paddler untereinander an.

Das Ende des Sees ist irgendwie frustrierend.

Auf den Karten ist angegeben, dass man direkt vom östlichen Ufer in den hier als Thirty Mile River bezeichneten Abschnitt des Yukon hineinfährt.

In der von Wind und Wellen geprägten Realität muss man praktisch kilometerweit die gesamte Nordseite des Sees von Ost nach West queren.

Dabei treiben einen die Wellen gefährlich in die Nähe von und auch über dort mindestens 100 m in den See hinein verlaufende kaum oder gar nicht sichtbare Kiesbänke mit Ästen und ganzen Bäumen auf und zwischen den Kiesbänken.

Ja nicht das Steuer in einem Ast oder einer Wurzel verhakeln lassen. Sonst wären wir gefangen.

Nachdem wir schon dachten, zwischen den vermaledeiten Kiesbänken einen eventuell nur 5 oder 10 m breiten Abfluss aus dem See verpasst zu haben und nochmals retour zu dürfen, sind wir schon fast direkt am Westufer des Sees und sehen rechter Hand einen hölzernen Sitztisch und dann auch den Abfluss des Yukon aus dem See.

Lower Laberge ist um 14:45 Uhr erreicht. Die kräfte-raubende Keulerei über den 50 km langen See Lake Laberge hat glücklicherweise ein Ende.

Zur Erholung von den Strapazen der Paddelerei auf dem See machen wir hier eine Pause.

Kurz nach der Anlandung beginnt es zu regnen. Mit der vorsorglich immer griffbereit hinter meinem Sitz versteauten Zeltplane decke ich vorsichtshalber die Luken unseres Bootes ab.



Um die Kurve herum tauchen später auch die drei Kanadier auf. Nach ihren Erklärungen müssen sie wegen ihrer Zeitplanung weiterpaddeln und wollen keine Pause machen. Letzten Endes legen sie aber doch noch an.

Es sind Duncan mit Sohn und dessen Freundin. Sie wollen auch bis Dawson City durchziehen, rechnen allerdings mit einer Woche mehr als wir. Kanadier paddeln wäre anstrengend. Mit Kayaks hätten sie aber keine Erfahrung.

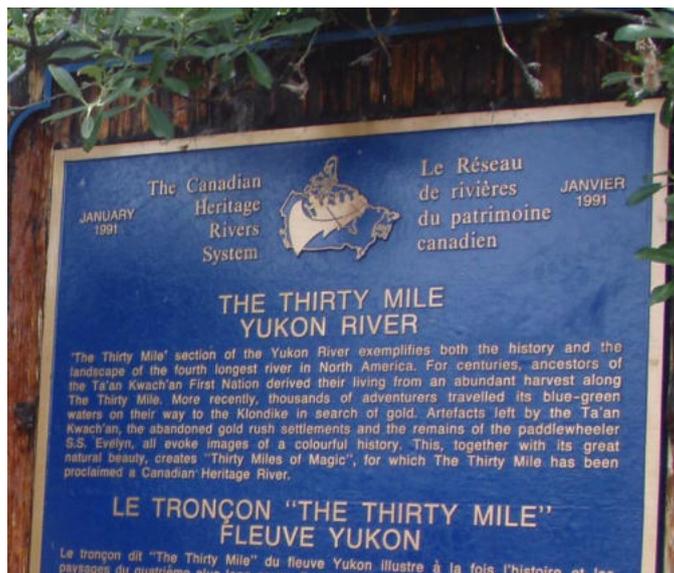
Wie sich auch während des Gesprächs mit den Kanadiern und kurzem Rundgang durch das Gelände herausstellt, hat Lower Laberge mehrere Sitztische und auch mehrere Stahlfassungen mit grobem Gitterrost als Feuerstellen.

In der Ecke steht zwischen den Bäumen ein wirklich durchrosteter kleiner Lastwagen aus den 40ern oder 50ern.

Unter dem versteckt gelegenen Shelter dann die eigentliche Überraschung.

Hier hat sich ein deutlich in den 70ern befindlicher und sehr rustikal mit groben Lederstücken und groben Nähten mit zentimeterweiten Öffnungen als Hose gekleideter Kanadier mit seinem in den 20ern befindlichen Begleiter das Mittagmahl bereitet. Ein grob gekürzter Karabiner Lee Enfield lehnt am Tisch.

Wir werden freudig einladend begrüßt.



Es ist Ben Learmont, der den Yukon River Guide als farbig ausgeführte Zeichnung für die Strecke von Whitehorse nach Dawson City mit zahlreichen unteretzten Detailskizzen und Hinweisen erstellt hat. Als Architekt fasst er sich in dem Guide kurz und zeichnet deutlich die wesentlichen Einzelheiten (www.spiritnorth.yk.ca/map.html).

Die Kanadier wundern sich, dass wir Ben Learmont vom Namen her kennen. Ich hatte ihm noch zehn Tage vor unserem Reisebeginn eine E-Mail geschrieben, um seine Erlaubnis für die Nutzung seiner Zeichnung zu bekommen. Als ich ihn darauf anspreche und sage, dass wir noch keine Antwort haben, meint er lachend, wenn er alle E-Mail's und Briefe beantworten wollte, hätte er den ganzen Tag nichts anderes zu tun. Wir sollen das einfach nutzen. It's Yukon here.



Auch Ben ist interessiert und fragt uns, wann wir losgepaddelt sind. Als ich ihm sage, dass wir Dienstag in Deutschland mit dem Flugzeug gestartet und am gleichen Tag abends in Whitehorse auf den Yukon gegangen sind, ist er fast entsetzt. Wir wären ungeheuer schnell.

Er wäre mit seinem Begleiter Montag Vormittag in Whitehorse losgepaddelt, würde den Fluss und den See kennen und sie hätten auch zu zweit ordentlich zu tun gehabt.

Da er in uns wohl eine Art verkappte Ex-Profi-Sportler vermutet, fragt er uns nach den Berufen.

Die Angaben mit womans doctor-gynecologist und lawyer-special solicitor for building and architecture law erstaunen ihn. Wir hätten wohl schon sehr große Tourenerfahrung und würden über große Kräfte verfügen.

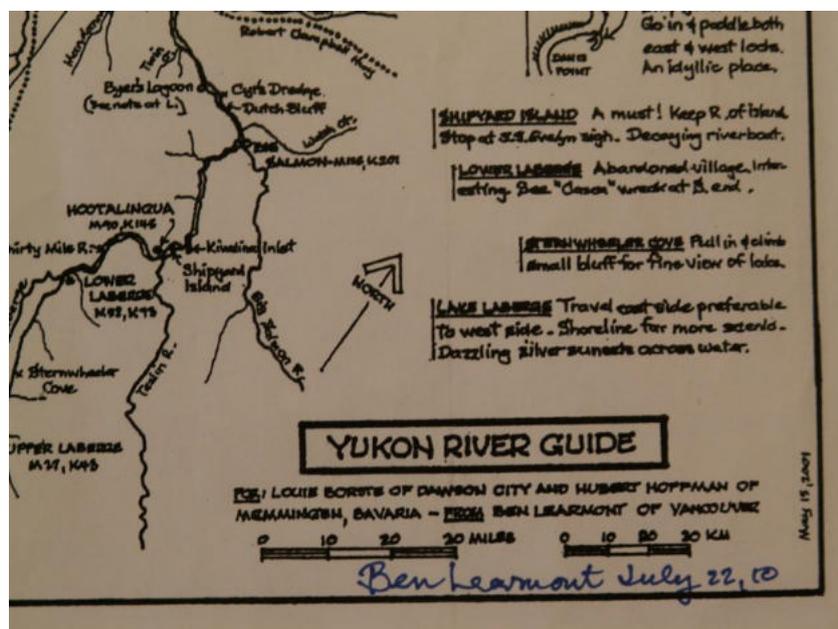
Die von Karin getragenen Gummistiefel und die wasserdichten Obergewänder gefallen ihm auch. Die von der jungen Kanadierin benutzten Gummigaloshen und die 7/8-Hosen mit T-Shirt wären für den Yukon wirklich ungeeignet. Er will Karin auf der Stelle heiraten.

Wir hatten die Kanadierin schon vorher selbst gefragt, ob sie in ihrer dünnen Bekleidung nicht wegen dem Wind und der Frische frieren würde.

Sie meinte, durch die Padderei wäre sie warm. Eine Erkältung wegen dem Wind kommt ihr wohl nicht richtig in den Sinn. Jugendliche Unbekümmertheit.

Die angeregte Unterhaltung endet damit, dass Ben aus seinem Krimskrams wasserdicht verpackte Zeichnungen herausholt und fragt, ob wir die in Englisch oder Deutsch gerne haben wollen.

Karin nimmt dankend eine in Deutsch, ich eine in Englisch. Bezahlung wird vehement abgelehnt. Wir würden ja die Zeichnung schon im Internet kennen. Ich lasse mir die englische Version noch zur Erinnerung von ihm unterzeichnen und datieren.



Vorher in Whitehorse hatte ich bei einigen Indianern/First nations/Natives gedacht, sie wären in ihrer Gesichtsform und ihrem Habitus Ausnahmen.

Sie sehen nämlich völlig anders als die Indianer aus, die ich sechs Jahre vorher rund 400 km südlich in British Columbia in Prince George, am Fraser Lake und dann hinter dem Babine Lake im Zuge der Bärenjagd getroffen hatte - die dortigen Indianer entsprachen unseren „Vorstellungen“ und „Kenntnissen“ aus Büchern, Zeitschriften und Medienberichten. Der Begleiter von Ben sieht allerdings wieder aus wie die Indianer vorher in Whitehorse. Das Aussehen ähnelt in Hautfarbe und Gesichtsschnitt sowie Statur frappierend den mir schon aus Anfang der 70er Jahre bekannten einheimischen nichtrussischen Bewohnern in Ostsibirien.

Wahrscheinlich hat hier die Völkerwanderung über die vor 10.000 Jahren und 5.000 Jahren trocken gefallene Beringstraße aus Ostsibirien nach Nordamerika ethnische Merkmale bis heute durchschlagen lassen. Die damals einheitliche Landmasse wird heute von den Kanadiern Beringia genannt. Vitus Bering war Kapitän im Dienste des russischen Zaren und hat 1741 im Rahmen der Großen Nordischen Expedition die Gegend erforscht und kartiert. Ansonsten war das direkt benachbarte Alaska auch noch bis 1867 zum Russischen Zarenreich gehörend.

Zahlreiche russische Forscher, Entdecker, Jäger und Händler haben vom Beringmeer her den Yukon flussaufwärts mindestens zur Mündung des Pelly River am Fort Selkirk schon bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts besiedelt und genutzt gehabt. Die indianischen Frauen des hier schon 1873 nach Gold suchenden Jack McQuesten und dessen Partners Alfred Mayo sowie deren Dolmetschers John Minook hatten allesamt russische Väter und sprachen selbst auch russisch.

Alaska wurde dann vom russischen Zaren an die USA verkauft, weil ihm die russischen Jäger gesagt hatten, das Gebiet wäre leergejagt und sonst zu nichts zu gebrauchen.

Auch die heutigen Kanadier gehen völlig unverklemmt mit dieser russischen Geschichte der Yukon-Gegend um. Auf allen möglichen Tafeln und touristischen Beschreibungen zur Historie der jeweiligen Gegend wird diese russische Vergangenheit deutlich angegeben.

Nach herzlicher Verabschiedung von Ben, seinem Begleiter und den drei anderen Kanadiern legen wir in den Thirty Mile River hinein ab.

Der Flussverlauf wird mit den bewaldeten sandigen Steilufern deutlich freundlicher, die Flussbreite geringer und die Strömung zum Glück nach einiger Zeit schneller als vorher hinter Whitehorse - wir hatten schon wieder Befürchtungen einer lahm-zähen Keulerei bekommen.

Viele bezeichnen diesen Abschnitt jedenfalls als den schönsten am gesamten Yukon.

Die Bezeichnung Thirty Mile River entstand wegen der Entfernung von 30 Meilen ab Seeausgang am Lower Laberge bis zum Indianerdorf Hootalinqua (gesprochen: Hutalingwa).

Im weiteren Flussverlauf passieren wir einige kleine und voll bewaldete Inseln. Meistens am Ende der Inseln flussabwärts sind wirklich kleine Campmöglichkeiten für ein oder maximal zwei Zelte. Das Problem besteht darin, dass man diese Möglichkeiten vorher kennen muss, weil man sie in dem schnell fließenden Fluss nach eigener Sichtung nicht mehr zum Anlegen und Campen nutzen kann - die schnelle Strömung treibt einen sofort vorbei.

Auf zwei, drei Inseln steht tatsächlich ein Zelt. Allerdings regelmäßig mit einem Motorboot an der Anlegestelle.

Hier lassen sich wohl einige Kanadier mit dem Wasserflugzeug oder von einem 4x4 an einem Waldweg mit Ufer am Ende des Sees in der Nähe von Lower Laberge absetzen und genießen den schönen Flussabschnitt in der Wildnis, ohne sich weiter zu verausgaben.

Wozu hat man schließlich die zivilisatorische Errungenschaft eines Motors am Boot.



Der Yukon verlangt jedenfalls von uns volle Aufmerksamkeit. Wegen der geringen Flussbreite und hohen Strömungsgeschwindigkeit fahren wir wiederholt nur einen Meter von der Uferlinie entfernt sehr schnell den Fluss hinunter. Ein Auflaufen auf irgendeinen Großstein, eine Baumwurzel oder einen ganzen Baum wäre hier fatal, weil mit sofortiger Kenterung oder Sweeping (Herausschleuderung) verbunden.

In einer Links-Kurve werden wir plötzlich schnell querab getrieben. Jegliches Paddeln und der Einsatz des Steuers nutzen überhaupt nichts. Am Ende treibt es uns sogar noch rückwärts den Fluss hinunter.

An einer geraden Strecke bekomme ich das Boot schnell wieder vorwärts in die Strömung. Das Ganze war jedoch schlichtweg beklemmend, weil man während der Rückwärtsfahrt nicht einmal gesehen hat, wo man hintreibt und ob man eventuell aufläuft und dadurch kentert.

18:15 Uhr fahren wir bei Regen am links befindlichen 17 Mile Wood Camp vorbei. Hier liegen zwei Canadier am Ufer und das Camp ist mit deren Besatzungen belegt. Hinter dem 12 Mile Rock wird der Regen stärker. Wir beschließen, bei der nächsten Campmöglichkeit anzulanden und orientieren uns nach der Karte auf der linken Flussseite.

19:10 Uhr sehe ich am linken Ufer hinter und zwischen Bäumen zwei offenbar menschlich bearbeitete Spitzen von Holzdächern und arbeite mich mit Karin durch die Strömung zum Ufer. Es ist die in der Karte eingetragene Campmöglichkeit am Cape Horn.

Hier stehen sogar zwei Stuhltische und eine stahlgefasste Feuerstelle mit Grobrost. Beim Kurzrundgang sind keine Großwildspuren feststellbar.

Bevor ich auch nur die Zeltplane als Regenschutz aus dem Boot hole und wir das Boot noch nicht einmal richtig festgemacht haben, bläkt irgendetwas im Fluss.

Ich habe meine Befürchtung, dass ein hinter uns fahrendes Boot gekentert ist und dass das Hilferufe der Besatzung sind.

Zu meiner Überraschung sehe ich jedoch nur ein Geweih im Fluss schwimmen.

Zwei Sekunden später taucht das in sommerlichem Wachstum befindliche Geweih auf und ein im Fluss zum Glück Richtung anderes Ufer schwimmender Elchbulle wird sichtbar. Wenn wir ein oder zwei Minuten später angelandet wären, wäre uns das Viech wohl aufs Boot aufgelaufen oder sogar draufgestiegen.

Die Folgen wären vorhersehbar - ein Elchbulle wiegt 400-650 kg.



Nach diesem Ereignis bauen wir zuerst zwecks Nutzung als Essplatz mit unserer großen Zeltplane einen Regenschutz über einen Stuhltisch und dann das Zelt mit Wing als Schutz auf.

Unsere Vorräte an Essen und Trinken sind auch für die nächsten Tage ausreichend.

Ab hier können wir Wasser aus dem Fluss nehmen, abkochen und zusätzlich mit Micropur-Tabletten desinfizieren.

Die Empfehlung lautet nämlich, bis zum Ende des Sees kein Wasser aus dem Fluss oder aus dem See zu nehmen, weil trotz inzwischen vorhandener Kläranlage in Whitehorse Wasserverunreinigungen auch durch Sommersiedler und Angler vorhanden sein würden.

Die inzwischen zurückgelegten Entfernungen mit auflaufend 122 km bedeuten, dass wir gegenüber unserer Planung mit 9 Tagen Minimum und 12 Tagen Maximum nur einen knappen Tag hinter dem Minimum liegen - wir haben damit noch mehr als 2 Tage Reserve und liegen gut in der Zeit. Den See als kräfteaubendsten Abschnitt der gesamten Tour haben wir auch hinter uns. Beruhigend.

Die heutige Strömungsgeschwindigkeit des Flusses lässt uns künftig schnellere und nicht mehr so Kräfte zehrende Tage mit weniger Paddelei erwarten.

Das mit der „weniger Paddelerei“ sollte sich später als Irrtum herausstellen. Wer den Yukon zwischen Whitehorse und Dawson City in 9 Tagen schaffen will, muss wirklich ständig paddeln. Bei einer Zweierbesatzung in einem Kajak einer durchgehend und der andere überwiegend mit.

Die vom Fluss aus vor der Anlandung zuerst gesehenen Dachspitzen stellen sich beim späteren Rundgang als Oberkanten von im Hinterland befindlichen Toilettenhäuschen (Outhouse) heraus. Hier ist sogar Toilettenpapier vorhanden.

Der Thirty Mile River ist für touristische Nutzung vorbereitet - es ist auch der einzige Abschnitt entlang der gesamten Tour, der überhaupt Tische und Toilettenhäuschen aufweist.

Trotz Regen sind immer noch für diese Umgebung „angenehme“ 18°C.

Wir machen in aller Ruhe unsere abendliche Hauptmahlzeit und sinnieren mit Hilfe der verschiedenen Karten und unter Kenntnis der bisherigen Flussverläufe und Zeiten über den Verlauf und die Distanzen für die Strecke des morgigen Tages.

Unsere bei „Globetrotter“ (www.globetrotter.de) unmittelbar vor der Tour gekauften Schlafsäcke „Meru Colorado“ mit Kunstfaserfüllung und Baumwollmischgewebe als Futter für lediglich 59,95 € in der L-Ausführung und 54,95 € in der M-Ausführung mit Komforttemperatur bis 4°C erweisen sich als für die Tour geeignet.

Während der gesamten Tourdauer habe ich nur in Slip und T-Shirt geschlafen. Die Nachttemperaturen mit Tiefstwerten zwischen 04:00 und 06:00 Uhr regelmäßig bei 7°C in der Nässe direkt am Fluss mit aufliegenden Wolken im Flusstal oder Nebelbänken morgendlich über dem Fluss und damit auch im Zeltbereich waren mit dem Schlafsack sicher beherrschbar. Die M-Ausführung ist allerdings selbst für schlanke Frauen im Mittelbereich zu eng. Die L-Ausführung erscheint hinsichtlich der angegebenen Körperlänge bis 1,95 m sehr optimistisch - ich habe mit meiner Frühlänge von 1,78 m gerade richtig hineingepasst. Eventuell sind hier noch 7 cm Reserve, auf keinen Fall jedoch die beworbenen 17 cm.

Unser Zelt noch aus DDR-Zeiten vom VEB Sportgerätewerk Pouch mit alufarbener Beschichtung blieb die ganze Zeit über von oben und von unten wasserdicht und war für zwei erwachsene Personen als Langschläfer auch mit genügend Platz im Zelt ausgestattet.

Das Schiebestänge in Einzelteilen jedes Bogens für die drei Kanäle war beim Auf- und Abbau schon vorher bei der Nutzung für Ausflüge mit Trabant eine Qual und wurde von mir unmittelbar vor der Tour durch drei Fiberglasbogen-Sets 8 mm inkl. Gummizug ersetzt. Das neue Gestänge hat den Auf- und Abbau zwar etwas, aber nicht wesentlich vereinfacht.

Das Wing als Vorzelt hat sich bei Regen und Gewitter bewährt, da das Vorzelt unseres Zeltes an sich etwas kurz bemessen war.

Das hohe Gewicht unseres Zeltes und die großen Verpackungsabmessungen haben es für die Boottour gerade noch als nutzbar einschätzen lassen.

Das Zelt ist eher für mehrtägige Nutzung mit Kfz.-Anreise geeignet - für Bergtouren oder Wandertouren mit täglich wechselndem Campstandort jedoch zu schwer und im Auf- und Abbau zu umständlich, regelrecht nervig.

Wir haben es am Ende der Yukon-Tour im Dawson City River Hostel Dieter Reinmuth überlassen.



Tag 4 - von Cape Horn km 122 bis Twin Creek auflaufend km 229 - Tagestour 107 km

Freitag, 23.07.2010

Paddeln 10:10 - 19:55 Uhr mit einer Pause bei Cyrs Dredge km 206,5 von 16:35 - 17:55 Uhr

Kurz vor Acht stehen wir auf. Der Himmel ist bei 12°C bedeckt und es nieselt.

10:10 Uhr geht es mit dem Boot los. Ich muss schon auf dem Yukon fahrend das trotz vorher noch auf dem Ufer durchgeführten Kontrolle im Schlitz klemmende Steuerblatt mit dem Paddel in den Fluss stoßen. Wegen dieser Erfahrung lege ich dann immer einen Zweig zwischen Blatt und Schlitz, auf den das Steuer beim Ablegen aufgelegt wird.

Kurz nach dem Start fahren wir bei aufreißender Wolkendecke an den drei Kanadiern vorbei, die noch am Ufer campieren.

Unsere ausgetauschten Grüße sind die letzten zwischen uns geblieben, da wir dann mit unserer hohen Bootsgeschwindigkeit drastisch an ihnen vorbeigezogen sind und sicher mehrere Tage eher als sie in Dawson City ankamen.



Wir passieren danach mehrere felsige Flussabschnitte und sind schon 10:57 Uhr an der Mündung des von rechts einfließenden Teslin River und dem ebenfalls rechts am Ufer liegenden Hootalinqua Village bei km 135.

Das Anlanden verkneifen wir uns, da der vom Fluss aus sichtbare Indianer-Friedhof nur mit Genehmigung der Indianer betreten und nur eventuell fotografiert werden darf.

Der Teslin River wird ab Johnson`s Crossing von anderen Kanuten als einfacherere Variante für die Fahrt nach Dawson City oder bloß nach Carmacks genutzt.

Man spart hier nämlich völlig den Lake Laberge mit der 50-km-Keulerei über den gefährlichen See und hat auf dem Teslin River die Strömung zur Unterstützung der Padderei. Da stören die 50 km mehr an Strecke nicht wirklich.

Wir haben dann später in Carmacks eine ganze Gruppe schweizerischer Eidgenossen mit mehreren Kanadiern und Führer getroffen, die nur den Teslin River und von Hootalinqua bis Carmacks den Yukon gepaddelt sind.

Bei der Vorbeifahrt an Shipyard Island ist das Wrack des Dampfers „Evelyn“ nicht zu sehen. Auch anschließend hinter Davis Point bei km 140 sehen wir das in der Karte eingetragene Klondike-Wrack ebenso nicht.

Big Eddy's Wood Camp ist mit einigen Stangen wirklich sehr alter Hütten rudimentär ahnbar, aber nicht wirklich feststellbar.

15:10 Uhr sind wir schon am rechts einmündenden Big Salmon River.

Ein crazy Indianer mit seinem volle Kraft auf Kollisionskurs heranbrausenden Motorboot schreckt uns von der Anlandung am ebenfalls rechts liegenden Big Salmon Village ab.



Gegenüber der Einmündung des Big Salmon ist am linken Yukon-Ufer ein Shelter sichtbar, bei dem eine Gruppe mit zwei Booten angelegt hat. Der Fluss wird noch schneller.

Dutch Bluff erscheint uns im Regen als normale hohe und steile Ufersandbank. Eventuell hat der Regen die sonst angeblich deutlich sichtbare weiße Sandbank gedunkelt.

Wir fahren weiter bis Cyrs Dredge bei km 206,5 und machen im Nieselregen und bei 19°C Pause auf einer Insel.

Nach einer halben Stunde legen wir gestärkt wieder ab.

Noch beim Ablegen passiert's. Das Boot läuft irgendwie auf einen im Wasser nicht sichtbaren Großstein auf, kippt auf die flusswärtige Seite und läuft voll Wasser. Wir kentern!

Karin reagiert auf meinen Ruf „Raus!“ sofort und steigt ins kalte Wasser. Das sowieso nur 12° C „warme“ Wasser steht uns bis zur Hüfte.

Mit Mühe und Not halten Karin an der vorderen Bootsleine und ich am hinteren Knebel das Boot in der Strömung und drücken es mit Mühen ans und im Zentimeterbereich aufs Ufer.

Unter äußerster Kraftanstrengung und mehrfachen Wechseln des Fußstandortes auf den glatten Steinen im Fluss Richtung Ufer schieben wir das Boot ungefähr zur Hälfte auf den schmalen Uferstreifen.

Weiter aufs eigentliche Ufer einen halben Meter höher kommen wir wegen dem durch die Wassermassen im vollgelaufenen Boot deutlich erhöhten Gewicht nicht.

Die griffbereit in die Gummizüge vor dem Vordersitz hineingesteckte Lenz-Pumpe wird zum ersten Mal eingesetzt. Die nächsten 20 Minuten pumpen wir abwechselnd das Boot so weit leer, dass wir es wegen dem dadurch verminderten Gewicht vollständig aufs Ufer ziehen und durch Seitenkipfung leeren können.

Danach ist erst einmal bei Karin das Leeren der Gummistiefel und bei mir das der Jagdstiefel angesagt.

Von dem Schreck und der Anstrengung müssen wir uns auch noch erholen.

Karin meint, dass es erstaunlich war, wie wir beide blitzschnell aus dem schon kenternden Boot raus waren und es zum Glück sichern konnten. Nicht auszumalen, was wir ohne Boot und damit ohne Ausrüstung in der Nässe allein auf einer Insel mitten im Fluss hätten anstellen sollen.

Die für solche Fälle erfolgte Deponierung einer Kerze und eines Feuerzeuges sowie einer Rettungsfolie und Schokolade am Mann und das sowieso ständig am Gürtel getragene große Messer hätten für einige Stunden gereicht. Bis dahin hätte dann aber jemand mehr oder weniger zufällig an der Insel und auch noch auf unserer Uferseite vorbeikommen müssen, um überhaupt vom Ansatz her Hilfe leisten zu können.

Das Ereignis zeigt deutlich, dass die Schwimmweste auch ständig getragen werden muss.

Und zwar im geschlossenen Einsatzzustand und nicht nur offen über den Körper geschmissen oder nur symbolisch mit dem Klickverschluss unten geschlossen.

Wer sich als Autofahrer die Dämlichkeit des Autostartens, Losfahrens und dann erst Gurtanlegens angewöhnt und vergleichbares mit der Schwimmweste beim Ablegen des Bootes praktiziert hätte, würde - drastisch, aber zutreffend formuliert - einfach absaufen.

Die Anbringung der langen schwimmfähigen Bootsleinen vorn, hinten und in der Mitte des Bootes mit jeweils jeden Meter einen eingeflochtenen Knoten als Halt zur Verhinderung des Rutschens durch die nassen Handschuhe sowie deren wirklich griffbereite Deponierung in Handreichweite der jeweiligen Luke haben sich ebenfalls als zum Glück ständig realisierte Sicherheitsmaßnahme rentiert.

Das Ablegen und dann jeweils auch das Anlanden haben sich wiederholt als risikoträchtig erwiesen. Die Wassertemperatur mit 12°C war wenigstens „angenehmer“ als die 4°C im Sommer 1972 beim Schwimmen im sibirischen Baikal-See.

Mit glucksernden Stiefeln wegen dem Wasser auch an den Socken und in den Sohlen der Stiefel legen wir erst 17:55 Uhr wieder in den Yukon hinein ab.

Die wirklich auch hier schnelle Strömung erleichtert zur beidseitigen Erbauung unser Vorwärtskommen auf dem Fluss im andauernden und sich wieder verstärkenden Regen.

Das in der Karte eingetragene Golddredge Wrack am rechten Ufer können wir in rudimentärer Form ahnen.

Vom historischen Byer's Woodcamp sehen wir nur bei gutem Willen ein paar Reste bearbeiteter Holzstämmen. Hier wurden schon vor über 100 Jahren Bäume gefällt und in für die Verfeuerung in den bis vor 55 Jahren auf dem Yukon operierenden Dampfschiffen geeignete Stücke geschnitten.

Unsere nähere Betrachtung vom Boot aus Richtung Ufer wird auch erschwert, weil das angeblich wasserdichte Fernglas von Steiner „Safari Pro 8x22“ von innen beschlägt und dadurch nur kleine oder gar keine Sicht durch dieses extra für die Tour angeschaffte Glas möglich ist.

Nach Felsen am Flussufer soll dann der Twin Creek (Zwillingsbach) am linken Ufer mit drei verschiedenen, hintereinander liegenden Campmöglichkeiten kommen.

Also orientieren wir uns am linken Ufer und paddeln in linker Ufernähe. Wenn wir die erste Campmöglichkeit wegen schlechter bzw. gar keiner Erkennbarkeit im Regen nicht sehen, wäre ja dann noch die zweite und später dann auch noch die dritte nutzbar.

In zum Starkregen anschwellenden Grüben vom Himmel wird es ungemütlich.

Etwas vor dem im Regen rechts sichtbaren Selkirk Rock sehe ich nach einer Rechtskurve zuerst am linken Ufer wieder oben die Spitzen bearbeiteter Baumstämme, dann die bearbeiteten Baumstämme selbst und anschließend auch eine dämmrige Anlandemöglichkeit. Dort liegen allerdings schon drei Kanadier. Karin will „nach Yukon-Knigge“ weiterfahren.

Da die nächste Campmöglichkeit nach dem Twin Creek erst nach weiteren 18 km in der Karte eingetragen ist und wir schon vorher wiederholt in der Karte eingetragene Campmöglichkeiten überhaupt nicht gesehen haben, lehne ich das ab. Wir fahren schon seit Stunden in durch die Kenterung nassen Sachen und die andauernden Grübe von oben machen uns auch nicht trockener.

Im Übrigen ist es auch schon fünf vor Acht.

Unter kräftigem Paddeleinsatz legen wir daher direkt hinter den drei auch mit dem Firmen-Logo unseres Bootsverleihers Kanoe People versehenen Kanadiern knirschend an und sehen ein offenbar gerade in Gang gesetztes Feuerchen mit einer Gruppe von Kanuten.

Kurze Begrüßung Richtung der anderen Flussfahrer, die sich als Kanadier herausstellen.

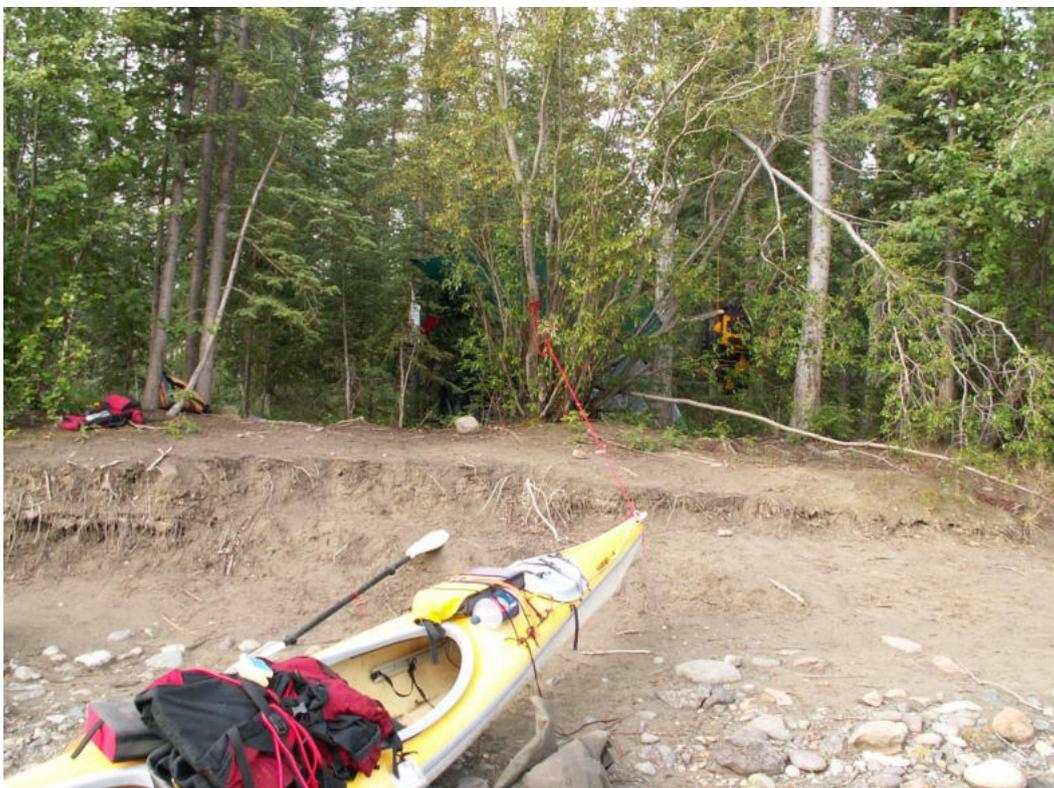
Ein junger, großer und kräftiger Mann stellt sich mit Handschlag als Kurt vor und zeigt uns die Campmöglichkeiten.

Die Gruppe hat schon drei Zelte zum Schlafen und ein Überzelt als Essensstelle aufgebaut.

Wie sich nun herausstellt, sind die auf der Karte eingetragenen drei verschiedenen, hintereinander liegenden Zeltmöglichkeiten praktisch nur eine einzige.



Auf ungefähr 35 m Länge sind parallel zum Ufer und geteilt durch den Twin Creek insgesamt ungefähr neun oder zehn Möglichkeiten zum Aufstellen eines Zeltes vor dem Twin Creek, zwischen dem Twin Creek und hinter dem Twin Creek vorhanden.



Karin will unser Zelt nicht auf dem Kiesboden zwischen dem Twin Creek und auch nicht auf dem Waldboden hinter dem Twin Creek aufstellen und auch jeden weiteren Transport unserer Ausrüstung vermeiden. Die Kräfte haben nachgelassen.

Unsere Tagesetappe war selbst bis hier trotz Kenterung 107 km lang - auf einem völlig unbekanntem Fluss im Regen bzw. Starkregen und mit einem für eine Mehrtages-Wildnistour geeigneten Ausrüstung voll beladenen Boot.

An der von Karin ausgesuchten Stelle vor dem Twin Creek muss ich selbst für unser kleines Zelt mit dem großen Messer noch einige Äste und Zweige abschneiden und abhacken, um es zwischen die Bäume zu bekommen.

Trotz der alufarbenen Beschichtung sieht man aus 4 m Entfernung vom auf dem Ufer liegenden Boot aus das im Waldrand stehende Zelt kaum noch.

Bei der Zubereitung der abendlichen Hauptmahlzeit gibt es dann die zweite böse Überraschung dieses Tages.

Mitten bei der Wassererhitzung für den schon eingerührten Globetrotter Lunch lässt die Gasflamme des Kochers merklich nach und erlischt schließlich völlig.

Nach dem Abschrauben des Kochers von der Gaskartusche und vergeblicher Kontrolle des Kochers auf Verstopfung oder ähnliches stellt sich heraus, dass die Gaskartusche von MSR leer ist - nach nicht einmal vier Tagen Nutzung früh nur zum Wasserkochen für Kaffee und Tee und abends für Wiener Würstchen , Tee und zur Erhitzung von Fertiggerichten.

In Whitehorse beim Kauf der Kartusche im Kanoe People Store waren wir noch froh, dass ich extra für die Tour den Primus Dou Kocher für 29,95 € gekauft hatte, weil der auf alle Ventilkartuschen mit oder ohne Gewinde passt.

Das hat sich bei der Probe im Kanuverleih auch als richtig herausgestellt. Die MSR-Kartusche konnte ich also dort kaufen.

Ich hatte aus den Erfahrungen mit unseren Kartuschen bei Trekkingtouren und Campingurlaube damit gerechnet, dass ich nicht einmal die eine Kartusche voll aufbrauche und die Kartusche mit Restinhalt im Hostel von Dawson City zur dortigen Weiternutzung lassen kann. Beim Kauf gab es auch vom Kanuverleiher keinen Hinweis, lieber mehrere Kartuschen mitzunehmen - in anderen Berichten tauchte das als Problem auch nicht auf.

Den Lunch jedenfalls als solches können wir in dem halbgaren Zustand nicht essen. Das Ganze ist wenigstens als Tunke zum Eindippen von Brot nutzbar. Genügsamkeit pur.

Zum Glück werden wir am nächsten Tag Carmacks und den dortigen Laden erreichen. Da wird es wohl eine neue Kartusche oder besser gleich zwei neue zu kaufen geben.

Aus der Sicht betrachtet war es noch günstig, dass die Kartusche vor Carmacks leer war. Wenn wir das erst am Tag hinter Carmacks gehabt hätten, wäre das Problem größer geworden, weil wir dann noch mehrere Tage bis Dawson City vor uns gehabt hätten.

Ein Holzfeuer jeden Morgen und jeden Abend zum Wasser kochen und zur Essenszubereitung hätte jeden Tag zweimal mehr Zeit gekostet.

Mit den Kochern hatte ich in Vorbereitung der Tour Abwägungen vorzunehmen.

Bekanntes wurde vorher die neue, ungebrauchte spezielle Benzinflasche mit Anschluss für die Kraftstoffpumpe als Teil eines Benzinkochers auf dem Flughafen als unzulässiger Transport eines explosiven Gegenstandes weggenommen.

Gaskartuschen dürfen sowieso nicht mit im Flugzeug transportiert werden.

Die Coleman-Kocher mit integrierter Pumpe und integriertem Kraftstoffbehälter fielen aus der Betrachtung heraus, weil hier der ganze Kocher als explosiver Gegenstand in das Risiko der Beschlagnahme gefallen wäre.

Im Übrigen hatte ich mit so einem Kocher vorher wegen der schlechten Handhabbarkeit in der Bedienung ungünstige Erfahrungen gesammelt. Von anderer Seite wurde so ein Kocher abwinkend als Benzinbombe bezeichnet.

Als reiner Benzinkocher kam der noch aus DDR-Zeiten vorhandene Juwel-Kocher in Frage. Der hatte sich bei Touren in der Tatra, Fatra und auch im Rila, Pirin und über den Balkan sowie auf der Moldau bewährt - er liebt aber zum Vorwärmen Spiritus, welches nach dem Ergebnis vorheriger Anfrage in Whitehorse nicht oder nur zufällig zu bekommen wäre.

Die Gaskartuschen in Canada sind eventuell zur Vermeidung von Produkthaftungen nur mit geringeren Drücken und damit deutlich weniger nutzbarem Inhalt gefüllt als bei uns.

Es bleibt also nur, bei einer 12-Tage-Tour mit eigenem Gaskocher mindestens 4 kleine oder 2 größere Kartuschen in Whitehorse zu kaufen oder gleich einen Benzinkocher einschließlich 2 Liter Benzin als Ausrüstung beim Bootsverleiher zu ordern.

Leute mit mehr Zeit können ganz natürlich jeden Tag früh und abends per Holzfeuer kochen - trockenes Holz liegt immer am Ufer herum. Und eine Säge oder eine Axt braucht man nicht wirklich, da das Holz einfach per Hand oder Fuß zu brechen ist.

Der Kauf von Feueranzünder in Whitehorse ist allerdings auch zum Feueranzünden bei Regen zu empfehlen.

Tag 5 - von Twin Creek km 229 bis Carmacks Coal Mine Camp auflaufend km 302,5 -
Tagestour 73,5 km

Sonnabend, 24.07.2010

Paddeln 10:25 - 17:15 Uhr ohne Pause

Am nächsten Morgen ist es kurz nach 08:00 Uhr zumindest hell, aber bedeckt und 14°C. Die nassen Sachen sind also nicht trocken geworden. Rein in die kalten und müffelnden Socken und Stiefel.



Karin macht sich am klaren Bach in der Morgenkälte wieder frisch. Stark. Und ein belebender Anblick.



Kaffee oder Tee gibt es heute nicht. Wir begnügen uns mit Pepsi-Cola und Apfelsaft sowie Hotdogs mit Margarine, Marmelade und etwas Käse. Es setzt wieder Regen ein.

10:15 Uhr sind wir zum Ablegen bereit. Die ältere Kanadierin der neben uns zeltenden Gruppe hat nun offenbar durch unsere Gespräche mitbekommen, dass wir Deutsche sind und will einen Schwatz halten.

Ihre Vorfahren in Person der Großeltern wären Auswanderer aus Deutschland, speziell aus Rheinland-Pfalz und dabei aus Pirmasens. Die Familie würde nun in New Brunswick im Osten von Canada wohnen.

Sie würden die Yukon-Tour unternehmen, um den (erwachsenen) Kindern eine andere Seite von Canada zu zeigen. Damit die Familie insgesamt an der Tour noch Spaß hat, hätten sie sich aber erst am Lower Laberge absetzen lassen und wären ab dort mit den Canadianern den Yukon heruntergepaddelt. Heute wollen sie die Tour beenden. Ihre heutige Etappe wäre nur ungefähr 2 ½ Stunden lang. Am Ufer würde sie dann schon jemand erwarten.

Das kann dann nach meiner Einschätzung nur ungefähr Little Salmon als Indianersiedlung sein.

Auch diese Kanadier wundern sich, dass wir erst seit Dienstag Abend auf dem Yukon unterwegs sind und die komplette Tour ab Whitehorse über den Fluss und vor allen Dingen den See bis hierher in dieser sehr kurzen Zeit geschafft haben.

Wir wünschen uns wechselseitig alles Gute und legen dann 10:25 Uhr tatsächlich ab.

Schon 12:02 Uhr sind wir in zügiger Fahrt an der Einmündung des von rechts hinten kommenden Little Salmon River und sehen das dortige kleine Indianerdorf.

Klein meint auch wirklich klein. Es sind einfach ein paar Hütten. Bewohnerzahl zumindest der registrierten First Nations eventuell vier oder sechs. Aber nur im Sommer und zur Lachsfangzeit.



Stromabwärts kurz hinter den Hütten steht auf einem Waldweg tatsächlich ein 4x4 mit Bootsanhänger und ein Mann wartet flussaufwärts blickend am Ufer. Es ist offensichtlich der Abholer der New Brunswicker vom Twin Creek. Eine Straße kann nicht weit weg sein. Da die Kanadier bei unserem Ablegen noch nicht annähernd ablegebereit waren und sicher deutlich mehr Zeit zum Paddeln als wir brauchen werden, wird er dort noch ein paar Stunden gestanden haben. Wenn er es nicht selbst gewesen ist, wird Scott als Owner von Kanoe People wohl erzählt bekommen haben, dass sein Nimbus-Kayak mit den Germans from Saxony erstaunlicher Weise schon jetzt an Little Salmon vorbeigezogen ist - der Erkenneffekt ist groß, da wir während unserer gesamten Tour über die 740 km nur 7 Kayaks gesehen haben und unseres dabei als einziges gelb war.

Kurz hinter Little Salmon steht auf einmal etwas vom rechten Ufer weg ein Wohnmobil und direkt am Ufer ein Pärchen.

Beim Austauschen von Grüßen stellt sich heraus, dass es auch Deutsche sind. Der Highway würde direkt am Fluss entlang führen. Sie hätten auch so ein Kajak wie wir und fragen uns, ob wir in einem Kanu-Club wären. Das wird verneint.

Ich will den guten Mann auch nicht überfordern, indem ich ihm die Mitgliedschaft im Alpenverein angebe. Er hätte sonst womöglich noch gedacht, wir wollen ihn verschaukeln.

Beim Blick auf die Karte stellt sich heraus, dass der Campbell Highway nun tatsächlich direkt hinter dem rechten Stromufer entlangführt.

Strommasten mit jeweils zwei gerade hoch stehenden Holzstämmen und Z-Verstrebung lassen uns im Weiteren fast durchgehend bis Carmacks den Verlauf des Highway auch über Hügel und ufernahe Berge verfolgen oder zumindest sicher vermuten.

Das beruhigt als Zeichen der Zivilisation die Gemüter, weil im Fall des Falles dann Hilfe zumindest nicht mehrere Tage entfernt wäre.

Aus den Erfahrungen schon der vorangegangenen Bärenjagd in British Columbia, dann am Yukon und auch später des Streifens durch die Wälder hinter Dawson City wird allerdings in aller Klarheit angegeben, dass der kanadische Wald ein Urwald ist - also kein preußisch entsprechend der Forstschule von Tharandt nach Thaer verschulter Wald in Reih und Glied.

In Canada muss man im Wald häufig über Bäume steigen, sich durch querliegende Bäume zwängen und unter anderen quer liegenden Bäumen durchkriechen. Nur unter günstigen Umständen kann man 100 oder auch 200 m gehen. Dann darf allerdings wieder kein Unterholz vorhanden sein.

Zurückgelegte Tages(!)strecke sind dann auch für wildniserfahrene Trekker mal nur 700 m - ja: siebenhundert Meter.

Wegen dem dichten Bewuchs hat man regelmäßig auch keine Orientierung, selbst wenn ein wirklich großer Fluss hangabwärts nur 400 m entfernt ist - den sieht oder hört man nämlich einfach nicht.

Wer in so eine Situation der Rettung ans Ufer gerät, ist am besten beraten, wenn er auf Hilfe vom Wasser aus wartet.

Die Großwildpopulation bei einem „Gang“ durch den Wald wäre nämlich auch noch als drastisches Risiko zu berücksichtigen.

Für uns wird es kurz nach Eins wieder ungemütlich. Regen und böiger Starkregen mit Gegenwind sind die weiteren Begleiter.

An Abschnitten mit sichtbarem Verlauf des Campbell Highway merken wir, dass der Fahrzeugverkehr äußerst gering ist. Manchmal ist 20 Minuten mit Sicht auf den kilometerweit entfernten Highway überhaupt kein Fahrzeug zu bemerken. Später kommen mal zwei hintereinander.

In der Ferne sehen wir dann hinter dem Campbell Highway noch einen anderen Highway aus den Bergen herunter zum Fluss kommen. Das ist schon der Klondike Highway von Dawson.

Der rechts neben uns verlaufende Campbell Highway und der Klondike Highway treffen sich vor Carmacks im Tal am Coal Mine Campground.

Dort wollen wir zur Übernachtung heute auch hin. Hier soll es nämlich zur Erbauung der Flussfahrer Hütten, Duschen mit warmem Wasser und auch einen Imbiss geben.

Kurz vor Carmacks reißt die Wolkendecke auf und es hört auf zu regnen. Wir genießen die phantastische Sicht in die abwechslungsreiche wilde Natur.

Am Ende einer kilometerlangen geraden Fluss-Strecke sehen wir weit hinten tatsächlich ein Haus mit gehisster Canada-Flagge und daneben eine Hütte. Beim Heranfahen stellt sich dann jedoch heraus, dass es doch noch nicht der Campground ist.

Der liegt hinter der nächsten Linkskurve am rechten Ufer und ist durch zwei Ponton-Anleger mit einer Gruppe gerade anlandender Canadier und aussteigenden Kanuten deutlich sichtbar.

Die Schilder mit den Logos von Kanuverleihfirmen als Hinweis darauf, dass hier die Boote von denen abzugeben sind, die ihre Tour in Carmacks beenden, sind ebenso wie das Schild des Coal Mine Campground selbst aber wegen der Anbringung an im Uferschatten liegenden Bäumen erst beim unmittelbaren Heranfahen in direkter Ufernähe feststell- und lesbar.



17:15 Uhr sind wir bei km 302 angelandet und haben 73,5 km als Tagesetappe hinter uns. Ein doppelter Regenbogen über dem Yukon ist ein freudiges Ereignis.

Mit Hilfe eines Kanadiers und seines jugendlichen Sohnes ziehen wir das Boot auf einen Ponton und dann die Lehmrinne hoch in den Campground. Karin betätigt sich mit der Lenz-Pumpe, um das Wasser aus dem Boot zu bekommen. Der stundenlange Regen hat uns wieder einmal wortwörtlich im Nassen sitzen lassen. Der Kanadier will offenbar mit uns ins Gespräch kommen.

Er fragt, ob wir von Whitehorse über den See gekommen sind, seit wann wir unterwegs sind und ob wir unterwegs Ben Learmont getroffen haben.

Meine Antwort, dass wir Ben am Ende des Sees in Lower Laberge mit einem jungen Native als Begleiter getroffen und überholt haben und Ben mindestens einen, eher zwei Tage nach uns eintreffen würde, überrascht ihn. Wir sind die Ersten, die Ben tatsächlich getroffen haben. Im Übrigen wollte dieser mit seiner Frau paddeln und schon ungefähr heute in Carmacks ankommen.

Die Zeitbegriffe am Yukon sind wahrscheinlich wie im weiten Russland zu sehen - das Land ist groß und der Zar bzw. die Queen sind weit.

Als ich ihm begreiflich mache, dass Ben nach seinen eigenen Angaben schon Montag Vormittag und wir erst Dienstag Abend in Whitehorse gestartet sind und wir ihn trotzdem schon am Donnerstag Mittag am Seeausgang Lower Laberge überholt haben, werden wir noch eingehender gemustert und wegen dem Kayak befragt.

Die Schnelligkeit unseres Vorwärtkommens ist ihm auch in Anbetracht der ihm bekannten Fluss- und Kanuerfahrung von Ben irgendwie nicht geheuer.

Der Kanadier will es sich jedenfalls überlegen, wie lange er noch auf Ben warten will.

Ich sepple zum Office und will eine der sichtbaren Cabins mieten. Die stehen aber nicht zur Vermietung. Auf dem Campground kann wirklich nur gezeltet werden. Heiße Dusche wäre aber da. Die Canteen ist in Betrieb. Also 15 Canada-Dollar + 5 % GST Stellgebühr bezahlt.

Die warmen Duschen würden mit 1-Dollar-Münzen im Dreierpack funktionieren. Deshalb gleich noch Papiergeld in sechs 1-Dollar-Münzen plus Rest gewechselt.

Karin ist wegen der Nichtmöglichkeit der Übernachtung in einer Cabin enttäuscht. Die Hinweise auf die Möglichkeit der warmen Dusche und warmen Essens lindern den Schmerz.

Wir bauen erst einmal das Zelt auf und räumen das Boot leer. Der andere Campground direkt in Carmacks am linken Ufer soll wegen seiner Befahrbarkeit mit Autos direkt bis zum Wasser erhöhtes Diebstahlrisiko auch der Boote haben und wird deshalb von Flussfahren gemieden.

Bei den anderen zeltenden Kanuten sind offensichtlich auch alle möglichen Sachen nass.

Überall hängen Ausrüstungsgegenstände und Bekleidung zum Trocknen auf selbstgespannten Leinen zwischen den Bäumen.

Praktisch jede Zeltbesatzung hängt noch mindestens ein Überzelt auf, um die weitere Einwirkung von Regen zu verhindern oder zu vermindern.

Die kurz vor uns angelandeten Kanuten stellen sich als geführte Gruppe Schweizer Eidgenossen im Verbund mehrerer Familien aus dem Kanton Aargau heraus.

Sie sind auch nicht über den See gepaddelt, sondern haben den Teslin River genutzt. Ihre Tour ist hier in Carmacks zu Ende.

Die erkennbar betrübliche Stimmung wäre wegen dem wieder stundenlangen Regen und den Anstrengungen der mehrtägigen Tour verursacht.

Ein Schweizer fragt uns, ob wir tatsächlich allein als einzelnes Boot und auch noch ohne einheimischen Führer unterwegs wären.

Als das bejaht wird, meint er, dass hätte sich bei ihnen niemand zugetraut. Die lange Tour nach Dawson City sowieso nicht. Der See wäre im Übrigen wohl doch gefährlich. Auch das wird von uns bejaht.



Nach dem Schwatz gehen wir dann doch lieber etwas Essen. Die Canteen bietet alle möglichen Hotdogs, Beef, Käse gegrillt und gebacken, Burger verschiedenster Varianten, Suppen, Milchshake's, Icecream's sowie Klondike Quickie (Rührei mit Schinken und Semmel sowie Salat) und nichtalkoholischen Getränke vom Tee über Kaffee in verschiedenen Varianten bis zur Cola an. Ein Speisesaal für Schlechtwetter ist auch vorhanden.

Der Standort ist günstig - die Canteen wird nämlich sowohl von den Bootsbesetzungen im Campground als auch Autofahrern am Zusammentreffen von Campbell Highway und Klondike Highway genutzt.

Die ausgewiesenen Preise wieder + 5 % GST. Man bekommt einen Bon mit Nummer. Die Nummer wird dann nach Fertigstellung des Essens aufgerufen.

Die von uns gewählten Chicken Burger mit Salat schmecken ausgezeichnet. Karin mundet der Kaffee und mir ein Tee mit einer großen Cola.

Uns fällt auf, dass bei der Bestellung die später ankommenden weiteren Gäste wirklich mit Abstand hinter uns stehen und auch neu hinzukommende überhaupt keine Drängelei oder Pulkbildung veranstalten. Geraucht wird ebenso wenig wie eine eventuell im Auto mitgebrachte Bierflasche oder Bierdose geleert.

Betrunkene Indianer, wie Jahre vorher in Prince George als „Normalzustand“ erlebt gehabt, gibt es hier erfreulicherweise gar nicht.

Nach dem Essen frage ich im Office nach der Transportmöglichkeit in den ungefähr 2,5 km entfernten Ort. Reinmuth gibt eine solche nämlich in seiner Flussbeschreibung ohne Nennung von Einzelheiten an.

Die Transportmöglichkeiten stellen sich als Hinweis auf hinter dem Speisesaal abgestellte Fahrräder heraus. Dann eben eine Fahrradtour am Yukon - mal was anderes als an der Donau, Elbe oder Mosel entlang bzw. um den Bodensee herum.



Wir trinken dann lieber doch noch einen Kaffee bzw. Tee im Speisesaal. Dort kommen zwei Paddler dazu, die bei unserer Ankunft ihre Grabner-Schlauch-Kajaks schon entladen und ihre Zelte gerade aufgebaut hatten.

Die beiden Männer sind Deutsche Ende 20 Anfang 30. Sie sind auch wie die Schweizer über den Teslin River gekommen. Ihre Tour begann allerdings schon fünf Tage vor uns am Donnerstag der letzten Woche mit Ankunft in Whitehorse und Padderei ab Freitag Vormittag. Nachdem wir unsere Ankunft am Dienstag Mittag in Whitehorse und am Dienstag Abend beginnende Padderei mit Tourverlauf über den See angegeben haben, setzt wieder das uns inzwischen bekannte große Staunen ob unserer Schnelligkeit ein. Karin fühlt sich berechtigterweise geehrt.

Als ich auch noch sage, dass wir heute für die von uns als lang empfundene Strecke über 73,5 km ab Twin Creek knappe sieben Stunden gebraucht haben, weil der Fluss offenbar langsamer als vorher strömt, wundern sie sich noch mehr. Sie hätten für ihre heutige Etappe über weniger als 70 km mehr als zehn Stunden gebraucht und dabei die ganze Zeit kräftig gepaddelt.

Meine Angabe der gestrigen Tour über 107 km sorgt wieder mal fast für Entsetzen und nochmalige Musterung insbesondere von Karin ob deren unter dem Anorak versteckten Kräfte.

Das Gespräch gleitet in Richtung vorheriger Canada-Erfahrungen und dabei auch deren Interesse für Bärenjagd und hier besonders den Gesamtkosten ab.

Die von mir aus Erfahrung angegebenen Preise von mindestens 4.000,- € auf Schwarzbär erscheinen dem Jäger der beiden sehr hoch.

Ich mache ihm begreiflich, dass die Werbungen der Jagdveranstalter schlichtweg sämtliche Nebenkosten wie Flug, Hotelübernachtung hin und zurück, königliche Abgabe für die Queen, Essen bei Ankunft und Abflug sowie Tip und die damals 7 % und heute 5 % GST weglassen. Allein der Transport der beiden Trophäen mit lizenziertem Transportführer von Canada nach Deutschland hatte damals ca. 670,- € gekostet.

Die Kosten für den Präparator wären auch noch hinzu zu rechnen. Die bei Großwildjagd vorgeschriebene Führung mindestens 1:2 (ein Outfitter für zwei Jäger) oder 1:1 mit dadurch weiteren Kosten wäre auch noch zu berücksichtigen. Je nach Jagdgebiet kämen auch noch Flugkosten für ein Wasserflugzeug Cessna 206 oder Beaver DHC ins und aus dem Revier (Fly In + Fly Out) mit mehreren hundert Euro hinzu.

Das Ganze hatte ihm vorher offenbar noch keiner so richtig klar gemacht.

Die beiden waren jedenfalls inzwischen schon im General Store, kannten die Transportmöglichkeit per Fahrrad aber nicht. Sie sind zu Fuß hin und zurück und haben dadurch mehr als 1 ½ Stunden „straffen Gang“ gebraucht.

Da die Zeit voranschreitet und der General Store in Carmacks nur bis 20:00 Uhr aufhaben soll, drängt Karin berechtigter Weise zum Aufbruch.

Wir suchen uns von den ungefähr acht Fahrrädern zwei etwa passende mit prallen Reifen aus und machen uns mit Rucksack auf dem Rücken über den Klondike Highway Richtung Carmacks davon.

Der Highway ist mit einer Landstraße bei uns vergleichbar und also keine Autobahn.

Die wenigen Autos fahren wirklich maximal die vorgeschriebenen 50 km/h und umfahren uns mit weitem Abstand. Unsere Befürchtung auf dem Highway rasender Autos mit Lebensgefahr für Fahrradfahrer erweist sich erfreulicherweise als unbegründet.

Nach 2 km kommt die Brücke von Carmacks über den Yukon. Es ist eine von lediglich vier Brücken insgesamt auf rund 3.120 km Länge des Flusses überhaupt.

Gleich hinter der stählernen Brücke liegt rechts das eigentliche Dorf. Unübersehbar als erstes Haus findet sich der General Store mit davorliegender angeschlossener Tankstelle.

Das pieksaubere Geschäft hat ein überraschend vielfältiges Angebot auf zwei Etagen. Die wegen der Dringlichkeit als Erstes im Untergeschoss vorgenommene Suche nach Gaskartuschen mit oder ohne Ventilverschluss endet für uns ergebnislos.

Danach findet der eine Verkäufer auch auf Anfrage und Beschreibung keine, dann ist auch der andere vergeblich auf der Spur. Der zu Hilfe gerufene Chef meint nach eigener Sucherei, solche Kartuschen hätten sie überhaupt nicht. Alternativ wären Campingbenzin oder Feueranzünder jeweils für Holzfeuer zu erwerben - für das Benzin gibt es nämlich keine Kocher.

Karin und ich schauen uns zweifelnd an. Für die nächsten 400 km auf dem Fluss ohne Kocher wäre es etwas sehr risikvoll, da die letzten Tage immer wieder längeren Regen gebracht haben. Es muss noch irgendetwas besseres als Alternative geben.

Am Ende finden wir doch noch eine halbwegs geeignete Variante in Form eines mehr Haushaltkochers (Abmessungen 40x30 cm) Marke „Scripto“ für knapp 40 Dollar. Das Ding ist einflammig und mit nur für dieses Gerät passender Gaskartusche betreibbar. Wir lassen uns die Handhabung erklären. Das Ding hat sogar Piezo-Zündung. Vorsorglich nehmen wir zwei Kartuschen mit und hoffen, dass sie bis Dawson City reichen.

Das Ding muss irgendwie hinten oben in der bisher leeren roten wasserdichten Tasche aufs Boot, da das Boot mit den auch noch zu kaufenden Lebensmitteln wieder bis zu den Lukenrändern gerammelt voll sein wird.

Die Lebensmittel kaufen wir auch noch. Hier gibt es auch noch besser geeignete Mini-Lighters zum verstauungsfreundlichen Einstecken der Feuerzeuge in die Jackentasche als Nothilfe.

Voll bepackt radeln wir zum Campground zurück. Kurz nach der Yukon-Brücke schießt ein halbwilliger hochbeiniger Hund aus dem Wald und will uns zwacken. Jedes Mal, wenn er heran ist, halten ihn meine heftigen Kurzrufe und das Schwenken des gezogenen großen Messers vom Zubiss ab.

Wir sind froh, als wir ohne Bisswunden wieder im Campground eintreffen. Hunde am Yukon können nur aus einem Haus bzw. einer Hütte mit Weißen kommen - bei den Indianern landen sie meistens im Kochtopf, wenn es sich nicht gerade um Schlittenhunde handelt.

Nach Auspacken gehen zuerst Karin und dann auch ich Duschen.

Man muss drei einzelne 1-Dollar-Münzen in eine Raste einlegen und dann die ganze Raste in das Gerät schieben. Anschließend hat man 6 Minuten wirklich heißes Wasser. Das Duschen belebt das Gemüt und lockert die Muskeln.

Kurz bevor ich dran bin, versuchen sich die beiden Schlauch-Kajak-Fahrer am Telefonautomaten, der in der Sanitärhütte am Eingang links über den auch vorhandenen Waschmaschinen und vor den beiden geschlechtsneutralen Duschkabinen hängt.

Die Telefoniererei mit der Telefonkarte der Telekom klappt jedenfalls nicht.

Die Yukon-Beschreibung von Reinmuth hilft dann mit den tatsächlich funktionierenden Hinweisen, wie ein R-Gespräch angemeldet und geführt werden kann.

Also lieber eine kanadische 10-Dollar-Telefonkarte schon in Whitehorse oder im General Store in Carmacks beim Einkaufen holen.

Wir haben mit einer 10-Dollar-Karte dann ab Dawson City acht Übersee-Telefonate nach Deutschland geführt und hatten danach immer noch einen Restbetrag darauf.



1. ► Dial access number from:		1. ► Composez le numero d'accès de:	
VANCOUVER	(604) 282-4003	WINNIPEG	(204) 975-4199
VICTORIA	(250) 953-6744	HALIFAX	(902) 423-4412
CALGARY	(403) 543-7915	CANADA/US	1-866-326-1468
EDMONTON	(780) 413-3060	NORTHWEST TEL	1-866-326-1607

2. ► Follow the voice instructions. . . . 2. ► Suivez les instructions vocales.

SCRATCH HERE **PIN** **657 860 3497** **NIP** GRATTEZ ICI

3. ► Press ## to place another call. . . . 3. ► Appuyez sur ## pour faire un autre appel.

Card expires six (6) months from the date of purchase. La carte expire six (6) mois après la date d'achat.
See poster for product details. Voir l'affiche pour les renseignements sur le produit.

Customer Support/Service à la clientèle: 1-888-560-8688
Network Services By: Services des Réseau: **primus**
LibCorp ROC S10

6 28583 10028 5 **100066 10027090**

Schritt für Schritt:

1. Der PIN-Code auf der Rückseite der Karte in der Mitte ist freizurubbeln.
2. Da der Yukon im „Northwest“ liegt, die auf der Telefonkarte rechts oben angegebene Dial access number „1-866-326-1607“ wählen.
3. Eine freundliche Stimme lässt zwischen verschiedenen Sprachen der weiteren Führung wählen. Deutsch ist die Nummer 4 - man drückt also die Nummer 4 auf dem Telefon.
4. Nun ist der PIN-Code hier mit „657 860 3497“ in die Tastatur einzudrücken.
5. Danach die Vorwahl nach Deutschland 011-49 und dann die deutsche Vorwahl ohne „0“ und die deutsche Ortstelefonnummer. Für den Unterzeichner also 011-49-371-8081188.

Die Telefonkarte an sich braucht man nach Aufschreiben der Dial access number und der PIN-Nr. nicht mehr. Das vorhandene Guthaben wird vor jedem Gespräch angesagt.

Tag 6 - von Carmacks Coal Mine Camp km 302,5 bis Minto Resort auflaufend km 393 -
Tagestour 90,5 km

Sonntag, 25.07.2010

Paddeln 10:20 - 18:50 Uhr ohne Pause

Als wir früh aufstehen, gehen die beiden Schlauch-Kajak-Fahrer mit ihren Booten gerade auf den Yukon und ziehen schon zu für Wildnis-Flussfahrer unchristlicher Zeit um 08:36 Uhr los.



Wir lassen es mit der durch die Canteen gesicherten Versorgung ruhig angehen.
Heute Morgen brauchen wir ja den Kocher nicht anzuwerfen. Die Canteen wird für ein herzhaftes Frühstück mit heißen Getränken genutzt.

Zwei junge kräftige Kanadier helfen uns dann freundlicherweise beim Transport des Kajaks durch die Lehmrinne auf den Ponton und vom Ponton ins Wasser sowie beim Einsteigen.

10:20 Uhr geht's bei bewölktem Himmel und 14°C los.

Nach einer Rechtskurve unter dem rechten Brückenbogen der Yukon-Brücke von Carmacks hindurch - direkt hinter dem linken ist nämlich ein größerer Wasserschwall fast über die ganze Breite, den wir schon bei unserer Einkaufstour am Vorabend ausgemacht hatten.



Carmacks ist auch vom Wasser aus gelinde gesagt sehr überschaubar. 425 Einwohner, davon 325 First Nations, links des Flusses in Holz-Häusern und rechts in Hütten.

Hinter Carmacks bestimmen mehrere 600-800 m über dem Fluss herausragende felsige Bergkuppen die weit mögliche Sicht.

Auf dem Wasser selbst ändert sich der Flusscharakter deutlich. Der Yukon wird zum Strom.

Wir haben wiederholt gewaltige Rechts-Links-Kurven vor uns. Wenn es die Strömung erlaubt, wird dabei zur rechts gegenüberliegenden Landspitze abgekürzt und anschließend wieder schräg nach links über den Fluss gepaddelt. Inseln oder Kiesbänke sind hier zum Glück nicht vorhanden.



Kurz vor Mittag regnet es wieder gewaltig und wir kämpfen uns im böigen Gegenwind wieder einmal „über den See“ einer gewaltigen Doppelkurve.

Danach kommen größere Inseln. Es reißt es auf und wir sehen 12:45 Uhr fast 2 km vor uns zwei sich bewegende farbige Punkte auf dem Wasser, die beim Heranpaddeln zu Booten werden. Nach der roten Farbe und den seltsam schlingernden Fahrmanövern zu urteilen können es nur die beiden Schlauch-Kajaks sein, die schon über 1 ½ Stunden vor uns losgepaddelt sind.

Irgendwie haben wir bei kräftiger Paddelei die beiden kurze Zeit später fast eingeholt, als sie überraschender Weise Kraft eigenen Willens oder wegen zu dichtem Fahren am Ufer mit der Strömung in einen streckeverkürzenden Seitenarm hineinfahren oder hinein getrieben werden. Aufgrund unserer Geschwindigkeit sage ich zu Karin, dass wir nun wohl das Ulbricht-Motto aus den Sechzigern „Überholen ohne Einzuholen“ realisieren werden - für mich ist absehbar, dass wir hinter der Biegung mit dem stromabwärtigen Ende der kilometerlangen Insel deutlich vor den beiden sein werden.

Das bewahrheitet sich dann auch. 13:05 Uhr sind wir an der Insel vorbei und sehen die beiden fast einen Kilometer hinter uns quertreibend im Seitenarm paddeln. Wir haben es also ab Erblicken der beiden fast 2 km vor uns innerhalb von 20 Minuten geschafft, zirka einen Kilometer vor den beiden zu sein. Im Kajak mit Steuer ist man eben wirklich schnell.

Man sollte auch in der Hauptströmung bleiben - das erleichtert die Fahrt und verringert das Risiko unliebsamer Begegnungen mit Großwild in den flachen und schmalen Seitenarmen.

In den flachen Wässern der Seitenarme lernen die jungen Bären mit anderthalb Jahren unter Anleitung ihrer Mutter Fischen und sonstiges Jagen. Elche fressen im Wasser stehend das Grün an der für sie bequem im Stehen zu erreichenden Uferböschung, weil sie sich dabei nicht auf die Vorderläufe niederlassen müssen.

Da die Seitenarme deutlich schmaler sind als der Hauptstrom, hat man hier bei einer für beide Seiten überraschenden Begegnung deutlich weniger oder gar keine räumlichen Ausweichmöglichkeiten. Weil die Flussströmung in den Seitenarmen auch geringer als im Hauptstrom ist, bleibt einem in einer solchen Situation auch weniger Zeit fürs Ausweichen oder schnelles Davonpaddeln. Allein schon deshalb ist das Führen einer schussbereiten Langwaffe auch auf dem Yukon angeraten. Bear spray, Messer oder Saufeder sind zwar an Land, aber kaum bootfahrend einsetzbar - das Kenterrisiko wäre enorm.

Die Grabner-Schlauch-Kajaks sind jedenfalls wohl doch eher für schmale schnelle Wanderflüsse wie die Saale oder Werra und eventuell den Main am Oberlauf oder hier den Teslin River geeignet. Auf einem breiten Strom wie dem Yukon sind sie wegen ihrer Windanfälligkeit durch den hohen Aufbau und dem Fehlen eines Steuers m.E. nach schlechter als ein Canadier zu fahren.

Inzwischen ist es bei 20°C wirklich sonnig geworden. Angenehm und belebend.

Die Strömung nimmt in einer Links-Rechts-Kurve deutlich zu.

Es treibt uns in direkte rechte Ufernähe. Schräg links vor uns sind deutlich weit oberhalb des Yukon ein kurzer Abschnitt des Klondike Highway und der 2 km lange Pfad vom Highway über hunderte Stufen hinunter zu einer Aussichtsplattform über dem rechten felsigen Flussufer sichtbar.

Unmittelbar danach tauchen links vor uns auch braune Felsen quer über den gesamten Fluss auf.

Wir sind 13:25 Uhr tatsächlich schon an den gefürchteten Five Finger Rapids bei km 338,5 - also in nur 3 h die 36,5 km ab Coal Mine Campground Carmacks bis hierher gefahren.

Die weiter zunehmende Strömung erfordert höllische Aufmerksamkeit, da wir trotz Paddelerei und Betätigung des Steuers immer nur 1 bis 2 m vom rechten Ufer entfernt den Fluss hinuntergetrieben werden. Zeit für Angst haben oder gar Umkehr bleibt nicht wirklich.

Wenn hier ein am Ufer aufgelaufener Baum oder ein Großstein liegen, würden wir kopfüber im Salto aus dem Kajak fliegen wie ein Motorradfahrer, der zu stark bremst oder auf ein Hindernis aufprallt. Das wäre dann Schicksal wie eine schneebedeckte Spalte auf einem Gletscher. Die von mir vorbereitete wasserdichte und bedienfreundliche Minicam wird noch einmal an der Schnalle der rechten Brusttasche der Rettungsweste zurechtgerückt und eingeschaltet. Es gab nämlich keine Art Kopfbefestigung für diese Minicam und die vorher ausprobierte Arretierung an der Petzl-Stirnlampe hatte sich als nicht geeignet herausgestellt.

Beim Heranfahen an die Rapids wird das Wassergetöse immer lauter. Karin wird gebeten, mich wirklich laut in der Stimme direkt in die Mitte des nach den Beschreibungen im Wasser zu erwartenden „V“ zwischen dem rechten Uferfelsen mit der Besucherplattform obendrauf und dem zweiten Felsen von rechts einzuweisen.

Trotz schmaler Gestalt verdeckt Karin in meiner Sicht aus der hinteren Bootsluke nämlich die enge Stelle zwischen den beiden Felsen komplett.

Zirka 60 m vor der direkten Durchfahrt sind am rechten Ufer sechs kleine weiße Bojen in doppelter Tennisballgröße mit einer deutlich größeren Endboje in den Fluss hinein gespannt.



Man soll offenbar links von denen vorbeifahren - sonst würde man bei zu weitem Fahren auf der empfohlenen rechten Seite wegen der schnellen Strömung und der in einer Linkskurve liegenden Durchfahrt dann schräg oder gar quer durch die Rapids sausen und unweigerlich kentern.

Die entsprechende sofortige Kurskorrektur gelingt mit kräftigstem Paddelinsatz und vollem Steueranschlag.

Karin führt mich fabelhaft und freut sich schon, dass wir unter der Plattform an der Engstelle durch sind.

Ich sage ihr vorsichtshalber wiederholt, dass die hohen Wellen erst nach der Durchfahrt kommen. Sie soll jetzt sofort kräftig mit paddeln, damit wir mit und in unserem Boot schneller durch die Wellen reiten.

Die Wellen hinter der Engstelle zwischen den Felsen sind ungefähr 60 bis 80 cm hoch, rauschen aber im Prinzip an uns vorbei bzw. wir im Kajak hindurch.

Auch wegen den vorn geschlossenen Skirts haben wir nur einige Wasserschwappser im Boot. Unmittelbar nach den Five Finger Rapids sausen wir immer noch sehr schnell links an der direkt dahinterliegenden Insel vorbei.

Bei uns beiden ist die Freude über die geglückte Durchfahrt groß.

An den Rapids verunglücken nämlich jährlich mehrere Boote und Kanuten.

Allein beim Yukon River Quest haut es hier jedes Jahr von den ca. 60 startenden Booten mit erfahrenen Bootsbesetzungen zwei bis drei um. Bei dem Rennen sind aber vorsorglich hier zwei Motorboote zur Rettung im Fluss - eins direkt hinter den Rapids und ein weiteres hinter der Insel. In einer „normalen“ Zeit wie bei uns ist aber hier kein Rettungsboot stationiert oder gar in Hilfestellung auf dem Fluss.



In der flotten Strömung erlauben wir uns den Luxus einer Pause zum Essen und Trinken im treibenden Kajak, um uns für die nächsten Rapids zu stärken.

Die kommen nämlich schon 8 km nach den Five Finger Rapids in Form der Rink Rapids.



Hier sind zwar 50-60 cm hohe Wellen quer über fast den gesamten Fluss zu sehen.

Äußerst rechts ist jedoch übereinstimmend mit den Beschreibungen kurz vor dem Ufer eine ca. 8 m breite Stelle mit geringerer Wellenhöhe zur Durchfahrt zu nutzen. Hoffentlich ist das Wasser tief genug, da es uns beim Auflaufen auf Ufersteine sonst sofort umhauen würde.

Der zügige Ritt durch die Wellen dauert hier dann merklich länger als vorher an den Five Finger Rapids. Nach den Wellenkämmen sind auch deutliche große Wirbel zu meistern - die sind vom Gefühl her wegen dem Zerren am Boot unangenehmer als die Rink Rapids selbst.

Kurz hinter diesen Rapids macht auf einer links liegenden flachen Insel eine Gruppe mit vier faltboot-Kajaks Camp-Rast. Es bleiben außer dem einen faltboot am Shelter kurz vor dem See-Ende die einzigen faltboote überhaupt, die wir auf der gesamten Yukon-Tour gesehen haben.



Danach kommt bei starkem Gegenwind eine fast verwirrende Inselwelt, bei der man vor lauter Inseln einschließlich Inselufern und mit dem Haupt-Ufer im Hintergrund als Kajaker von der tiefsten Stelle im Fluss aus kaum oder gar nicht sieht, wo es eigentlich langgeht. Das Boot wird auch an der tatsächlichen Strömung orientiert, die man mangels Kräuselung auf der Wasseroberfläche durch kurzes Einstellen der Paddelerei herausfindet. In der Ferne sichtbare hohe Prall-Ufer sind wegen der vielen bis dahin in mehreren Kurven dazwischenliegenden Inseln nicht zur direkten Steuer-Orientierung geeignet.

Bei Yukon Crossing km 354 hört diese Unsicherheit auf, setzt sich aber später bei Hootchekoo und km 375 fort, bis man rechts am Mc Cabe Creek und km 384 plötzlich wieder den ufernahen Klondike Highway anhand von Strommasten bemerkt.

Am rechten Ufer liegt ein großer Ponton mit Wohnmobil, Kleinbagger und Waschtrommel im Yukon, auf dem Ufer steht noch an einer Creek-Mündung eine kleine Planierdrape. Goldschürfferei am Yukon.

Hier hatten wir gedacht, dass das kleine Anlagen nur zur Suche oder Erkundung einer goldhaltigen Stelle wären - also zur Feststellung, ob überhaupt und wenn ja wo konkret Gold in welcher Mächtigkeit mit welchem Gehalt abzubauen ist.

Später hinter Dawson City am geschichtsträchtigen Bonanza Creek und Hunker Creek haben wir dann gemerkt, dass dieser wirklich sehr kleine Schurfbergbau mit zwei, drei Mann Belegschaft und Schurftiefe von ein bis zwei, selten fünf Metern hier in der ganzen Gegend die Norm für den direkten Abbau bzw. die unmittelbare Gewinnung von Gold darstellt. Stollen oder gar Schächte gibt es hier also nicht.

Am nächsten rechtsufrigen einmündenden Creek allerdings einen weiteren Goldschurf, hier nur ohne Ponton.



Kurz danach halten wir uns rechts, da weit voraus tatsächlich Wohnmobile oben am rechten Steilufer stehen und wir das Erreichen von Minto Resort erwarten. Hier sollen ein Stellplatz für Wohnmobile mit Versorgung in einer Canteen und Campmöglichkeiten mit Duschen sowie ein Laden zum Einkaufen sein.

Die erste Gruppe von Wohnmobilen steht jedoch ungeordnet und ohne die für ein Resort üblichen Bänke und Shelter sowie ohne Canada-Fahne offenbar wild mitten zwischen Fluss, Wald und Highway.

Bei der nächsten auch wieder ungeordneten Gruppe von Wohnmobilen fragen wir am Ufer kauernde Jugendliche - Minto Resort soll noch um eine leichte Kurve herum vor uns rechts am Fluss liegen.

Tatsächlich sind wir 18:50 Uhr an einer Stelle, die wegen auf dem hohen Flussufer sichtbaren Bänken und einer Art großen Rundhütte Minto Resort vermuten lässt. Die Fahnenstange ist allerdings ohne Fahne und komischer Weise steht kein Wohnmobil oder Pkw in Ufernähe. An oder auf den Bänken steht oder sitzt auch niemand. Kochgerüche sind nicht zu schnupfern.

Am Steilufer sehen wir seltsamerweise auch keine eigentlich zu erwartende Anlandestelle. Da der Seitenarm erkennbar ca. 200 m vor uns schon wieder mit undurchdringlichem Waldufer in den Hauptstrom mündet, legen wir vorsichtshalber krachend in die Ufersteine an. Karin ist bedient, weil sie wieder einmal beim Aussteigen pitschie wird.

Ich kraxle die vielleicht 8 m hohe Steilböschung hinauf und brauche dafür trotz Nutzung aller möglichen Pflanzen als Untergrund für die Stiefel und zum Festhalten für die Hände fast 10 Minuten. Oben muss ich mich erst einmal umschaun. Kein Auto, kein Wohnmobil, kein Mensch zu sehen. Alles dicht.

Es ist jedoch offensichtlich Minto Resort, das wir bei auflaufend km 392 nach 90,5 km Tagesfahrt erreicht haben.

Wir hatten uns in Carmacks wieder voll für die Fahrt über die weiteren mehr als 400 km bis zum Tourabschluss in Dawson City versorgt - der Ausfall der in den Beschreibungen für das Minto Resort angegebenen Canteen und des Ladens hat uns deshalb nicht gestört. Man sollte auf so etwas vorbereitet sein. Sonst wäre die Tour in Minto zu Ende gewesen.



Am flussabwärtigen Ende des Resorts am Rand des dann wieder dichten Waldes kann ich nun eine Art Rinne für Boote ausmachen. Die urige Block-Hütte auf der Uferfläche 40 m daneben ist sogar durch ihren einfachen Holzknebelverschluss zu öffnen und stellt sich nach Prüfung als zur Übernachtung geeignet heraus.

Karin und ich treideln das Kajak flussabwärts zur naturbelassenen Bootsrinne, machen das Boot an einem verankerten Stahlseil fest und packen aus. Der Beutel mit Angelrolle, Haken und Ködern, die 6-m-Tape-Rolle sowie der Duo-Kocher fehlen. Übersehen haben wir die beim Einpacken im Coal Mine Campground garantiert nicht - da waren wohl während unseres Ganges zur Canteen Spitzbuben am Werk.

Bei der Vorbereitung des Abendessens und dem Einräumen der Hütte sind immer wieder quietschend-pfeifende Geräusche unter dem Holzboden der Hütte zu hören.

Karin vermutet eine Art Bewegungs- oder Trittmelder mit Auslösung einer Pfeifkaskade, um unerwünschte Besucher fernzuhalten. Ich zeige ihr die Eichhörnchen (squirrels) auf dem Dach und neben der Hütte - vermutlich ist die Familie unter der Hütte in einen Hohlraum eingezogen und will uns loswerden.

Jedenfalls funktioniert der notgedrungen neu in Carmacks erworbene große Gaskocher. Das warme Essen muntert auf.

Beim weiteren Rundgang auf dem Gelände stellt Karin fest, dass eine Tür der großen Rundhütte zu öffnen ist und die Hütte einen großen sauberen Speisesaal mit abgetrennter Küche darstellt. Wir ziehen daher nach dem Essen von der kleinen Hütte dorthin um.

Durch die Kreide-Beschreibungen auf Tafeln im Speisesaal sehen wir, dass das ganze Resort bereits seit 03. September 2009 geschlossen ist und danach schon andere Kanuten den Speisesaal als schützende Unterkunft nutzen konnten.

Wir ergänzen die Dankesworte mit unseren grüßenden Angaben.



In der knapp über den Bergen stehenden Abendsonne bestaunen wir zwei riesige Elchgeweihe, die auf einem Stuhltisch bleichen. Jedem deutschen Jäger in Kanada würde ob der Trophäen das Herz höher hüpfen. Hier wurden sie einfach so liegengelassen.

Ein Ausländer bekommt die Teile sowieso nicht durch den Zoll. Jagdlich interessierte Yukon-Kanadier haben wahrscheinlich genug davon.

Im milden Abendlicht bereiten wir uns gut gelaunt und essensgestärkt bei herrlicher Sicht auf den Yukon und in die Berge mit verschiedenen Karten und Beschreibungen auf den nächsten Tag unserer Tour vor.



Der sonnenlichtdurchflutete und winddichte Speisesaal erweist sich als ideale Übernachtungsmöglichkeit für tagelang von der Nässe geplagte Kanuten.

Minto Resort war letzten Endes während der gesamten Tour auf dem Yukon River die sicherste, trockenste und wärmste Schlafgelegenheit.

Das Auf- und Abbauen des Zeltes haben wir uns dadurch auch gespart. Das in den Leitungen nicht vorhandene Wasser konnten wir wie üblich aus dem Fluss holen.



Die famose Unterkunft hat uns frohen Mut für die nächsten Tage gegeben.

Tag 7 - von Minto Resort km 393 bis Insel hinter Selwyn River auflaufend km 488 - Tagestour 95 km

Montag, 26.07.2010

Paddeln 10:22 - 20:10 Uhr mit einer Pause in Fort Selkirk 13:30 - 15:10 Uhr

Beim morgendlichen Aufwachen im Sonnenschein erzählt mir Karin, dass nachts irgendein großes Tier vor der Hütte geschnaubt und geheult hat.

Da die Außenklinge abziehbar war und von uns auch abgezogen worden war, wollte sie mich aber in der Sicherheit der dadurch geschlossenen Hütte nicht wecken.

Bei schönem Wetter mit 18°C machen wir gemütlich Frühstück und packen zusammen. Durch die Weißtannen sehen wir hinter dem Fahrweg des Resorts vereinzelt Lastwagen fahren. Der Highway ist offensichtlich nicht weit weg. Nachts hatten wir aber keine Verkehrsgläusche gehört.

10:22 Uhr legen wir in den Seitenarm hinein ab.

Zwei Minuten später sehen wir beim Einfahren in den Hauptstrom die Folgen großflächiger Waldbrände.

Die beiden Studentinnen am Flughafen in Whitehorse hatten uns beim Gespräch während gemeinsamer Warterei vor dem Flughafengebäude berichtet, dass sie bei Minto mit nassen Tüchern vor dem Mund anderthalb bis zwei Stunden durch von Waldbränden verursachten Rauch paddeln mussten. Die Waldbrände waren bei ihnen aber nicht bis zum Ufer vorgedrungen.

Bei uns ist nun sichtbar, dass die Bäume hinter dem westlichen bzw. linken Hauptufer direkt bis zum Wasser Kilometer breit verkohlt sind. Die Stämme an sich stehen aber noch. Das Brandgebiet zieht sich dann noch etliche Kilometer stromabwärts und bis in die Berge hinauf hin. Durch die Regenfälle der vergangenen Tage wurden die Brände offenbar gelöscht.

Die Kanadier betrachten Waldbrände als zum natürlichen Kreislauf gehörend und bekämpfen diese nicht. Bekämpfung findet ausnahmsweise nur bei direkter Bedrohung menschlicher Siedlungen oder Brücken statt.

Nach der Rechtskurve im Hauptstrom quert eine in der Karte nicht eingetragene Stromleitung den Yukon.

Die am linken Ufer liegende Fähre ist auch nicht verzeichnet. Gleiches trifft auf die Forststraße zu, die vom linken Ufer aus weit in die Hügel und Berge hinter dem Yukon führt.

Am rechten Ufer ist fünf Meter hinter der Fähranlandung auch eine spitz nach hinten praktisch wieder flussaufwärts führende Landemöglichkeit für Boote auf zwei schräg eingelassenen Betonplatten vorhanden.

Das hier vorhandene Unterholz dürfte allerdings wegen den dadurch zu vermutenden Mücken eine Übernachtung als nicht günstig erscheinen lassen.

Die in der Karte am rechten Ufer eingetragene Indianersiedlung ist nicht erkennbar. Menschen sind auch sonst nicht am Ufer zu sehen.

Da der Highway ab hier vom Fluss wegführt, hat uns bis Dawson City über die nächsten mehr als 300 km die subarktische Wildnis wieder.



Nach ungefähr 12 km haben wir in einer Inselwelt mit der bezeichnenden Benennung als Devils Crossing (Teufels Kreuzung) Mühe mit der Orientierung.

Ein paar Kilometer weiter wird es mit noch viel mehr Inseln praktisch und auch von der Namensgebung her noch besser - wir passieren Hells Gate (Höllentor) im linken Hauptstrom. Regelrechte Baumsperren aus dutzenden großen Bäumen machen ganze Flussarme unpassierbar.

Hier muss höllisch aufgepasst werden, damit man solche Stellen ein paar hundert Meter vorher im und vor dem Hintergrund kaum erkennbarer Uferverläufe sowohl am Hauptufer als auch an verschiedenen Inselufeln erkennt und dabei auch noch die sowieso nicht vorhersehbare Strömung mit wiederum zusätzlich vorhandenen Kiesbänken (Mehrzahl!) berücksichtigt.

Unser bekannter Schriftsteller und auch mit gelungenen Reiseberichten aus nordamerikanischen Indianergebieten auftretender Rainer Klis (www.rainer-klis.de) ist mit dem Langen Tom als Reisepartner vor ein paar Jahren auf dem Smokie River in der kanadischen Provinz Alberta in Sichtweite einer Baumsperre und vor einer Kiesbank eine Sekunde mit seinem Partner nicht einig geworden, ob sie rechts oder links herum paddeln wollen.

Das Ergebnis dieser wirklich sehr kurzen Uneinigkeit war der Bootsverlust.

Es hat nämlich das Boot mit der Strömung unter die Baumsperre gedrückt - das Boot mit sämtlichen Ausrüstungen und Proviant war damit weg. Endgültig.

Rainer Klis konnte sich mit den Armen und dann mit den Beinen auf die Baumsperre retten und hat dabei mit einer Hand den Langen Tom erwischt, der mit dem Körper schon unter der Baumsperre war.

Unter unsäglichen Mühen und bei millimeterweisen Abgleiten des Armes aus der Hand („die schrecklichsten Momente meines Lebens“) konnte er dann auch mit der zweiten Hand den Arm vom Langen Tom greifen und hat ihn auf die Baumsperre gezogen. Der arme Kerl war die ganze Zeit unter Wasser und hat dann auf der Baumsperre nach der zunächst erfolgten Rettung aus der unmittelbaren Gefahr einen Nervenzusammenbruch bekommen.

Nach Abschütteln des Wassers und Kenntnisnahme der realen Situation war die Gefahr aber noch nicht vorbei.

Auf einer Baumsperre mitten im Fluss kann man mit nassen Sachen und im Wind nicht stunden- oder tagelang auf Hilfe warten, da man irgendwann beim Kältezittern herunter in den kalten Fluss fallen würde.

Den beiden blieb nach halbstündiger Betrachtung aller Varianten nichts anderes übrig, als sich im Sprung von der Baumsperre in den Fluss zu stürzen und mit der Strömung in die Nähe des Ufers treiben zu lassen und das Ufer hoch zu krabbeln.

Sie wurden dann von ihrem Scout gerettet, der mit einem anderen Boot außer Sichtweite vorausgefahren war. Der hat während einer Pause zum Warten auf die beiden im Wasser plötzlich einen Schuh vom Langen Tom treiben sehen und ist mühsam am Ufer entlang den Fluss hochwärts auf die Suche gegangen.

Die Gegend ist schön und der Strom faszinierend.

Jedem Yukon-Paddler muss aber klar sein, dass besonders in solchen Flussabschnitten wirklich ständige Aufmerksamkeit und ebenfalls wirklich sofortige richtige Reaktion notwendig sind, um Risiken zu erkennen und dann auch mit geeigneten Handlungen zu beseitigen oder mindestens zu minimieren.

Dazu gehört in einem Boot, dass keine demokratische Diskussion, womöglich noch in einer Gruppe mit Mehrheitsabstimmung, stattfindet.

Es muss von Anfang an vor dem ersten Ablegen klar sein, wer im Boot oder für die ganze Gruppe den Kurs bestimmt. Für Handlungen an Land kann das ja wieder anders sein.

In aller Klarheit: Diskussionen in Risikosituationen auf dem Fluss sind lebensgefährlich!

Kurz vor halb Zwei taucht nach drei Stunden zügiger Fahrt immer wieder zwischen Inselgruppen auf der linken Seite ein 5-6 m hohes Steilufer auf, über dem ich eine Art Spitzdach ausmache.

Nach unseren Erfahrungen der vergangenen Tage hatten wir damit gerechnet, erst zwischen halb und um Drei am Fort Selkirk zu sein.

Eine andere Siedlung oder ähnliches ist in der Karte jedoch nicht eingetragen.

Das Spitzdach stellt sich bei Annäherung als eine Art Turm auf einem Holzgebäude heraus, ein zweites Blockhaus wird auch noch sichtbar. Es kann sich nur um Fort Selkirk handeln.

Wir sind 13:30 Uhr und bei 24°C im Sonnenschein nach drei Stunden und 38 km Paddeln ab Minto Resort tatsächlich schon am geschichtsträchtigen Fort Selkirk angelandet.

Im Hintergrund ragt flussabwärts mächtig der Victoria Rock empor.

Am Ufer liegen schon drei Canadier an einem flachen Ponton und 150 m flussabwärts auf dem Uferkies auch ein Motorboot.

Die Besatzung des einen Canadier stellt sich als Vater-Tochter-Gespann aus Kempten im Allgäu heraus - die nicht mitreisende Frau bzw. Mutter stammt auch noch aus Chemnitz.

Die beiden haben sich bei Pelly Crossing absetzen lassen und sind ab dort auf diesem Yukon-Nebenfluss mit einem Stromschnellenabschnitt unterwegs gewesen. Sie legen nun nach einem Rundgang durch das Fort gerade wieder ab.

„Crossing“ wird im Yukon Territory immer eine Stelle genannt, wo eine Straße einen Fluss kreuzt. So kreuzt bei Pelly Crossing der Klondike Highway den Pelly River und bei Stewart Crossing der Klondike Highway den Stewart River.





Hier gibt es regelmäßig keinen Ort, was nach den Eintragungen auf den Karten durch „leichtgläubige“ Mitteleuropäer zu vermuten wäre. Vorhanden sind zwei oder drei Hütten, eventuell zwei oder drei Häuser mit Tankstelle wie bei Stewart Crossing als Rest Area.

Mit den Eintragungen auf den Karten hinsichtlich Ortschaften sollte in diesem Teil der Mutter Erde wirklich sehr vorsichtig umgegangen werden.

Ein Reisender durch die nördliche Wildnis wollte in der Nähe der Hudson Bay Richtung Nordmeer das in der Karte als bis 10.000-Einwohner-Ort eingezeichnete Fraserdale zwecks Übernachtung aufsuchen. Nachdem die ungefähre Stelle erreicht war, an der der Ort liegen sollte, wurde keiner gefunden.

Einige Kilometer weiter kam dann neben der Straße ein Bautrupp in Sicht. Die Bauarbeiter haben sich nach der Frage zur Lage des Ortes Fraserdale vor Lachen geschüttelt.

Der Ort stellte sich dann als „Indianersiedlung“ mit einer Hütte, einem Tipi und vier Indianern vom Stamme der Cree als Bewohnern heraus. Der Ort hatte wohl früher während irgendeiner Abbaizeit von Rohstoffen viel mehr Einwohner, die in der Realität aber schon lange Jahre nicht mehr vorhanden waren.

Der Pelly mündet direkt am Fort von rechts kommend in den Yukon. Die Entfernung von Pelly Crossing bis zum Fort Selkirk ist ungefähr wie unsere heutige Teil- Tagesetappe vom Minto Resort zum Fort.

Der Vater hat auch schon so seine Erfahrungen gemacht. Der vom Kanu-Ausleiher bereitgestellte und an sich vertragsgerechte Canadier hatte einige Zentimeter unter der Bordlinie mehrere kreisrunde Löcher eingebohrt und wurde deshalb seinerseits von vornherein abgelehnt.



Der zweite Canadier entsprach auch nicht der bestellten Ausführung. Am ersten Paddeltag hat sich auch noch herausgestellt gehabt, dass hier die Bordlinie bzw. der Süllrand zu niedrig war und sie laufend überschwappende Wellen mit dem entsprechenden Wasser im Boot hatten.

Er hat dann bei einem anderen unterwegs zufällig gesehenen Bootsverleiher das von ihnen nun benutzte Boot gesehen - dieses dann dritte Boot musste er dann praktisch noch einmal bezahlen, weil er dem ersten anderen Bootsverleiher schon die Miete gezahlt hatte.

Auf unsere Frage nach den Fischfängen mit der am Boot befestigten Angel wurde abwinkend geantwortet, dass sie außer ein paar kleinen Äschen nichts weiter geangelt hätten. Die hätten kaum für eine Mahlzeit gereicht.

Bei der Verabschiedung meint er jedenfalls noch, wir hätten uns mit dem noch 54 km entfernten Selwyn River als heutiges Tagesziel ganz schön was vorgenommen. Er kannte den Yukon schon von einer vorherigen Tour und hatte Minto Resort noch in Betrieb erlebt.

Uns war die Doppelzahlung des Bootes erspart geblieben. Wir hatten jedoch auch nicht das vorher ausgewählte und bereits bezahlte Boot erhalten.

Bei der Vorbereitung der Tour hat man also die Wahl zwischen zwei Risiken.

Entweder man bestellt ein konkretes Boot, muss es vorher bezahlen und hat dann z. B. wegen nicht rechtzeitiger Rückgabe des Vormieters doch nicht das Boot, das man bestellt und bereits bezahlt hat.

Oder man steuert nach der Ankunft in Whitehorse auf gut Glück die nur ca. 100 m voneinander entfernt liegenden Kanoe People oder Up North an und sucht sich eines der tatsächlich vorhandenen Boote aus.

Dabei hat man aber eben nur die Wahl aus den tatsächlich vorhandenen Booten oder muss eventuell tagelang und mit den entsprechenden Übernachtungskosten in Whitehorse sowie wachsendem Frust auf das - eventuelle - Eintreffen des doch noch erhofften Bootes warten. Ein Zurückbehalten des Bootes für die erfolgte Bestellung und schon vorherige Bezahlung ist für Yukon-Aspiranten bei den Kanu-Verleihern nicht kontrollierbar.

Das Ganze hängt also vom Zeitplan einschließlich Wetterrisiken und der überhaupt zur Verfügung stehenden Zeitspanne für die gesamte Tour einschließlich vorgesehenem anschließendem „Kultur- und Geschichtsprogramm“ unter Berücksichtigung der weiteren Risiken für den Rücktransport von Dawson City nach Whitehorse ab.

Fort Selkirk ist jedenfalls eine positive Überraschung.

Hier steht eine der ältesten Siedlungen am Yukon. Die Mündung des Pelly war schon von alters her ein Platz für Zusammenkünfte (Gathering) der Nördlichen Tutchonen.

Gefundene Werkzeuge sind älter als 9000 Jahre.

Nachdem die Russen verschiedene Handelsposten am Yukon in Alaska etabliert hatten, kamen die Küsten Chilkat hierher, um mit ihnen Handel zu treiben.

Die Anlage selbst wurde dann 1843 von Robert Campbell als Handelsposten der Hudson's Bay Co. noch auf der rechten, flachen Seite des Flusses errichtet. Der hielt den Yukon damals für einen Nebenfluss des Pelly River. Fünf Jahre später wurde nach einer großen Überschwemmung die Anlage dann auf die heute noch genutzte linke Flussseite mit dem hier vorhandenen Hochufer verlegt.

Schon vor dem Goldrush von 1898 war hier auch ein Posten der N. W. M. P. - der North West Mounted Police. Der diente auch der Verhinderung der Einverleibung durch die USA.

Diese Gegend gehörte zum North West Territory als Provinz von Canada - aus diesem wurde dann 1898 das heutige Yukon Territory als eigene Provinz ausgegliedert.

Hier war eine Handelsstadt mit dutzenden Gebäuden, mehreren Kirchen, vier Hotels und hunderten Bewohnern.

Als bis 1955 die Allwetter-Straße bis Mayo und Dawson City gebaut worden war, stellten die Fluss-Schiffe mangels Nachfrage und wegen der für Dampfer zu niedrigen Brückenhöhen den Fahrplan-Verkehr auf dem Yukon ein und die Stadt wurde aufgegeben.

Die heutige Anlage umfasst im Wesentlichen erhaltene oder restaurierte Gebäude aus der Zeit um 1898.

Am Steilufer ist auch ein sehr schöner und sauberer Campground mit Feuerstelle, Sitzgelegenheiten, bärensicheren Abfallbehältern und Küche sowie bombastischer Aussicht auf den Yukon und den Pelly eingerichtet.

Wer einen Ruhetag einlegen oder seine Tagestour hier enden lassen will, ist mit diesem Platz in historischer Umgebung und mit einigen ständigen indianischen Bewohnern in einem Blockhaus und in hinter der Anlage befindlichen Hütten bzw. Zelten sehr gut bedient - an overnight camp here is an absolute must, so Ben Learmont.

Ein Air Strip für kleine Landflugzeuge ist auch hinter der alten und wieder aktivierten Siedlung im Wald liegend. Float planes können auf dem Fluss direkt am Ufer landen und starten.



Wir tragen uns im Visitor Register ein. An der Tafel ist auch Platz für eigene Nachrichten. Der im Wald liegende Indianerfriedhof hat viele Gräber in einer Art hölzerner Grabhäuser für die Geister der Verstorbenen (spirit houses).

In einer zum Museum umfunktionierten Blockhütte sind zahlreiche Artefakte aufbewahrt. Hier sitzen auch die Besatzungen der beiden anderen Canadier gerade bei einer historischen Filmschau vor dem Fernseher - sie sind erkennbar nur Bootsausflügler und keine Langstrecken-Paddler. Deshalb war wohl auch nur kleine Ausrüstung in deren Booten zu sehen.



15:10 Uhr legen wir nach knapp 1 ¼ Stunden Pause im Fort gestärkt und gut gelaunt wieder ab.

Kurz vor halb Sechs erreichen wir im golden glänzenden Strom die beiden Kemptener in ihrem Canadier und fahren unter wechselseitigen Grüßen an ihnen vorbei. Wir merken wieder, dass wir wirklich schnell sind - sie hatten abgelegt, als wir gerade im Fort angelandet waren, mit ihnen einen Schwatz gehalten und anschließend die lange Pause gemacht haben.

Im hellen Sonnenschein ist die weitere zügige Fahrt an vielen größeren und kleineren Inseln vorbei abwechslungsreich. Die in den Karten eingetragenen Bäche sehen wir in der Regel nicht. Sie sind offenbar auch hier trockengefallen und dadurch vom Fluss aus nicht sichtbar.

Kurz nach halb Sieben orientieren wir uns auf dem kilometerbreiten Fluss langsam links, weil wir uns wahrscheinlich Selwyn River mit der dort am linken Hauptufer eingetragenen Camp-Möglichkeit nähern.

Auf der Suchfahrt zwischen dem linken Hauptufer und einigen Inseln scheppert plötzlich das Steuer über Steine und wir sitzen sofort auf.

In der starken Strömung auf dem breiten Fluss ist das ganze Freibekommen des Bootes und der Wiedereinstieg in das schwimmende Boot aus dem Wasser heraus kein Vergnügen, sondern waghalsige Unternehmung.

Eine dreiviertel Stunde später haben wir noch zweimal kurz hintereinander den zweifelhaften Spaß, das aufgelaufene Boot frei zu bekommen. Karin vertraut meinem Können und bleibt ruhig. Feine Sache.

Irgendwie müssen wir nun schon hinter dem Selwyn River sein, haben aber weder die vor der Flussmündung eingezeichnete Camp-Möglichkeit noch den Fluss selbst gesehen.

20:10 Uhr legen wir deshalb hinter einem rechts ragenden Steilufer und gegenüber einem links auch ziemlich steilen Uferberg auf einer zum Campen einladenden Insel ca. bei km 488 an.

95 km Tagestour liegen hinter uns.

Durch das schöne Wetter und die flotte Strömung kam es uns aber auch wegen der erholsamen Besichtigungstour im Fort Selkirk gar nicht so lang vor.

Die Insel ist ohne Tierspuren und auch sonst geeignet. Zelt aufbauen und Feuerchen gemacht.





Tag 8 - von Insel hinter Selwyn River km 488 bis Coffee Creek auflaufend km 534 - Tagestour 46 km

Dienstag, 27.07.2010

Paddeln 10:37 - 15:22 Uhr ohne Pause

Am nächsten Morgen ist der Himmel stark bewölkt und wird bei 15°C bedeckt. Nach dem Frühstück packen wir in aller Ruhe zusammen und legen 10:37 Uhr ab.

Zwischen zahlreichen größeren Inseln wird die Strömung deutlich geringer. Auf dem Ufer einer nahen Insel liegt zum Glück ein Elchkalb und kein Bär. Beim Annähern hatte ich zunächst nur den braunen Körper mit Bewegung ausmachen können. Die bei einem Elchkalb zu erwartende Elchkuh können wir im Wasser oder an einem Ufer auch nicht sehen - eine Überraschungsbegegnung mit einer führenden Elchkuh wäre gefährlicher als die mit einem Bären. Elche grasen im Übrigen auch unter Wasser minutenlang Pflanzen ab und tauchen dann für Flussfahrer überraschend auf, weil man die Tiere nicht hat abtauchen sehen.

Die in den Karten eingetragenen Steilufer und Uferfelsen sind nicht sicher unterscheidbar. Die bei Sicht zur Orientierung möglichen Creeks sind wieder nicht hör-oder sonst feststellbar. Auch die auf den Karten links und rechts des Ufers eingetragenen verschiedenen Hütten sind wohl der Wildnis, Waldbrand oder tierischer Betätigung zum Opfer gefallen und mangels Sichtung wegen Baumwuchs nicht für eine Lokalisierung des gerade befahrenen Uferabschnitts nutzbar.

Ab 13:05 Uhr wird es wieder mal drastisch ungemütlich. Regen, Gegenwind und wiederholt ins Boot schlagende Wellen lassen uns in dem breiten Strom zwischen den Inseln kaum vorwärts kommen. Ich habe immer wieder den Eindruck, dass wir uns nur meterweise vorwärts bewegen. Karin schätzt unsere Fahrtleistung optimistischer ein. Im böigen Starkregen kämpfen wir uns an einer Gruppe mit acht roten und grünen Canadiern vorbei, die angelandet sind, am Ufer unter Regenumhängen hocken und offenbar irgendwie das schlechte Wetter abwarten wollen. Die Ausrüstung ist nämlich noch in den Booten.

Viertel Vier sehe ich am linken Waldufer nach einer Insel einen und sofort danach einen zweiten gerade hochragenden Baumstamm, die nach menschlicher Bearbeitung aussehen. Kirkman Creek kann das nicht sein - diese von uns für die heutige Übernachtung am Abend vorher ausgesuchte Stelle mit einer kanadischen Familie in einer Hütte liegt nämlich rechts. Eine links liegende alte Hütte ist zwar eingetragen - an dieser Stelle ist aber auf der Karte kein hier deutlich rechterhand in der Natur sichtbares mehrere hundert Meter hohes felsiges Steilufer vorhanden.

In dem starken Regen mit ins Gesicht peitschenden Böen und den unklaren Stromverläufen mit den vielen Inseln und nicht gefundenen Bächen wissen wir wirklich nicht so richtig, wo wir eigentlich sind.

Karin hat wegen der relativ frühen Tageszeit und wegen dem steilen Ufer mit dabei zu erwartendem Wassereinbruch in ihre Stiefel keine Lust zum Anlegen.

In dem schlechten Wetter ohne Aussicht auf Besserung will ich jedoch an einer möglichen Übernachtungsstelle nicht vorbei paddeln.

Beim Anlanden wird Karin tatsächlich wieder pitschie.

Die Stelle selbst ist nach kurzer Übersichtsprüfung zur Übernachtung geeignet.

Hinter der Uferböschung verdeckt sind nämlich zwei Böden von Hütten mit darüber und herum aufgerichteten Gerippen für die Überspannung mit Baumarktplanen und daneben das Gerippe für ein Tipi vorhanden. Bei einem Boden mit Gerippegerüst ist auch noch ein hölzernes Bord angeschraubt, welches von uns als Proviantzwischenablage und als Kochgelegenheit genutzt werden kann. Ein Fahrrad hängt zwei Meter hoch in den Bäumen. Selbst im nachlassenden Regen ist in einem Steinring auch gleich ein Feuerchen machbar. Das Zelt wird also auf den Hüttenboden gestellt und unsere Zeltplane auf dem Holzgerippe als großes Überzelt über die Kochgelegenheit und das Zelt gezogen. Kaffee, Tee und Essen kochen. Wir werden wieder mal satt und muntern auf.



Der Regen lässt weiter nach. Plötzlich rauscht ein und dann gleich ein zweiter Canadier auf den Uferstreifen. Eine ganze Gruppe folgt. Die Bootsbesatzungen bleiben jedoch irgendwie geschafft aussehend einfach am Ufer stehen oder hocken, einzelne sogar im Boot sitzen. Ein nach Wildnis aussehender Kanute kommt an unser Feuer und stellt sich als Joe vor. Seine Gruppe will mindestens Pause machen, weil die heranziehende weitere starke Regenfront erkennbar tief direkt vor der nächsten Insel hängt. Es ist die Gruppe, an der wir kurz vorher im Regen vorbeigefahren waren.

Bei den wieder üblichen Fragen nach woher und seit wann und unserer Antwort mit Dienstag voriger Woche ab Whitehorse über den See die erstaunte Ausruf-Kommentierung: „Oh god, you are fast.“. Wir sind ihm ungeheuer schnell.

Er wäre mit seiner Gruppe schon knapp zwei Wochen unterwegs. Als wir uns als Deutsche outen, stellt sich auch noch heraus, dass die ganze Gruppe auch aus Deutschen besteht und nur Joe als deren Führer Kanadier ist.

Eine Wetterprognose für den nächsten Tag will er nicht abgeben. Kommunikationsverbindung hat selbst die Gruppe nicht. Er hätte nur ein Emergency-Telefon mit Druck auf den roten Knopf für den Notfall. Diese Geräte ermöglichen also keinen Sprachkontakt.

Meine nächste Frage nach unserem Standort beantwortet er fröhlich mit: „Coffee Creek“.

Karin und ich schauen uns verdutzt und überrascht an. Oh verdammt!

Coffee Creek liegt tatsächlich fast 20 km vor unserem vermuteten Standort. Das wäre nicht weiter schlimm.

Die Örtlichkeit ist allerdings in den Beschreibungen als eine unbedingt zu vermeidende Stelle angegeben, nachdem sie als beliebter Haltepunkt für Flussfahrer mit Zeltmöglichkeiten und frisch gebackenem Brot schon 1999 und dann wieder auch seit 2003 verlassen worden war. Hintergrund für diese Empfehlung auch von Ben Learmont noch am Lower Laberge am Ende des Sees ist einfach die Tatsache, dass es hier am meisten Bären im ganzen Yukon geben soll.

Ich beruhige Karin halbwegs mit meiner Erläuterung, dass sich Tiere normalerweise bei Regen zum Schutz ins dichte Unterholz zurückziehen.

Die spezielle Saufeder liegt sowieso wie üblich einsatzbereit in Griffweite - nicht weiter weg.

Mit den Bären und deren Abwehr ist es schon so eine Sache.

Die im Visitor Centre vorhandenen schriftlichen Empfehlungen für Bärenbegegnungen sind für Normalbürger geradezu haarsträubend.

Zunächst sollen die Yukon-Kanuten zwischen Schwarzbär und Grizzlybär unterscheiden.

Ein normaler Mensch denkt, dass ein Schwarzbär schwarz ist - tatsächlich ist dieses Großwild von schwarz über blau und braun bis blond oder silbern gefärbt. Ich habe 2004 im nördlichen British Columbia zur Überraschung des veranstaltenden Outfitters gleich zwei Cinammons, also zimtfarbene Schwarzbären mit blond-braunem Fell geschossen.

Ein brauner Bär ist also nicht unbedingt ein Grizzly. Der Grizzly unterscheidet sich im Wesentlichen durch seinen Höcker hinter dem Kopf vom Schwarzbären, der keinen Höcker hat.

Bei voller Seitenansicht ist das von einem erfahrenen Menschen feststellbar - bei Frontalblick allerdings selbst von einem Jäger kaum oder gar nicht.

Die Größe bzw. das Gewicht sind auch kaum sicher als Unterscheidungsmerkmal geeignet. Weibliche Schwarzbären wiegen ca. 75-90 kg und männliche Schwarzbären ca. 90-145 kg. Weibliche Grizzlys haben ca. 150 kg und männliche ca. 250 kg, am Yukon jedoch tendenziell eher geringer.

Diese Massen gelten jedoch für ausgewachsene Tiere.

Die Massen sind im Jugendstadium also geringer und dadurch kaum für eine Unterscheidung beider Bärenarten geeignet.

Schwarzbären sind Waldtiere, während Grizzlys eher im offenen Gelände ohne schützende Vegetation und auch eher im subalpinen Bereich oberhalb der Waldzone zu finden sind.

Dann sollen die regelmäßig jagdunerfahrenen Kanuten auch noch wissen, ob sie es mit einem defensiven oder offensiven Bären zu tun haben.

Wenn ein Bär wufft, den Kopf hin und her wiegt, das Maul auf und zu klappt oder gar Schaum vor dem Maul hat, ist er in jedem Fall gestresst und wird wahrscheinlich angreifen.

Je nachdem, ob man es mit einem Schwarzbär oder einem Grizzly zu tun hat und ob der dann ein defensives oder offensives Verhalten an den Tag legt, soll man sich auch noch verschieden verhalten - bei einem defensiven Schwarzbär mit dem Bauch nach unten auf den Boden legen und mit den Händen das Genick schützen und bei jedem offensiven Bär mit wirklich allen (!) Mitteln um sein Leben kämpfen. Stand up and fight!

Bei einem Grizzly nie (!) hinlegen - sonst ist man gleich Futter.

Das Ganze ist schon nicht mehr nur kurios, wenn in dieser Fibel für Bärenbegegnungen auch noch durch rote Fettschrift hervorgehoben wird, dass ein Zusammenstoß nur dann als eine die menschliche Abwehr rechtfertigende Attacke bezeichnet wird, wenn der Bär den Menschen „berührt“. Vorher soll man sich nämlich „ruhig verhalten“.

Hintergrund dieser Empfehlung ist auch, dass Bären häufig (aber eben nicht immer) zuerst einen Scheinangriff zur Abschreckung durchführen, bei dem sie einen Meter vorher stehenbleiben oder vorbeilaufen - frei nach dem Motto: Hau ab!

Aus dieser Sicht werden die allermeisten Begegnungen mit Bären nur aufregend-interessant-freundliche Momente und keine gefährlichen Begegnungen bleiben.

Die verbleibenden Prozente Risiko muss man dann aber eben sowohl erkennen als auch beherrschen.

Leser dieses Berichtes sollten sich merken, dass jeder Bär immer schneller ist als jeder Mensch. Sowohl zu Lande als auch im Wasser.

Wegrennen hat also nicht nur keinen Zweck, sondern weckt normalerweise den Jagdinstinkt des Bären. Nie und zwar wirklich nie rennen!

Das wird bei einer unerwarteten Begegnung sicher eine gewisse Abgeklärtheit und ein ruhiges Gemüt erfordern - es ist aber überlebenswichtig. Man sollte mental darauf vorbereitet sein.

Schwarzbären sind zudem ausgezeichnete Kletterer auch auf Bäume und dort bis in die Wipfel tätig - je schwerer der Bär, umso weniger wahrscheinlich ist zwar eine Kletterei des Bären. Aber: Welcher Bär ist schwer oder schwerer? Ein Grizzly haut den Baum einfach um. Die hier vorherrschenden Weißtannen sind eher schwach - das Futter auf dem Baum lockt.

Bärenspray ist von der Wirkung her bei Starkregen oder/und Wind zum Teil selbstgefährdend und nur bei richtiger Anwendung zur Vergrämung eines einzelnen Bären geeignet. Bei Gegenwind, schlechtem „Zielen“ oder mehreren Bären selbst an mehreren Tagen hintereinander sind die Einsatzmöglichkeiten eingeschränkt bis, positiv formuliert, nicht (mehr) vorhanden. Ein großes und wirklich scharfes Messer gehört in die Ausrüstung am Mann.

Eine tatsächlich stabile Saufeder wäre besser.

Eine Doppelflinte mindestens Kaliber 12/70 mit Slugs/Flintenlaufgeschossen oder eine Repetierbüchse mindestens Kaliber 30-06 mit harter Jagdmunition wären noch besser.

Sämtliche dieser Abwehrmittel hat man - auch während des Paddelns - gefälligst am Mann oder mindestens griffbereit zu haben. Auch nachts und auch (!) früh beim Öffnen des Zelt. Wenn man die Wildnis bereichern will, sollte ein anderer tatsächlich und andauernd aufpassen, was ringsherum passiert.

Griffbereit meint auch: ein (!) Griff. Auch wenn die Hose unten ist.

Wer früh schlaftrunken mit halb geöffneten Lidern und einer Hand zum Halten der noch nicht ganz geschlossenen Hose aus dem Zelt torkelt, um Frühstück vorzubereiten und Wasser aus dem Fluss zu holen, wird im Fall des Falles sonst selbst zum Frühstück.

Die beim Bären mit Messer/Saufeder/Gewehr zu treffende tödliche Zone liegt auf der „Breitseite“ jeweils knapp(!) über und hinter den Vorderläufen - nicht am Kopf und nicht irgendwo „in der Mitte“ (www.jagareforbundet.se/global/Webbjaktskolan/bjorn/bjorn.htm).

Eine kalte Waffe ist hochkant kräftig zwischen die Rippen bis zum Ende der Klinge einzurammen - nicht gleich wieder herausziehen, sondern kräftig nachdrücken und im Wildkörper zur Seite drehen, damit die Lunge zusammenfällt. Auch wenn einen der Bär mit den Tatzen das eigene Fell (den Anorak oder die Schwimmweste) aufreißt.

Das sollte vor der Tour mehrmals an einem geeigneten Objekt geübt werden - im Ernstfall muss das echt sitzen.

Lieber vorher schwitzen, als später bluten - si vis pacem para bellum.

Ein angreifender Bär läuft übrigens auf vier Tatzen und steht nicht auf zweien - beim Üben also ein realistisches Ziel mit Länge 1,80-2,20 m verwenden, das man auch mit einem kurzen Schritt zur Seite erwischt.

Ein kurzer Schritt zur Seite deshalb, weil der Bär bei einem Angriff direkt auf einen zuläuft, aber nur von der Seite her sicher zu bekämpfen ist. Gegebenenfalls hinter einen Baum, das Zelt bzw. Boot ausweichen, da dann der Bär an der Seite vorbei muss.



Die Veranstalter des 1000-Meilen-Yukon-Rennens mit Paddelbooten zwischen Whitehorse und Dalton an der Erdgaspipeline in Alaska über den Yukon drücken es sehr prosaisch so aus: „The northern black bears require respect. Some will run off if you say „boo“, just like the book says. Some of the northern black bears have not read that book, and are reluctant to take no for an answer.“ (www.yukon1000.com/FAQ.html).

Wir haben dann erst nach der Heimkehr in Deutschland erfahren, dass noch ein Jahr vorher ein Pappschild an der Anlandestelle von Coffee Creek gehangen hat, mit dem vor hier umherstreifenden Grizzlies gewarnt wurde.

Frauen sollten die Tour jedenfalls so planen, dass die Menstruation nicht in die Tourzeit auf dem Fluss fällt, da der Geruch Bären anlocken soll.

Bei zwischenmenschlicher Betätigung im Zelt sollten Geräusche in der Art eines sterbenden Elches vermieden werden.

Wir haben jedenfalls auch am Coffee Creek keine unerwünschte Bärenbegegnung gehabt. Dazu beigetragen hat sicher auch, dass wir die Abfälle wie immer sofort verbrannt und die Dosen ausgebrannt sowie den Proviant dutzende Meter vom Zelt und auch vom Boot entfernt aufbewahrt haben. Wenn es geht, den Proviant mit einem langen starken Seil drei Meter hoch zwischen (!) die Bäume hängen - nicht: an die Bäume.

Die Gruppe um Joe hatte an ihrer vorherigen Regenraststelle unerwünschte Begegnung mit drei Bären, ist danach sofort weitergezogen (3 Bären heißt immer: führende Mutter mit zwei Kindern - eine gefährliche Situation) und war dann bei uns gelandet. Wohl deshalb hatten sie sich keinen Meter vom Ufer entfernt und waren einzelne sogar verängstigt im Boot geblieben.

Nach Aufklaren und Beendigung des Regens sind sie wieder auf den Fluss raus und weitergepaddelt. Danach fing es allerdings wieder an zu gießen und auch noch drastisch zu gewittern.

Die Gewittergüsse kamen selbst an unserem durch Bäume und mit der großen Überzeltplane über dem Holzgerippe geschützten Zeltstandort so heftig und mit waagerechten Wasserböen, dass es den Regen zwischen tief abgespanntem Außenzelt und hochgezogenem Zeltboden in unser Zelt hineingedrückt hat.

Ich musste in Badehose und mit gezücktem Messer raus in das kalte Sauwetter, um das Zelt noch straffer abzuspannen und mit Brettern sowie Metallteilen noch mehr entlang dem Hüttengerippe einzuhausen. Ohne den von uns als Zeltbasis genutzten aufgeständerten hölzernen Hüttenboden hätte es uns wahrscheinlich im Zelt überschwemmt.

Wir haben bezweifelt, dass die Gruppe mit ihrer Entscheidung zum weiteren Paddeln Glück hatte.

Nach dem Gewitter kreiste ein Hubschrauber über unserer Gegend und hat offenbar irgendwen gesucht, ist jedoch ohne Landung wieder abgedreht.

An der Stelle wird hinsichtlich Satellitentelefon und auch GPS in aller Klarheit angegeben, dass auch all diese modernen Geräte in weiten Teilen am Yukon entweder gar nicht oder erst nach 20 Minuten Suchzeit funktionieren.

Ob das Teil überhaupt nicht funktioniert oder „nur“ lange Suchzeit braucht, weiß man nicht sicher vorher. Die Batterielaufzeit lässt grüßen.

Hintergrund ist, dass die Satelliten eine Inklination von 52° haben, während die Yukon-Gegend z. B. 65° Nord hat.

Das bedeutet, dass bei Aufenthalt in einem Flussabschnitt Richtung Osten wie am Thirty Mile River zwischen Lower Laberge und Hootalinqua oder Richtung Westen (die meisten Flussabschnitte) mit hohen Sandbänken oder Felsen am Ufer Sende- und Empfangsprobleme bestehen, speziell an der Südseite des Flusses.

„Probleme“ kann bedeuten, dass überhaupt keine Sendung und kein Empfang möglich sind. Technikgläubigkeit ist in der Wildnis auch des Nordens fehl am Platz.

GPS hatte auch bei mit uns bergsteigenden Kanadiern im Jahr 2006 den Kilimanjaro hoch auf der Machame-Route tagelang nicht funktioniert.

Zur Erinnerung: die Emergency-Telefone haben nur einen roten Knopf zur Aktivierung eines Rettungseinsatzes und der Lokalisierung des Gerätes, jedoch keine Sprechverbindung. Zwischen dem Druck auf den Knopf und dem Sichtbarwerden einer Rettung können bei(!) Herstellung einer Verbindung mehrere Stunden vergehen, da das Notrufsignal über Satellit und regionale Stationen am Ende beim nächstgelegenen Buschflieger landet, der auf Empfang ist. Der muss dann aber seine Maschine noch abflugbereit machen und zur Ungütsstelle fliegen. Bei Flugwetter. Eine Landemöglichkeit braucht er auch noch.

Es empfiehlt sich sowieso, auch bei dieser Paddel-Tour in der Wildnis alle vermeidbaren Risiken auszuschalten.

Das fängt beim Dosen öffnen an - eine klaffende Fingerwunde in der Wildnis kann überhaupt und auch bei zusätzlicher Infektion mindestens zum Ausfall der Paddelmöglichkeit eines von zwei Paddlern im Boot führen. Etwaige weitere Folgen wie Fieber bei nur einem Kanuten können für die gesamte Bootsbesatzung lebensgefährlich werden.

Das Boot ist auch wirklich sofort bei jedem Anlanden richtig festzumachen und die selbst mitzubringende und vor dem ersten Ablegen selbst vorn und hinten am Boot einzubindende Bootsleine nicht nur pro forma um einen ungeeigneten dünnen Ast zu wickeln.

Auch im Juli oder August kann sich der Wasserstand im Fluss über Nacht bis 30 cm heben oder senken - das hat man gefälligst beim Hochziehen des Boote aufs und Befestigen des Bootes am Ufer sowie bei der Wahl des Zeltstandortes jeden Tag und zwar auch auf flachen Inseln zu berücksichtigen. Alles andere wäre Hassard.

Trotz Tagestour von nur 46 km haben wir letzten Endes mit dem Anlegen und Übernachten in Coffee Creek wegen dem Wetter die richtige Entscheidung getroffen.

Wir haben immer noch über zwei Tage Planzeit und zusätzlich zwei Tage Reserve, aber nur noch je nach Karte und deren verschiedenen Kilometerangaben 171 bzw. 207 km vor uns. Das wird wohl auch bei eventuell andauerndem Schlechtwetter zu schaffen sein.

Nach tagelang vor der Tour im Internet beobachteten Wetterberichten war jedoch das Wetter beim nur 300 m hoch gelegenen Dawson City immer besser als das beim mit 700 m ca. 400 m höher liegendem Whitehorse mit dort in direkter Nähe befindlichen sehr hohen schneebedeckten Bergen.

Wir hoffen also mit realistischem Hintergrund auf schöneres Wetter.

Da wir am nächsten Tag an der Mündung des White River vorbeifahren wollen und das Flusswasser ab dort ungenießbar sein soll, kochen wir vorsorglich mehrere Liter Wasser ab, geben Micropur hinein und füllen nach Auflösung der Tabletten unsere sämtlichen Flaschen voll.

Die müssen nun bis Dawson City und damit für von uns vorgesehene noch zwei Flusstage zum Essen, Trinken und Zähne putzen einschließlich einer Reserve reichen.

Tag 9 - von Coffee Creek km 534 bis Insel gegenüber Gelben Felsen auflaufend km 628 -
Tagestour 94 km

Mittwoch, 28.07.2010

Paddeln 09:10 - 16:40 Uhr ohne Pause

Morgens um 07:05 Uhr liegen dichte Wolkenbänke über dem Fluss. Bei den üblichen 7°C ist es richtig nass.

Mit meinem Gang zum Wasserholen aus dem Fluss scheuche ich hinter einem meterhohen Stein ein großes braunes langes Tier auf, das klatschend im Wasser verschwindet. Ein alter Biber. Das große Messer hatte ich aber schon gezogen in der Hand, als ich seitlich aus dem Augenwinkel heraus nur eine braune Bewegung sah.

Die Sonne kämpft sich über die Uferfelsen und bis zu unserem Ablegen sind sämtliche Wolken verschwunden. 09:10 Uhr ist es dann schon 12°C.

Kurz nach unserem Start steigt rechts vor uns eine Elchkuh mit einem Elchkalb aus dem Fluss und beide verschwinden Blätter zupfend auf einer Insel. Aus der Entfernung war das drollig anzusehen. Eine Näherung an eine führende Elchkuh ist aber selbst für einen Bären gefährlich.

Eine halbe Stunde später fahren wir zwischen kurzen Nebelschwaden an der deutschen Canadier-Gruppe vorbei, die am rechten Ufer gerade ihre Boote beladen, aber das Feuer noch nicht gelöscht haben.

Sie wollen erst Sonnabend in Dawson City ankommen und haben damit für die hier noch rund 165 bzw. 200 km vier Tage Zeit. Das wird auch für eine Tour im Canadier reichen.



Der Tag wird herrlich sonnig. Ringsherum weite Sicht in die Wälder und auf die Berge. Auf dem Fluss muss ich Karin anpfeifen, weil sie wegen der Hitze im dann starken Sonnenschein ihre Rettungsweste vorn geöffnet hat.

Solche Bequemlichkeiten können tragisch enden. Potvin hatte auch die Weste abgelegt und ertrank.

Viertel Elf sehen wir ein „Zeichen der Zivilisation“ auf der linken Spitze einer Insel. Ein Schild kündigt eine Bäckerei und einen Campground 5 Meilen flussabwärts an - Kirkman Creek. „Keep right“ - man soll rechts fahren. Zwischen den folgenden Inseln sind aber Kiesbänke, z. T. mit aufliegenden Bäumen. Da wird eine Durchfahrt zu riskant.



Wir haben Kirkman Creek (km 556) dann 10:45 Uhr in der Vorbeifahrt erreicht.

Das Schild steht zu spät - „Keep right“ müsste entgegen den nach links weisenden Pfeilen in der Reinmuth-Karte vor den Inseln in den rechten Seitenarm erfolgen. Da kann man das Schild aber noch nicht sehen oder lesen. Wer hier übernachten will, muss sich schon vorher oder spätestens bei entfernter erster Sicht auf das hellblau gehaltene Schild und ohne es schon lesen zu können am rechten Ufer orientieren und dann sofort den rechten Flussarm befahren. Sonst kommt man in der Strömung nicht an Kirkman Creek ran.

Drei Chemnitzer waren 1999 von der hier lebenden Indianerin, ihrer Tochter und ihrem Sohn sehr lecker versorgt worden. Am nächsten Morgen kam allerdings ein Grizzly direkt an das Camp heran und wurde nur von den Hunden der Indianerin vom Stöbern in den Zelten abgehalten. Auch diese Indianerin und ihr Sohn hatten wirklich ständig eine Winchester in der Hand oder auf dem Rücken - selbst auf dem nur wenige Meter langen Weg von der Hütte zum Ufer. Nach dem Erscheinen des Bären war den drei Chemnitzern klar, warum die ständige Waffenführung selbst für kürzeste Wege nur innerhalb des Camps erfolgte.

11:57 Uhr fahren wir in Höhe des rechts hinter einer Insel liegenden Thistle Creek an einer hier erstmals gesehenen sehr kleinen Kabinenhütte mit Photovoltaik-Element und Antenne auf dem Dach vorbei. Offenbar eine Art automatische Wetterstation. Eine halbe Stunde später folgt die nächste rechts oben 100 m über dem Fluss auf einem kaum bewaldeten Berghang.

Kurz vor Eins wird der Fluss deutlich breiter und ruhiger. Rechts liegen nicht nur sanft gerundete bewaldete Berghänge, sondern steile nackte braune Felswände.

Wir haben schon 12:57 Uhr den von links einmündenden White River bei km 584 erreicht und gönnen uns auf spiegelndem Wasser fahrend-treibend einen gemütlichen Snack.



Das Panorama ist herrlich. Der ruhig fließende gewaltige Fluss entspannt die Gemüter.

Am rechts liegenden Mündungsfelsen können wir die von Ben Learmont empfohlene Anlegestelle für einen White River Climb mit einer viertel Stunde Aufstieg auf den Felsen und anschließender fantastischer Übersicht ausmachen, landen aber wegen der sichtbar starken Uferströmung mitten in der Kurve und der steilen Uferböschung lieber nicht an.

Unmittelbar nach der Mündung des White River in den Yukon verfärbt sich das Flusswasser schnell und drastisch.

Aus dem grün-blauen Farbspiel des Yukon wird eine Art brauner Milchkaffee. Die massenhaften sandförmigen Sedimente des White River lassen die Wasserfarbe des Yukon River von jetzt an bis nach Dawson City und weiter ins Beringmeer ständig braun sein.

Die vielen Vulkanausbrüche in der St. Elias Range am oberen Flusstrog des White River zuletzt 1912 grüßen mit ihren gewaltigen Ablagerungen, die vom White River ausgewaschen und mit dem Wasser fortgetragen werden.

Pro Tag, also wirklich jeden Tag, soll der White River 300 t Sand in den Yukon spülen.



Die Ungenießbarkeit des Wassers resultiert nicht aus giftigen Stoffen, sondern der Vielzahl der Sandkörner im Wasser. Selbst beim Zähneputzen knirscht es.

Ein normaler Wasserfilter wie der von Katadyn würde hier wegen der Sandmenge versagen.

Wer ab White River bis Dawson City Wasser aus dem Fluss nutzen will, müsste es mindestens in zwei Stufen mit grobem und dann feinerem Sieb oder Tuch bzw. Strumpfhose filtern und eventuell noch über Nacht zum Absetzen der Sedimente in der Flasche unten stehen lassen.

Fische leben trotzdem im Fluss.



13:27 Uhr passieren wir den rechts liegenden Frisco Creek bei km 590, bei dem ein befahrbarer Weg sichtbar ist. Karin befürchtet hier wegen Schabegeräuschen am Boot erneutes Auflaufen - es sind aber nur die Unmengen von an der Bootshaut reibenden Sandkörnern.



Zirka 5 km weiter wird es wieder unvermittelt zwischen zahlreichen Inseln haarsträubend. Ganze Flussarme sind durch Baumsperrern blockiert - das Navigieren und Paddeln verlangen höchste Aufmerksamkeit und sofortige Reaktionen.

Die Yukon-Halu erwischt uns in kurzer Zeit zweimal hintereinander, weil wir in der queren Strömung nicht an einigen unter Wasser unsichtbar weit in den Fluss hineinragenden Kiesbänken vorbeikommen. Wir müssen ungewollt andere Flussarme nutzen als von uns angepeilt.

Bei km 602 in Höhe von Stewart Island soll rechts fahren, wer im Henderson Kanal und dort am von rechts kommenden Henderson Creek den ehemaligen Standort von Jack London's Hütte besichtigen will. Das sparen wir uns, weil es wirklich nur der ehemalige Standort dieser Hütte ist und nach einigen Beschreibungen vorheriger Flussbefahrer die ganze Gegend im Ufergebüsch bergan eine Mückenhochburg darstellt.

Die Hütte wurde abgebaut und steht nun zweifach aus der jeweiligen Hälfte der originalen Blockstämme mit „Ergänzungen“ in Dawson City und in seinem heimatlichen kalifornischen Oakland, von wo aus er dann mit dem brother-in-law Captain Sheppard ab San Francisco auf der Fähre S.S. Utmatilla am 25. Juli 1898 entlang dem Pazifik zum Yukon River aufgebrochen war. Der Fährpreis bis Juneau in Alaska betrug damals \$ 25,-. Heute nur ab viel näher gelegenen Vancouver über \$ 400. Die Fähre war nur für 270 Passagiere zugelassen, beförderte aber 471 Goldsucher Richtung Norden und damit in die Nähe erhofften Reichtums.

Wir paddeln also im hellsten Sonnenschein zwischen zahlreichen weiteren Inseln und an hohen Uferbänken vorbei. Das herrliche Wetter ist gut für die Stimmung.

Wir haben ja Urlaub und befinden uns nicht auf der Flucht.

Da der Tag gut gelaufen ist und der Sonnenschein zum Trocknen der Sachen und Schuhe genutzt werden kann, legen wir schon 16:40 Uhr gegenüber den am linken Ufer herausragenden markanten drei Gelben Felsen auf einer Insel bei km 628 und nach 94 km Tagestour an.

Wegen dem flachen Steinstreifen im Wasser vor der Uferlinie und dem mehrere Meter breiten sehr flachen Sand-Kies-Strand laufen wir tatsächlich ohne Nässeinbrüche an den Füßen sauber auf der Insel auf. Die Schuhe und Socken werden heute nach Tagen richtig trocken.





Die Insel ist zum Campen geeignet und liegt wie hin gemalt in der Gegend. Wir trocknen nach Zeltaufbau in aller Ruhe unsere Sachen, machen gemütlich ein Feuer und sind sicher, dass wir am nächsten Tag in Dawson City ankommen werden.

Wir müssen auch am Abend der letzten Übernachtung am Fluss nicht darben und lassen unsere Lebensmittelvorräte schwinden.

Die Eiserne Reserve für nicht planbare Notfälle bleibt trotzdem erhalten.

Vor der Tour studierte Fahrtenberichte und die Wetterberichte vergangener Sommer sind dabei im Hinterkopf - auch im Juli kann es nach plötzlichem Wetterumschwung am Fluss schneien und in der Nacht gefrieren.

Andere Yukon-Paddler aus Sachsen hatten Jahre vorher weniger Glück. Sie mussten den Thirty Mile River in der letzten Juli-Woche teilweise im Eisregen bei -2°C befahren. Das führte u.a. dazu, dass ihre dicken Handschuhe beim Paddeln an den Paddeln festgefroren sind. Wir haben zum Glück während der gesamten Tour weder die dicken Handschuhe noch die Sturmhaube oder die Polartec-Unterziehhose anziehen müssen. Das Zeug gehört aber in die Ausrüstung jedes Kanuten. Unterwegs gibt es über mehrere hundert Kilometer Flussverlauf keinen Laden.

In der dämmrigen Abendsonne lässt sich ein von uns vorher überholt gewesener einsamer Canadierfahrer breit im Boot liegend mit der Strömung an uns vorbei treiben - er ist und bleibt auf der gesamten Tour der einzige, der nicht grüßt.

Die Nacht ist windstill und auch sonst ruhig.

Wer selbst keinen überraschenden Besuch von einheimischen Pelz- oder Fellträgern bekommen will, sollte selbst auch Überraschungen für die Einheimischen vermeiden und deshalb Zelt und Boot nicht im Unterholz verstecken.

Gesunde Tiere meiden vorher wahrnehmbare Menschen sowieso, bei verletzten oder kranken hilft auch kein verstecken.

Sogenannte Warnglöckchen werden von einigen Rangern in Naturparks mit vielen menschlichen Besuchern als Information an erfahrene Bären bezeichnet: "Frühstück kommt!".

Die reale Geschichte mit dem bösen Geist vom Jambui ist dem vergleichbar. Dort hatte eine Geodätengruppe bei Kartierungsarbeiten in der bergigen Taiga bei den Ewenken im fernen Ostsibirien zuerst einen und unmittelbar danach einen zweiten spurlos Vermissten.

Völlig unerklärlich. Für die gesamte Gruppe beängstigend. Es stellte sich dann heraus, dass ein verletzter Bär die beiden als für ihn noch erreichbare leichte Beute gefressen hatte. Der Bär hat einfach das Klappern der Kochgeschirre beim Wasserholen als Orientierung genommen gehabt und sich auf die Lauer gelegt.

Nachdem die Gruppe durch Spuren beim dritten Angegriffenen auf den Bären aufmerksam wurde, hat sie den Zusammenhang erkannt, den Bären so in den Hinterhalt gelockt und erlegt gehabt.

Ein gesunder Bär hätte die Menschen gemieden - der verletzte Bär hat sich auf das gestürzt, was er trotz seiner Verletzung noch als Nahrung greifen konnte.

Tag 10 - von Insel gegenüber Gelben Felsen km 628 bis Dawson City auflaufend km 707 - Tagestour 79 km

Donnerstag, 29.07.2010

Paddeln 09:10 - 15:10 Uhr ohne Pause

Früh ist der Himmel bei 8°C voll bedeckt. Nach dem Frühstück wird unsere Ausrüstung zum geordneten Verstauen am Boot bereitgelegt.

Es ist immer wieder erstaunlich, was so alles in das Boot hineinpasst. Aber eben nur mit einer Art Stauplan, der die Kippstabilität erhöht und die Ausrüstung auch tatsächlich wasserdicht im Boot unter der Wasserlinie und nicht unsicher oder wasseranfällig auf dem Boot verschwinden lässt.

Dabei müssen wichtige Teile auch noch griffbereit, aber am Boot angebunden bleiben.



Bis zum Ablegen um 09:10 Uhr wird es leicht windig und 13°C.

Kurz nach unserem Ablegen wird der Tag in der aufreißenden Wolkendecke jedoch immer schöner. Der Himmel wird zunehmend blauer und strahlt über der wild-schönen imposanten Gegend.

Der einsame Canadierfahrer liegt auf der übernächsten Insel nach unserer Camp-Insel noch im Zelt. Sein roter Canadier ist nicht festgemacht, sondern gerade so aufs Ufer gezogen worden.

Ich wünsche ihm trotz seiner Unfreundlichkeit von gestern Abend deutlich rufend einen Guten Morgen, was wiederum Karin nicht so passend findet. Ich hätte den armen Kerl doch schlafen lassen sollen, wer weiß, was der erlebt hat oder was sein Gemüt bedrückt.



Wir fahren eine knappe halbe Stunde nach unserem Start am von links einmündenden Sixty Mile River vorbei. Durch die strahlende Sonne wird es uns unter der Rettungsweste warm. Heute sind fast alle auf der Karte eingetragenen Creeks sichtbar, die nicht sichtbaren mindestens hörbar. Das erleichtert die Orientierung ungemein und stärkt das Sicherheitsgefühl.

Der Fluss wird wieder kilometerbreit und mit zahlreichen Inseln unübersichtlich. Zwischen dem Ende von Ogilvie Island bei km 637 und dem bei km 666 von rechts kommenden Indian River liegen wiederholt gewaltige Baumsperren quer über ganze Nebenarme.

Hinter dem Reindeer Creek sagt mir Karin, dass wir 50 m links voraus wieder eine Kiesbank haben.

Ich bitte sie, vorsichtig nach links zu schauen - die nur ca. 15 m fast parallel zu unserer Fahrtrichtung knapp unter dem Wasser verlaufende Kiesbank ist nämlich schon unser linker Begleiter. Und nun ganz vorsichtig nach rechts blicken - dort ist nur ca. 10 m auch fast parallel zu unserer Fahrtrichtung eine andere Kiesbank in Wasserhöhe liegend.

Fast parallel bedeutet, dass ich schon ein paar Minuten lang versuche, mit Paddel und Steuer diese vermaledeite Stelle ohne Schaden hinter uns zu bringen - die Strömung verläuft wieder mal anders als die kaum sichtbaren Kiesbänke.

Also bitte auch 45 km vor Dawson City nicht nachlässig werden - der Strom verlangt in aller Schönheit des Tages und auch der Umgebung ständige Aufmerksamkeit. Wildnis ist auch kurz vor Dawson City Wildnis in allen Facetten.

Ein nicht sichtbarer Wirbel lässt unser Boot mitten im Fluss ungewollt einen Kreis fahren. Unheimlich.

In der gewaltigen Linkskurve am Mechem Creek schwimmt wieder mal ein riesiger Baum vor uns, ein anderer läuft gerade auf eine für uns nicht erkennbare Untiefe auf und bleibt hängen.

Im Fluss treibende Bäume sollten also immer großräumig umfahren werden.

Wenn man bis auf 50 oder gar nur 30 m an so einen Baum heranfährt, z. B. um in einer Kurve Strecke zu sparen, und der läuft dann auf, kommt man wegen der Strömung nicht mehr weg und landet günstigenfalls auf oder ansonsten mindestens sein restliches Leben unter dem Baum.

Mitten im kilometerbreiten Fluss.

Am linken Ufer sind dann an dem Bergeinschnitt unmittelbar vor dem Galena Creek kurz vor Zwölf zwei Familien dabei, ihr Lager abzubauen und die Boote zu beladen.



Das Ancient Voices Camp direkt am Hang über dem Galena Creek bei km 667 und damit nach Reinmuth 40 km vor Dawson City steht seit 2007 zum Verkauf. Eine Flagge ist nicht gehisst. Anlanden zwecks Kennenlernen indianischer Bräuche wäre vorhersehbar ergebnislos.

12:02 Uhr rauschen wir deshalb an dem aufgegebenen Galena Camp vorbei.

Der herrliche Sonnenschein mit den sich abwechselnden steilen braunen Felsufern und weiten grünen Waldhängen sowie den zum Teil freien weiß-grauen Hangkuppen lässt die Fluss-Fahrt in zügiger Strömung zur Genusspadderei in gewaltiger Wildniskulisse werden.

Unser Zweier-Kajak ist wirklich nur eine Nusschale auf dem riesigen Fluss. Was sich die Altvorderen vor über 110 Jahren im Lockruf des Goldes so alles zugetraut haben.

In kräftiger gemeinsamer Padderei ziehen wir in schneller Fahrt um mehrere große Inseln mit weit in den Fluss hineinragenden Kiesbänken herum und an den Prallufeln in der Hauptströmung auch vorbei.

Die Inseln sind in ihrer Übersichtlichkeit und mit ihren günstigen Anlandemöglichkeiten auch hier zum Campieren geeignet.



14:32 ist es soweit.

Wir sehen zuerst in einem einige Kilometer entfernten grün bewaldeten Berghang eine Art hellbraun eingeschnittenes Band. An Hand eines darauf dann sichtbar fahrenden Busses und mit der Karte können wir das Bauwerk als den Top of the World Highway ausmachen, der von Dawson City nach Tok in Alaska führt.

Die sich nach rechts unten windenden Serpentina des Highway verlaufen offenbar direkt runter zum Yukon und damit zur Fähre am Ende der Stadt.



Unmittelbar danach wird in der Ferne rechts neben dem Top of the World Highway der obere Teil des Moosehide Slide (Elchfellrutsch) sichtbar, der schon hinter Dawson City liegt. Dieser gewaltige Bergrutsch ist Erkennungsmerkmal genug. Wir sind dem Ziel sehr nahe.

Zwischen unserem Erstanblick des Moosehide Slide hinter Dawson City und dem Anblick der Stadt selbst liegt aber noch eine halbe Stunde emsiger und frohgemuter Keulerei.

Links beleben nun wiederholt wirklich sehr einfache Planen-Sommerhütten den Uferverlauf. Vor der letzten Flusskurve setzt ein zweimotoriges Propeller-Flugzeug offensichtlich nach dem Erblicken unseres Bootes zum Tiefflug auf uns an und lässt zur Begrüßung sämtliche Lande- und Positionslichter abwechselnd strahlen.

Wir grüßen gut gelaunt mit hoch erhobenen Paddeln zurück.

Für die Fluggäste des Rundfluges wird es ein Erlebnis gewesen sein, tatsächlich auf dem großen Strom ein winziges Boot mit Kanuten nach ihrer langen Fahrt unmittelbar vor der Anlandung in Dawson City zu sehen.

Nach dem Spaß wird es für uns aber noch einmal ernst.

In der letzten Linkskurve vor Dawson City werden in Anblick der ersten Häuser der Stadt zunächst das grün-blau in den braunen Yukon fließende Wasser des rechts einmündenden Klondike River und dann der Klondike selbst sichtbar.

Die Strömung des Klondike drückt unser Boot kräftig in Richtung linkes Yukon-Ufer.

Dawson City liegt aber am rechten Ufer.

Am rechten Ufer liegt weiter hinten seltsamerweise das Doppelrumpf-Schnellschiff „Yukon Queen II“. Um diese Tageszeit müsste das Schiff laut vor Reisebeginn aus dem Internet geholtem Fahrplan eigentlich rund 100 km flussabwärts entfernt an der Grenze zwischen Alaska und Canada auf der Rückfahrt von Eagle in Alaska nach Dawson City sein.

Hinter der „Yukon Queen II“ quert zudem gerade die große Auto-Fähre über den Yukon.

Schon vor, aber auch nach der „Yukon Queen II“ und die ganze Strecke bis hinter die Fähre sausen kleine Motorboote mit 4-10 Mann quer über den Fluss und den hoch und runter.

Mitten im Fluss steht auch noch ein hölzernes Haus, wahrscheinlich für Reusen-Fischfang.



Das Ganze ist wegen dem plötzlichen vielen Motorbootverkehr und in der nach links ans verkehrte Ufer drückenden Strömung des Klondike genug für uns.

Wir befürchten, dass wir in diesem Gewirr nicht sicher am Bootsanleger anlanden können - der ist ja auch selbst noch von der „Yukon Queen II“ mit ihren gewaltigen 4x1000 PS belegt. Wenn die nur eines ihrer Triebwerke auf die Propeller gibt, bläst es uns einfach weg.

Am rechten Ufer sehen wir plötzlich keine Häuser mehr. Diese sind hinter einer Art Deich verschwunden.

Da am flachen rechten Ufer sowieso schon einige kleine Motorboote liegen, landen auch wir hier an.

Es ist 15:10 Uhr am Donnerstag, den 29. Juli 2010 in Dawson City.

Start war am 20.07.2010 in Deutschland mit dem Flugzeug nach Whitehorse und am Abend des gleichen Tages von Whitehorse aus auf dem Yukon Richtung Dawson City.

10 Reisetage, 9 Paddeltage. Für 741 km Paddeltour auf unbekanntem Fluss. In subarktischer Wildnis. Mit einem unbekanntem und voll beladenen Boot. Bei Wind und Wetter.

Wir freuen uns gewaltig. Wir haben es geschafft. Zusammen.



Boot abliefern müssen wir jedoch auch noch. Ich steige die Böschung hoch und finde mich an einem Park gegenüber der RCMP (canadische Polizei) wieder. Die auf der Parkwiese in der Sonne liegenden und auf Bänken sitzenden Menschen mustern erstaunt meinen Aufzug. Anlandende Kanuten sind hier wahrscheinlich doch eher selten.

Wie sich während unseres Dawson-City-Aufenthaltes in den nächsten Tagen herausstellen wird, sind die allermeisten der Flanierer Auto- und Bustouristen. Für die sind aus dem Yukon steigende Kanuten Abenteurer aus einer anderen Welt, die man einfach bestaunen muss.



Ein im Park sitzender Einheimischer kennt die Station von Kanoe People nicht. An der Bootsanlegestelle mit der vertäuten „Yukon Queen II“ hantieren drei junge Männer von Holland America Tours mit zwei gelben Zodiac-Schlauchbooten für 8-10 Mann. Trotz offenkundiger Branchenkenntnis und Vertrautheit mit der Örtlichkeit wissen sie jedoch auch nichts hinsichtlich Kanoe People und schicken mich zum Visitor Centre.

Die in historisches Gewand gekleidete Dame Sheila im Visitor Centre ist überaus freundlich und hilfsbereit. Unsere Kanoe People kennt sie bedauernd aber auch nicht. Die Telefonnummer auf der Rückseite meiner Rettungsweste nützt auch nichts, das wäre eine von Whitehorse. Auch die Suche im örtlichen Telefonverzeichnis bringt kein Ergebnis. Schließlich meint eine andere der freundlichen Feen, dass die Trading Post eventuell die richtige Adresse wäre. Der Anruf dorthin landet auf dem Anrufbeantworter. Trotz Ansage der VC-Dame dort aufs Band lasse ich mir gleich sagen, wo die Trading Post liegt.

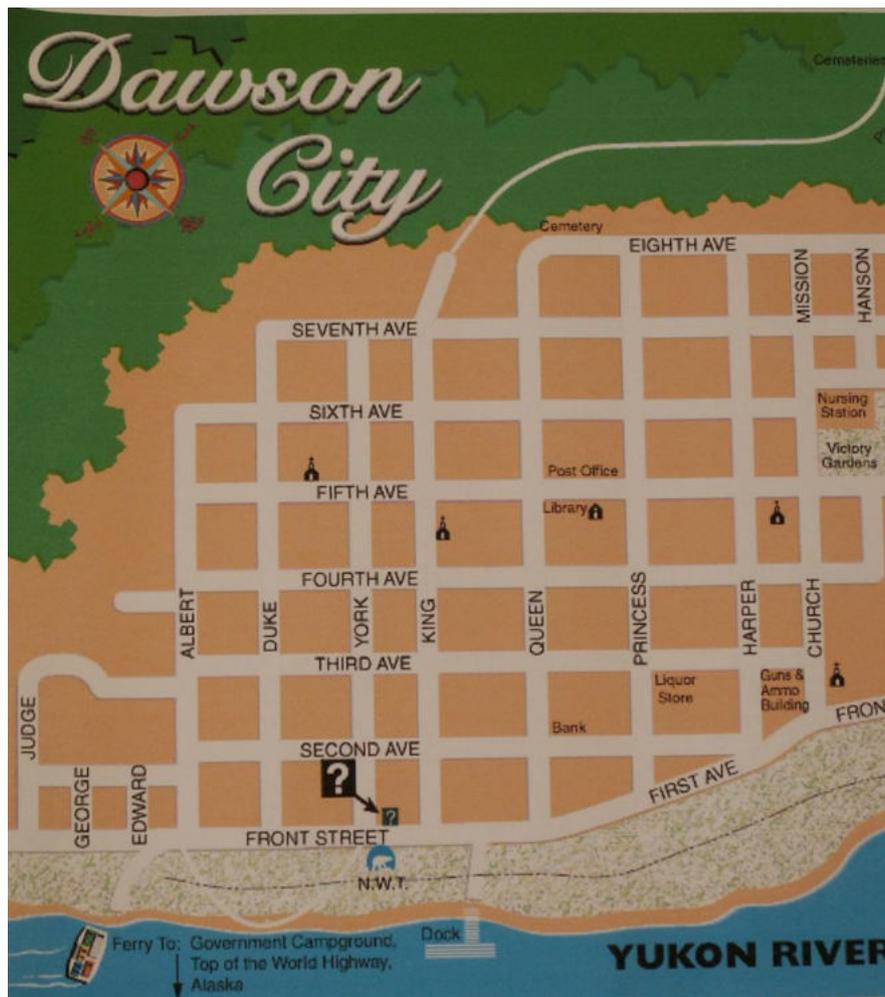
Die Sache mit dem Anrufbeantworter kannten wir ja schon bei der Suche in Whitehorse, um ein Boot zu bekommen.

Dawson City ist überhaupt und auch mit seinen nur 1327 Einwohnern (Stand 2006) sehr überschaubar. First Ecke Princess ist nur knapp zwei Blocks entfernt.

Als ich an der Trading Post eintrudle, schließt der Betreiber gerade die Tür auf. Es ist ein Outdoor-Laden und keine Post. Die war hier wohl früher mal drin.

Ihm ist jedenfalls sofort klar, wen ich suche. Er muss allerdings selbst erst anrufen.

In 10 Minuten soll ich im Hintergelände mit dem Auto vom richtigen Mann abgeholt werden.



Quelle: Dawson City, Visitor Centre

Das Hintergelände sieht aus wie 1899 verlassen. Jedenfalls kommt tatsächlich ein Abholer mit Bootsanhänger, auf dem schon drei Canadier liegen.

Wer wir wären. Ihm sei nämlich für heute oder morgen kein Kayak zum Rücktransport angekündigt worden. Also wieder mal die Erklärung, dass wir am 20. abends in Whitehorse losgepaddelt sind und dass das Kayak bis 31. geliehen wäre. Die Ausleihzeit von nur 12 Tagen für diese Tour über mehr als 700 km ist seiner Meinung nach schon äußerst kurz gewesen - unsere heutige Ankunft noch zwei Tage eher als die sowieso schon sehr kurze Ausleihzeit ist ihm nicht fassbar. Er schüttelt immer wieder den Kopf. Die Beschriftung meiner Rettungsweste mit Kanoe People und deren Telefonnummer schaut er sich genau an. Er will nur meinen Vornamen wissen.

Wir fahren jedenfalls zu unserer Anlegestelle gegenüber der RCMP. Er sieht die wartende Karin in ihrem speziellem Flussfahrer-Outfit einschließlich angelegter Schwimmweste und das voll beladene Kayak mit Beschriftung des Bootes und auch des Paddels von Karin mit Firma und Telefonnummer der Kanoe People jedenfalls direkt am Ufer sitzen bzw. liegen.

Dort ist es ihm jedoch angeblich zu steil für das Aufladen des Kayak.

Wir sollen vor ans Dock und Four Thirty dort sein. It's half past four? Yes. That's English - Canadians say Four Thirty. Man lernt immer wieder dazu.

Vergleichbares war mir 1975 beim Direktor des Armjanski Konjatshni Sawod (Armenisches Cognac Werk) hoch über Jerewan passiert, als er für die gerade vereinbarte Werksführung die Treff-Uhrzeit für unsere Baubrigade mit Tri Tshasa Dnjöm (3 Uhr tags) angab.

Das hatte ich trotz damals schon drittem Aufenthalt in der Sowjetunion mit unmittelbar vorheriger mehrwöchiger Bautätigkeit bei und in Leningrad auch noch nicht gehört gehabt.

Karin hat sich zwischenzeitlich gesorgt, wo ich bleibe. Die Schilderung meiner über mehrere Stationen verlaufenden Suche, um das Boot abgeben zu können, klärt sie auf.

Sie selbst hatte inzwischen die Ehre mit einem Mountie der RCMP, der sich über die allein am Ufer sitzende Frau vor einem voll beladenen Double Kayak gewundert hat. Der von mir mitgebrachte Kaffee verbessert Karin's Wohlbefinden. Da Karin bei dem regen Motorbootverkehr nicht mehr mit dem Kajak auf den Fluss will, treideln wir das Ding eben vor.

Der Abholer hat wohl zwischenzeitlich mit Whitehorse telefoniert und meint, die Abholung gehe okay. Crazy Germans. Wieder Kopfschütteln.

Kurz nach halb fünf sind wir das Boot los. Quittung gibt es nicht, also Kfz.-Kennzeichen, Typ und Hersteller sowie Autofarbe notiert. Der Fahrer mit seinem krummen Rücken und Hinkenbein ist sowieso unverwechselbar.

Das Verstauen des vielen Gepäcks in die vier Rucksäcke, einen Seesack und eine große Tasche dauert wirklich.

Schließlich sind wir soweit und ziehen wie die Lasttiere bepackt an den Docks vorbei.

Hier bekommen wir durch Hinweisschilder für mit dem Auto anreisende Besucher und ein großes Programm-Plakat mit, dass der überraschend rege Motorbootverkehr auf dem Yukon aus einer Art Shuttle-Service zu einem großen Indianerfest im ca. 3 km flussabwärts gelegenen Moosehide resultiert.

Da diese kleine indianische Siedlung keine Wegverbindung zu Lande hat, ist sie nur mit Boot erreichbar. Ganze indianische Familien begrüßen sich am Ufer, weil sie sich erkennbar und vernehmbar lange Zeit nicht gesehen hatten. Das Fest findet nur alle zwei Jahre statt.

Weißer stehen in der wieder auch ohne jeden Ordner sehr disziplinierten Schlange von bestimmt über einhundert Personen auch mit an. Also keine geschlossene Veranstaltung.



Die Fähre jedenfalls fährt 24 h am Tag den Yukon rüber und hinüber. Kostenlos. Auch in der Nacht. Nur für zwei Fußgänger oder für 60-Tonner-Lkw.

Sie verbindet im Fernverkehr den Klondike Highway/das Yukon Territory im Osten mit dem Top of the World Highway/Alaska im Westen sowie im Nahverkehr die eigentliche Stadt Dawson City mit West Dawson.

Je nach Eisschmelze wird sie im Mai zu Wasser gelassen und bei Eisgang im Oktober wieder aufgedockt.

Die Fähre kam aus Vancouver, ist entlang der Pazifikküste hoch in die Mündung des Yukon im Beringmeer gefahren und dann über weitere mehr als 2000 km den Yukon hochgeschipert.

Wir setzen also zum ersten Mal mit Motorkraft über den Yukon.

Auf der Fähre werden wir von Wohnmobil-Touristen in ihren RV wegen unserer riesigen Rucksäcke und dem gewaltigen Doppelpaddel bestaunt. Das Paddel ließ sich nämlich nicht mehr auseinandernehmen, weil sich über die lange Tour in der Verbindungshülse das Messing eingefressen und das Holz verquollen hatte. Sie wundern sich dann, als wir ihre deutschsprachigen Bemerkungen in Deutsch aufklären - sie hatten uns nicht als Germanen eingestuft. Hinter den RV steht ein 4x4, dessen Fahrerin aus Zwickau hierher ausgewandert ist. Die Welt ist klein.

Am Westufer ziehen wir die 300 m zum Dawson City River Hostel, weil das für Flussfahrer eine geeignete und auch angenehme Sache sein soll.

Der erste Eindruck: eine urige Räuberhöhle. Den Räuberhauptmann finden wir jedoch nicht gleich. Eventuell ist er im Weihnachtswald unterwegs - vor seinem Office ist nämlich der Baum geschmückt.



Im Aufgangsbereich eine rustikale hölzerne Preisliste und der aufgemalte Hinweis: „If nobody is in the office, please wait a minute or so.“

Das mit der Minute warten oder so wollte ich uns nach den Erfahrungen in Whitehorse nicht wirklich nochmal antun.



Einige Zeit nach Scheppern an der stockbewehrten Office-Tür und Umschau im spartanisch-historisch geprägten Hinterland findet sich doch noch aus dem rückwärtigen Zauberreich ein grauhaariger Typ ein.

Die Suche nach einer Cabin oder einem Room gestaltet sich anfangs ungelent. Ich hatte mir vorgestellt, dass eine Cabin was Privateres ist als ein Room und mich über die gerade entgegengesetzt hohen Preise gewundert. Die Preise für Übernachtung in einer Cabin sind jedoch pro Gast und die in einem Room für den ganzen Raum unabhängig von der Belegungszahl.

Two beds sorgt als Angabe dann wieder für weiteren Klärungsbedarf - two single beds or two beds as one Double.

Durch einen Telefonanruf und die dabei gewählte Sprache klärt sich auf, dass der gute Mann Deutsch spricht. Ich habe doch tatsächlich den Hosteleigner himself vor mir. Das Foto von Dieter Reinmuth in der letzten (4.) Auflage des Yukon-Flussführers 2006 muss schon damals lange her gewesen sein. Letzten Endes gibt es zwei Private rooms mit Doppelbett zur eigenen Auswahl. Wir nehmen Nummer 5, weil das die bessere Aussicht hat, mehr in der Sonne liegt und auch größer ist als Nummer 11.

Nach dem Einräumen geht es zum rustikalem großen Saubermachgang in den Bathroom bzw. die Badehütte. Rustikal meint hier, dass man mit hölzernem Schöpfeimer heißes Wasser aus einem holzbeheizten metallfässernen Unikum holt, das per Schöpfkrug mit kaltem Wasser aus einem anderen Fass auf angenehme Badetemperatur gebracht wird - anschließend kippt man sich den Eigenmix über den Kopf und schrubbelt sich ab.



Nach zehn Tagen in nach Wildnis „duftender“ Flusskluft legen wir frische Kleidung an und ziehen gut gelaunt in die Stadt.

Große Bier als Trankopfer für die geglückte Tour, großes Essen im Jack London Grill des Downtown Hotel. Die Chicken und der Salat schmecken und das Yukon Gold mundet. Eine Wohltat.

Auch hinter der Restaurantveranda des Hotels sieht es wie drei Stunden vorher hinter der Trading Post nicht so gut aus wie bereits 1972 am sibirischen Baikal-See.

Außer dem Highway als First Avenue sind alle anderen Straßen in Dawson City unbefestigt, also sogenannte dirty roads (dreckige Strassen). Die Staubentwicklung ist entsprechend, die board walks (Bürgersteige) einen halben bis einen ganzen Meter hoch.

Das wird wohl auch die nächsten Hundert Jahre so bleiben - das Zentrum und zahlreiche Häuser wurden in eine historic control zone eingegliedert, in der spezielle Bau- und Erhaltungsvorschriften gelten.

Deswegen sieht auch die Häuserfront an der First Avenue vom Yukon aus betrachtet wie einst im Wilden Westen und zur Gold-Rush-Zeit aus.

Kurz nach Acht sind wir gestärkt für die Mühen der anschließenden Kultur- und Geschichtstouren in und um Dawson City.

Die Bar im Downtown Hotel hat zwar schon auf, die Spezialität des Hauses wird jedoch nur zwischen 9:00- 11:00 p.m. kredenzt.

Also kleiner Rundgang. Der Liquor store wiederum hat schon 6:00 p.m. geschlossen. Einen Einheimischen gefragt und man bekommt wieder eine freundliche Antwort. Das Midnight Hotel um die Ecke hat nämlich eine Verkaufsstelle für Eis und auch Bier.

„Take out“ ist im übrigen bei allen Restaurants mit Alkohollizenz möglich - man bekommt also Bier oder Wein auch zum Mitnehmen, darf das bzw. den aber nicht in der Öffentlichkeit trinken.

Dann geht's aber wieder rein in die Gute Stube, hier Sourdough Saloon genannt. Eine Gruppe US-Amerikaner ist schon in teils freudiger und teils schauriger Erwartung um eine Sofaecke versammelt und schaut sich das Stück der kommenden Heldentat an.

Das Stück liegt alkoholgetränkt in einer Dose vor der mit Schiffermütze geschmückten Vertreterin von Captain Dick, auch Captain River Rat bzw. Kapitän Flussratte genannt. Die Aspiranten für die Aufnahme in einen weltweit einzigartigen Club erhalten nach vorherigem Kauf eines speziellen hochprozentigen Getränks an der Bar (5 \$) von der Dame nach weiterer Zahlung eines Mitgliedsbeitrages und einer Donation von nochmals insgesamt 5 \$ nun eine eingehende Belehrung, die man gefälligst in dem Club-Buch auch zu unterschreiben hat. Man tut sich das alles völlig freiwillig an, hat schön langsam zu trinken und die Lippen müssen das im Getränk schwimmende Stück mindestens berühren.



Die Besonderheit mit der Folge äußerst unterschiedlicher Erwartungen liegt am Stück selbst - es ist ein abgetrennter echter menschlicher Zeh.

Zwei US-Amerikaner vor mir nehmen den Zeh sogar noch in den Mund. Bei solchen Aktionen sind schon einige Vorgänger-Stücke verschluckt worden.

Als ich an der Reihe bin und die zweite Schiffermütze als Aspirant für die Club-Mitgliedschaft trage, stellt sich zunächst nach meiner Namensnennung und damit verbundener Outung als Deutscher heraus, dass die Vertreterin von Captain Dick auch deutsche Vorfahren in Person des Großvaters hat.

Den Vornamen Reiner finden die Kanadier irgendwie exotisch, jedoch noch aussprechbar. Beim Schreiben dieses Vornamens setzt regelmäßig Verwunderung ein. Der Familienname Brumme ist für sie weder aussprechbar noch schreibbar. Selbst mit Buchstabieralphabet kommt entsprechend dem kanadischen Schreiben nach Hörverständnis immer etwas anderes in Schriftform heraus. Also lieber gleich eine Visitenkarte hingelegt, da auf der Verleihungs-urkunde und dem Mitgliedsausweis der eigene Name schon richtig geschrieben werden soll.

Das hochprozentige Getränk ist jedenfalls äußerst scharf. Dadurch wird die eigentliche action fast Nebensache. Meine Lippen berühren vorschriftsgemäß den schwimmenden Zeh.

Reiner Brumme ist am 29. Juli 2010 Mitglied Nummer 37287 des Sourtoe Cocktail Club geworden.

Einzelheiten zum famosen Club sind unter www.sourtoecocktailclub.com nach zu stöbern.

Das Certificate kann in seiner Gestaltung und mit seinem sehr speziellen Inhalt mit den dahinter steckenden eigenen Erfahrungen, wie man unter welchen Erlebnissen, Mühen und Gefahren an den Ort der Verleihung gelangt ist, Schmuckstück jedes Büros oder Wohnzimmers sein.



Karin will sich diese spezielle Aktion in ihrem ärztlichen Verständnis von Hygiene nicht antun.

Captain Dick, Jahrgang 1929, sucht übrigens eine Frau, die mit ihm zusammen seinen 1500 Fuss langen Discovery Claim am Upper Bonanza schürft und zwischen 01. Juni und 15. September dazu mit ihm die Zeit verbringt. Bedingungen sind ein Alter zwischen 20 und 35 sowie vorher ein Bild. Alte Schwerenöter gibt es also auch am Yukon.

Von den rustikalen Holzsitzen im Hostel am Steilufer aus schauen wir dann spät nach Mitternacht mit Yukon Gold in den Händen und in der Kehle über den direkt unter uns schimmernenden, breit und gewaltig zum Beringmeer strömenden Yukon und über Dawson City.

Wir wundern uns nach dem Abflauen der Anspannungen selbst, dass wir das nicht kalkulierbare Wagnis dieser einsamen Langstreckentour in der nördlichen Wildnis auf der anderen Seite unserer Mutter Erde eingegangen sind und das Abenteuer ohne Blessuren nicht nur gerade so geschafft, sondern in froher Stimmung gemeistert haben.

Nothing happens unless first a dream - so Carl Sandburg.
Wie recht er doch hat!

Unser Traum wurde wahr.

Anschließend haben wir eine abwechslungsreiche Tourengestaltung in und um Dawson City mit deren Geschichte und Kultur realisiert.

Zunächst ging es zum 10. Moosehide Gathering in die Indianersiedlung nach Moosehide.



Weil den Veranstaltern die Warteschlange für den übrigens kostenlosen Motorboot-Transfer zu lang erschien, wurde kurzfristig das historische Schaufelrad-Schiff S.S. Spirit of Klondike eingesetzt. Damit haben wir uns auch noch die geplante, sonst kostenpflichtige Extra-Tour mit dieser Attraktion gespart.

S.S. heißt hier Steamer Ship = Dampfschiff.

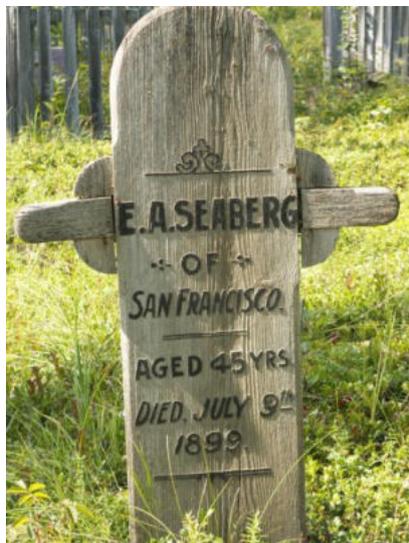
Beim Indianerfest gab es dann wieder einmal eine Überraschung.

Der seine Künstlerarbeiten ausstellende Kaska-Indianer Dennis Shorty hat in seiner Anschauungs-Bildmappe auch deutschsprachige Artikel, darunter fast kurioser Weise einen der Freien Presse aus Chemnitz. Er hatte nämlich erst noch im Juni zusammen mit seiner aus Luckenwalde stammenden Lebensgefährtin Jenny Fröhling mehrere Ausstellungen und Vorführungen in deutschen Landen gehabt, darunter in Sachsen (www.dennis-shorty.com). Die Welt ist ein Dorf.



Unsere indianische Platznachbarin während der Fahrt mit der S.S. Spirit of Klondike hatte uns schon darauf hingewiesen, dass es zum Fest ein großes kostenloses FEAST geben wird. Tatsächlich ordnet sich Zehn vor Sechs auf dem Dorfplatz eine gewaltige Schlange vor ganzen Tischreihen mit aufgetafelten Speisen ein. In sage und schreibe nur zehn Minuten werden hier völlig unkompliziert mindestens 200 Menschen beköstigt. Meterlanger riesiger Lachs, Elchfleisch, gebackene Kartoffeln, Truthahn und Kuchen erfreuen die Gaumen.

Am nächsten Tag ziehen wir in zweieinhalb Stunden vom Hostel über den Fluss, zunächst die Straße in Verlängerung der King Street hoch zu einer ganzen Gruppe von Friedhöfen verschiedener Konfessionen und dann einen sehr steilen Pfad im Wald weiter zum Midnight Dome. Insgesamt 9 km Weg, der in der prallen Sonne richtig anstrengend ist.



Der Dome liegt mit seinen 887 m Höhe 587 m über Dawson City und ermöglicht eine fabelhafte Rundumsicht. Ganz Dawson City liegt unter uns.

Am Südrand der Stadt strömt auf dem Bild von links kommend der grün-blaue Klondike in den von oben nach rechts unten fließenden braunen Yukon. Ungefähr 150 m nach der Einmündung des Klondike hat der Yukon wieder seine braune Farbe - deshalb die seltsame Farbänderung an der Mündung des Klondike in den Yukon .



Am 21. Juni 1899 trafen sich zum ersten Mal über 150 Menschen, viele von ihnen Ladys, auf dem Berg über der Stadt, um die Mitternachtssonne zu sehen.

Viele der Besteiger hatten eine Auswahl von Nüssen, Bonbons, Zigarren und Drinks bei sich. Die britische und die amerikanische Flagge wurden gehisst und die Zeremonie begann mit einem großen Ruf. Höhepunkt der Zusammenkunft war eine Rede des Schriftstellers und Dichters Captain Jack Crawford.



Vor der Tour hatte Karin noch bezweifelt, dass es direkt über der Stadt Bären gibt. Ich hatte sie darauf hingewiesen, dass es in West Dawson offensichtlich keine Hunde gibt - die wurden wahrscheinlich von den Bären verspeist. Selbst in Prince George im nördlichen British Columbia als 70.000-Einwohner-Stadt werden jährlich im direkten Stadtgebiet ca. 25 Bären erlegt. Die spezielle Saufeder hatte ich also wirklich wieder griffbereit auf dem Rücken. Beim Abstieg durch den Wald sagte dann Karin am Rand eines kleinen Wassertümpels: "Hier ist aber eine große Hundespur!". Kurzer Blick - es ist eindeutig eine Bärenatze. Am Dornenbusch neben dem Wassertümpel hängen auch noch Haarbüschel vom Pelz des braunen Einheimischen.

Der Midnight Dome kann heute auch mit Pkw oder RV auf einer steilen Straße befahren werden. Das Visitor Centre und auch Holland America Tours bieten für 35,- Dollar (plus 5% GST) auch Touren mit Kraftfahrzeug zur Besichtigung an.

Wer jedoch allein durch den Wald hochstieft, muss auf einheimische Pelzträger vorbereitet sein.

Am nächsten Tag haben wir uns im Hostel zwei Fahrräder ausgeliehen und sind auf dem Klondike Highway Richtung Whitehorse gefahren. Nach Überquerung des Klondike kurze Zeit später rechts ab auf die Straße entlang des Bonanza Creek.

Der Bonanza war der Bach, an dem Henderson 1896 zuerst Gold gefunden hatte. Wegen seiner rassistischen Ablehnung der Indianer um Carmacks zur gemeinsamen weiteren Erschließung und Ausbeutung wurden dann die nach weiterem Gold suchenden Mitglieder der familiären Gruppe um Carmacks die sogenannten eigentlichen Entdecker der großen Goldfunde und lösten den Goldrausch aus.

Der Bonanza ist auch wirklich nur ein Bach.



Die Claims als mit Pflöcken abgesteckte Felder zum Suchen und Gewinnen von Gold hatten und haben direkt am Bach nur 500 Fuß (ca. 170 m) Länge und jeweils links und rechts 1000 Fuß (ca. 300 m) Breite.

Heute kostet ein Claim im Jahr 250,- Dollar Genehmigungsgebühr. Dafür hat man das Aneignungsrecht etwa gefundenen Goldes. Wer nachweisbar den Sommer über nach Gold sucht und schürft, bekommt auch im nächsten Jahr eine Verlängerung - bei Untätigkeit verfällt der Claim und wird von der Behörde an einen anderen Interessenten vergeben.

In der Nähe der Mündung des Bonanza Creeks in den Klondike River liegen einige „Siedlungen“ von Goldarbeitern. Die Hütten in primitivster Ausführung mit vier Baumstämmen an jeder Ecke und zwei höheren Baumstämmen als Giebel, eine Baumarktplane oben als Dach, eine andere ringsherum als Wand. Es gibt auch einige ältere Wohnwagen und alte Blockhütten.

Die „wackeren“ Kerle arbeiten hier ungefähr von Mitte Mai bis Mitte oder Ende September, weil in der restlichen Zeit Eis und Schnee die Suche und den Abbau verhindern oder stark einschränken. Der Permafrost ab ca. 3 m Tiefe ist auch noch ein beim Abbau zu berücksichtigender natürlicher Umstand.

Im Bachverlauf Richtung Quelle bergan sind dann alte und neue Goldminen bzw. richtiger Goldschürfe in Betrieb.

Ausnahmslos Kleinstunternehmen mit zwei bis drei Mann Belegschaft, einem Kleinbagger, einer kleinen Planierraupe und vor allen Dingen einer Waschtrommel. Ab und zu steht auch ein Muldenkipper auf einem Claim - dann hat wohl eine Gesellschaft mehrere Claims.

Die Schurftiefe beträgt erkennbar regelmäßig nur 1 bis 2 m und an steileren Bachhängen ausnahmsweise auch einmal 5 oder 10 m und ist dann aber eher Hangabgrabung.

Die Wasserhaltung und Wasserwirtschaft ist offensichtlich sowohl am Bonanza Creek als auch am parallel weiter weg verlaufenden Hunker Creek das eigentliche Problem der Goldsucher. Eine ingenieurmäßige Lösung dafür ist nicht erkennbar.

Auch die Kleinheit der Claims dürfte Hindernis für größere Investitionen in ertragreicheren Abbau sein.

Um Umweltschutz wegen dem Eintrag geogener Schadstoffe in den Bonanza, damit in den Klondike und dadurch in den nur 6 bis 20 km entfernten Yukon macht sich niemand Gedanken. Große Teile der Bachlandschaft sind hunderte Meter weit bis Kilometer breit mit den in den vergangenen 114 Jahren und weiterhin andauernd aufgewältigten und gewaschenen Steinen aus dem Bachgrund meterhoch bedeckt.

Die gelinde gesagt Einfachheit der Bergbautechnologie erinnert an die schon 1521 von Hesse auf den rückseitigen Bildtafeln des Bergaltars von Annaberg künstlerisch eindrucksvoll dargestellte Arbeit der erzgebirgischen Silbererz-Knappen von vor 500 Jahren.



Die Goldgrube- und -waschanlage Dredge Nr. 4 ist kanadisches Nationaldenkmal und war in den 60er Jahren die größte jemals eingesetzte Förderanlage für Gold im Yukon.



Die Goldförderung am Yukon betrug seit 1885 insgesamt 419.527 kg, davon im Jahre 2009 1.602 kg mit einem Wert von 47,677 Mio. Canadianischen Dollar. Das Jahr mit der höchsten Goldförderung war das Jahr 1900 mit 33.511,8 kg.

Am Nachmittag sind wir dann noch mit dem Jeep den Hunker Creek hoch auf den King Salomon Dome. Der Berg soll die Mutter allen Goldes hier sein. Die weite Sicht reicht bis in die Ogilvie Mountains und zum Tombstone Mountain.

Hier stören uns zum ersten Mal während der gesamten Reise viele Mücken - die angebotenen Wander- oder Fahrradtouren auf den King Salomon Dome hoch sind daher nicht zu empfehlen.



Tags darauf setzen wir mit dem Schlauchboot an einem Seitenarm gegenüber dem Airport auf den Klondike River ein und befahren den dann in zweidreiviertel Stunden bis zur Mündung in den Yukon River und zum Anleger Dawson City.

Der Fluss ist ungefähr so schnell und schmal, jedoch flacher wie die Saale bei Bad Kösen - für Touren-Kajaks überhaupt nicht geeignet, für Canadier nur bei hohem Wasserstand. Ein Schlauchboot ist am besten. Selbst mit dem rubbeln wir wiederholt über Steinbänke.



Der Klondike hat hier mit den steilen, mehrere Hundert Meter hohen rechten Uferwänden und dem flachen Wasser einen völlig anderen Charakter als der Yukon. Weißkopfseeadler und Steinadler sind wiederholt am Ufer und über dem Fluss zu sehen.

Mit dem Schlauchboot merken wir an der Mündung des Klondike in den Yukon, dass die kurvige Strömung des Klondike-Wassers im Yukon das Boot fast von allein zur Anlegestelle in Dawson City trägt. Bei vorheriger Kenntnis wäre die Kajak-Anlandung einfacher gewesen.

Abends ist Kultur angesagt. Diamond Tooth Gertie's, das älteste Spiel-Casino Canadas, wartet. Die 6,- Dollar Eintritt sind gut angelegt. Das Erlebnis bleibt in der Wirkung nachhaltig. Die Überschüsse des Casino's gehen übrigens direkt in die Stadtentwicklung.



Die Geschichte mit den Schriftstellern und Poeten in Dawson City führen wir uns auch noch zu Gemüte.



Jack London's Hütte ist klein und karg. Die Felle auf den Pritschen und die Schneeschuhe an der Wand künden von der Härte und Einfachheit des nördlichen Lebens. Das Vorratshaus auf Stelzen erinnert frappierend an vergleichbare Bauten im schweizerischen Wallis und am galizischen Jakobsweg.



Die Erinnerungen an den dichtenden Bankangestellten Robert W. Service sind ähnlich rustikal gestaltet.



Poem: The Cremation of Sam McGee

(an abnormal way of getting warm in the freezing conditions of a Canadian winter as expressed by Robert Service)

by Robert W. Service

There are strange things done in the midnight sun
 By the men who toil for gold;
 The Arctic trails have their secret tales
 That would make your blood run cold;
 The Northern Lights have seen queer sights,
 But the queerest they ever did see
 Was that night on the marge of Lake Lebarge
 I cremated Sam McGee.



Im Gelände mit der Hütte des Dichters finden Lesungen statt.

Das Hostel (www.yukonhostels.com) im West-Teil von Dawson City hat sich als sinnvolle Unterkunft im ruhigen Grünen und auch zum Plausch unter Gleichgesinnten erwiesen. Man hat eine sehr schöne Übersicht über den Fluss, die Stadt und die Umgebung. Die rustikale Gestaltung ermöglicht eine passende Eingewöhnung von der Wildnis im Übergang zur Zivilisation. Die Hotels in der Stadt liegen im Übrigen an den unruhigen Staubstraßen.





Die Yukon Queen II fährt als Schnellboot im Sommer eigentlich jeden Tag von Dawson City im Yukon Territory/Canada nach Eagle in Alaska/USA und am gleichen Tag zurück.

Die Einwegstrecke sind 179 km. Mit dem Kajak wären das 2 - 3 Tage.

In der Heimat hatten wir uns vor der Tour als Varianten je nach Tourdauer bis Dawson City und der Wetterlage überlegt, von Dawson City aus mit dem Kajak nach Eagle zu paddeln und dort die Yukon Queen II für den bequemen Rücktransport auch des Kajaks nach Dawson City zu nutzen oder mit dem Schnellboot bequem nach Alaska an einem Tag hin und zurück zu fahren. Die Yukon Queen II nimmt nämlich ca. vier Kanus mit.

Da die Yukon Queen II auch noch am Tag nach unserer Ankunft am Dock lag, hatte ich dann einen Decksmann gefragt.

Es stellte sich heraus, dass die Yukon Queen von den Holland America Tours eine Art Grund-Belegung mit jeweils einer Busladung Touristen hat. Eine Gruppe Bustouristen steigt in Dawson City auf das Schnellboot und fährt in ca. 4 ½ Stunden nach Eagle in Alaska. Nach Besichtigung dort steigt diese Gruppe in einen bereitstehenden Bus und setzt die Tour in Alaska fort. Der Bus wiederum steht dort bereit, weil eine andere Touristengruppe praktisch auf der Gegenroute mit dem Bus bis Eagle fährt und dann auf die Yukon Queen einschiffet, um mit dieser auf dem Yukon von Eagle nach Dawson City zu fahren und dann hier ihre Tour per anderem Bus fortzusetzen.

Dieses System hat aber dieses Jahr schon ab Ende Juni nicht mehr funktioniert, weil die Straße vom Top of the World Highway in Alaska nach Eagle durch starke Regenfälle unpassierbar geworden war. Die eine Touristengruppe kam also nicht nach Eagle, weil die Straße unpassierbar war und die andere wäre von Eagle nicht weggekommen.

Die zunächst angedacht gewesene Reparatur in mehreren Tagen hatte sich als nicht durchführbar erwiesen.

Ende Juli war diese Straße immer noch nicht passierbar und Reparatur nun bis Anfang oder Mitte September und damit bis Saisonende ins Auge gefasst worden.

Für die Betreiber der Yukon Queen lohnt sich eine Fahrt mit wenigen Zufallstouristen auf dieser langen Strecke nicht. Deshalb blieb das Schnellboot in Dawson City am Dock und hat dann während unseres fünftägigen Aufenthaltes in der Stadt nur zweimal 2 - 3-stündige Ausflüge auf dem Yukon mit Bustouristen unternommen. Für die Touristen ist nämlich die 179 km lange Schnellbootfahrt auf dem Yukon ein Höhepunkt ihrer gesamten Tour.

Paddler sollten sich also vor dem Ablegen in Dawson City auf dem Yukon Richtung Eagle darüber im Klaren sein, dass der für 3 oder 4 Tage später angedachte Rücktransport mit der Yukon Queen einfach aus witterungsbedingten Gründen der Straßenunpassierbarkeit kurzfristig unvorhergesehen ausfallen kann.

Wer hier keine längere Zeitreserve hat, sitzt dann auf dem Trockenen in einem 129-Seelendorf in Alaska fest und verpasst sowohl seinen Rücktransport nach Whitehorse als auch den Rückflug nach Deutschland.

Dieses Jahr scheint es wirklich einige erwischt zu haben.

Der US-Grenzbeamte Chuck, der die Grenzkontrolle am Yukon in Eagle/Alaska am Übergang vom Yukon Territory/Kanada langjährig ausübte, ist nämlich während unserer Tourzeit spurlos an einer einsamen witterungsgeschädigten dirty road verschwunden. Sein neben der Straße liegendes Auto war offen. Die Wildnis lässt grüßen.

Der auf dem Stewart River ertrunkene kanadische RCMP-Officer Potvin war auch wildnis-erprobt.

Auch erfahrene Paddler sollten angesichts dieser Ereignisse nicht nur daran denken, sich wildnisgerecht zu verhalten. Das muss man auch immer über die gesamte Tourdauer real umsetzen.

Bevor man in deutschen Landen über die Straße geht, schaut man auch schon gewohnheitsmäßig nach links und rechts, ob ein Fahrzeug kommt.

Am Yukon muss man eben ringsum schauen, ob ein Bär oder Elch kommt. Man lernt so auch das einarmige Sch... - in gehockter Stellung in der einen Hand die Flinte oder Büchse und in der anderen das Papier. Besser ist es trotzdem, wenn ein paar Meter entfernt der Partner zusätzlich und auch mit geeigneten Abwehrmitteln aufpasst. Hinten sieht man ja selbst nichts. Wie gesagt: den Bären wird man vorher nicht hören.

Den Elch wird man erst riechen, wenn er direkt hinter einem steht und er einem seine aromatischen Magendüfte direkt in den Nacken bläst. Gus Karpes beschreibt so eine Begebenheit mit Sir Archibald ganz „einfühlsam“ und anschaulich in seinem auch sonst sehr empfehlenswertem Yukon-Speise-Führer „Zu Tisch“.

Die Rücktour von Dawson City nach Whitehorse ist mit dem täglichen Flugzeug von Air North (www.flyairnorth.com), dem Shuttle von Alaska Shuttle oder einer ermittelten Fahrgelegenheit möglich.

Der Flug kostet 150,- \$ plus Taxi zum und vom Flughafen plus jeweils 5 % GST, der Shuttle 149,- \$ inkl. GST direkt von Haus zu Haus - beide Möglichkeiten jeweils pro Person.

Eine andere Fahrgelegenheit z. B. mit einem Bootsverleiher pro Fahrzeug 950,- \$ plus 5 % GST - jeder Mitfahrer bis 10 Personen reduziert also die Kosten pro Person. Ob noch andere Passagiere mitfahren und dadurch der Preis pro Person niedriger wird, ist nicht sicher vorhersehbar - so kann die Tour damit auch bei 2 Mitfahrern rund 500,-\$ pro Person kosten.

Wir haben uns für die Rückfahrt mit Alaska Shuttle (www.alaskashuttle.com) entschieden. Die fahren mit dem 8-Mann-Shuttle ab zwei Personen als Mindestzahl jeden zweiten Tag und man sieht auf der nur rund 550 km langen Fahrstrecke - die Straße macht die vielen Flusskurven nicht mit - in 7 h Fahrzeit die ganze Gegend in aller Ruhe und wegen dem Straßenverlauf aus einer anderen Sicht.

Wir zwei sind die einzigen Passagiere und haben es dadurch sehr bequem.

Der Straßencharakter ähnlich einer deutschen Bundesstrasse mit dem sehr wenigen Verkehr wie in Nordnorwegen und mehreren kilometerlangen Schotterstrecken wird augenscheinlich. Man sieht übrigens vom Highway aus im Auto fahrend viel seltener den Yukon als vom Yukon aus im Boot paddelnd den Highway.

Das liegt wohl am verschiedenen Blickwinkel, bei dem auf dem Highway fahrend die Bäume den schräg unterhalb fließenden Fluss verdecken.

Unterwegs bekommt man auch noch mit, welchen Hausstand die Kanadier so in ihrem Urlaub durch die Gegend fahren.

Erklärung: Vorn ein Wohnmobil (RV), daran mit Abschleppstange angekoppelt ein 4x4 Pickup, auf dem Pickup ein Quad, über dem Quad ein Motorboot und hintendran noch zwei Fahrräder. Gute Fahrt und Glück Auf!



In Whitehorse sind auch die S.S. Klondike, der Log Skyscraper und das Denkmal der Yukon Prospectors („Diese Statue ist all denen gewidmet, die ihren Träumen folgen“) mit anschließendem Dinner im Edgewater gelungener Abschluss der erlebnisreichen Tour.



Empfehlungen und Hinweise:

1. Mutig sein. Wissbegierig. Auf Sachen einlassen, die man nicht - mehr - lebt.
Einfachheit ist Norm.

And: Enjoy!

2. Die Gegend ist vom Klima her sub-arktisch.

Das Teil-Adjektiv mit dem „-arktisch“ sollte ernst genommen werden.

Auch wer die Tour im Hochsommer fahren will, sollte neben den üblichen Sommer-Utensilien einschließlich wasserdichtem Busch-Hut mit wirklich breiter Krempe, starker Sonnenbrille und Paddelhandschuhen auch komplett jeweils wasserdichte Hosen, Anorak und Stiefel sowie lange wirklich warme Unterwäsche und dicke, auch wasserdichte Handschuhe einpacken.

Sonst ist man bei plötzlichem Kälte- und Schnee-Einbruch allein in der Wildnis und kämpft nur mit dem Wetter ums Überleben. Der nächste Globetrotter-Laden ist unerreichbar sehr weit weg. Der Wetterbericht für auch viele Stationen im Yukon Territory kann unter www.weatheroffice.gc.ca aktuell, mit Vorschau und auch für die Vergangenheit betrachtet werden.

3. Die Gegend ist Wildnis.

Herrscher ist hier die Natur mit Wasser und Wald, auch mit ihren wilden Tieren - nicht die kleine Kreatur Mensch.

4. Der Yukon ist ein sehr großer Fluss. Wassertemperatur ca. 12-14° C im Sommer.

Viele Abschnitte sind bei gutem Wetter einfach nur schön, werden bei Schlechtwetter aber schon wegen der schieren Größe riskant.

Andere Abschnitte sind selbst bei hellem Sonnenschein riskant bis lebensgefährlich.

5. The Lake is the boss! 100 m vom Ufer entfernt die Todeslinie.

6. 741 km sind eine sehr lange Paddeltour.

7. Man sollte schon vor der Yukon-Tour tatsächlich überhaupt und auch mit einem bis zum Rand voll beladenen Boot mit Stiefeln an den Füßen, voll eingekleidet und mit Schwimmweste tagelang ausdauernd bis zäh sowie auch am Ende eines langen Tages reaktionsschnell paddeln können.

Auch bei tagelangem Regen, Gegenwind und auf unbekanntem Fluss mit nicht oder kaum sichtbaren Sand-oder Kiesbänken und schwimmenden oder aufgelaufen-sperrenden Bäumen. Gewaltige Oberarmmuskeln braucht man nicht - eher die passende mentale Einstellung.

Der Bericht enthält bewusst Kilometerangaben mit konkreten Ortsbezügen und jeweils minutengenauen Fahr- und Pausenzeiten. Die Pausen braucht man mindestens.

Vorher gelesene Berichte anderer Tourenfahrer waren mit ihren allgemeinen Angaben wie „Heute war es ein langer Tag.“ oder „Zwischen ... und ... haben wir uns Zeit gelassen.“ nicht für eine konkrete planende Vorbereitung geeignet. Tageskilometer sind in anderen Berichten regelmäßig überhaupt nicht angegeben.

Wenn Schlauchbootfahrer eine durchschnittliche Fahrleistung von 10 km/h angeben, war wohl der Wunsch Vater dieser Äußerung - unreal hoch Drei.

Die Web-Adressen sollen der schnellen eigenen Orientierung der Berichtleser dienen. Sponsoring erfolgte diesbezüglich nicht.

Die Benutzung eines Canadiers oder eines Kajaks sind eine Frage der Gewöhnung und wahrscheinlich auch des Glaubens.

Fakt ist, dass die Tour mit einem Kajak in jedem Fall mehrere Tage kürzer ist als mit einem Canadier.

Ein Zweier-Kajak kann auch bei zwei Mann im Boot von nur einem Paddler schnell gefahren werden, was bei einem Canadier kaum bzw. gar nicht zu schaffen ist.

In einen Canadier passen allerdings mehr Ausrüstungen und er ist auch kippsicherer und anlandungsfreundlicher.

Die Anlandemöglichkeiten sind an einigen Tagen an den Fingern abzuzählen - wenn man sie überhaupt rechtzeitig vorher sieht und auch noch auf der richtigen Flussseite ist, da man sonst wegen der starken Strömung einfach nicht heran kommt.

Verschiedene Anbieter führen auch geführte Gruppentouren und zwar nur mit Canadiern durch. Paddeln müssen die Teilnehmer auch hier selbst. Man ist aber in Gesellschaft und sicherer.

Ob bei einer Gruppe mit acht Canadiern und 16 Mann Wildnisstimmung aufkommt, muss jeder selbst einschätzen. Inwieweit man sich mit den anderen, vorher unbekanntem Gruppenmitgliedern unter primitivsten Bedingungen deutlich mehr als zwei Wochen lang und ohne Ausweichmöglichkeit verträgt, ist ungewiss.

8. Die Schwimmweste hat man gefälligst schon vor dem Ablegen bis nach dem Festmachen des schon angelandeten Bootes voll geschlossen und voll bestückt zu tragen.

Am Yukon war keine einzige Schwimmweste mit Schrittgurt zu sehen. Wer eine solche aus Sicherheitsgründen tragen will, muss sie von Deutschland mitbringen.

In oder fest (!) an die Schwimmweste gehören mindestens eine Rettungsfolie, ein oder zwei Feuerzeuge, eine oder mehrere Kerzen, eine Trillerpfeife und Schokolade.

Gemeint ist: in jede Schwimmweste, nicht nur in die von einem von zwei Paddlern im Boot.

Ein wirklich großes und beidseitig sehr scharfes Messer mit feststehender Klinge und durchgehendem Heft gehört auch beim Paddeln sicher am Mann getragen, nicht im Boot versteckt. Klinglänge, nicht: Messerlänge, mindestens 20 cm. Ein Jagdmesser.

„Schweizer Offiziersmesser“ sind Spielzeug für Salonkämpfer, „Rambo“-Messer für nicht im mehrfach wöchentlichen Kampftraining befindliche Normalbürger wildnis-ungeeignet. Bajonette sind zu schmal, zu kurz und die Klinge nicht dick genug.

Zur Wiederholung: ein Küchenmesser braucht man extra.

Eine gefährliche Begegnung mit Bären ist zwar bei wildnisgerechtem Verhalten wenig wahrscheinlich, man sollte aber gewappnet sein.

Airbags werden auch wenige im Pkw in Aktion erleben, obwohl allein in Deutschland Millionen davon vorhanden sind.

Während unserer Tourzeit hatte die Gruppe mit acht Booten vor dem Coffee Creek unmittelbar nach unserer Vorbeifahrt an ihnen unerwünschten Bärenkontakt.

Die beiden Schlauch-Kajaker hatten hinter Minto ebenfalls einen Bären, der ca. 150 m vor ihnen vom Hauptufer auf eine Insel geschwommen ist.

Hier hatten die beiden gedacht, dass die Gefahr vorüber wäre. Der Bär hat dann am Inselufer seinen Pelz geschüttelt, dabei die beiden Boote erblickt, ist sofort wieder ins Wasser und auf die beiden zu geschwommen.

Die haben eine Schätzung des Kollisionspunktes zwischen heranschwimmendem Bär und ihren fahrenden Booten vorgenommen und sind dann um ihr Leben gepaddelt.

Der Bär ist am Ende ca. 10 m hinter den beiden Booten im Kielwasser gewesen und hat wegen dem von ihm nicht schwimmend zu schaffenden Abstand von seinem Fressen abgelaßen.

Im Hostel in Dawson City hatten wir zwei Schwestern um die Zwanzig aus Wurzen im Zelt gegenüber unserer Hütte. Die beiden hatten die Rumtollerei zweier Bärenkinder an einem nahen Inselufer auf dem von ihnen befahrenen Pelly River bei der Vorbeifahrt noch als lustig empfunden, nach Erscheinen der Mutter jedoch sofort Respekt bekommen - Eigenerklärung: „Wir haben gemerkt, dass es ernst werden kann.“. Die jugendliche Unbekümmertheit war dahin.

Zur Abschreckung während der Nachtzeit oder zum Schutz des Zeltes bei einer Wanderung in die Umgebung werden transportable Elektrozäune (Bear Shock) zum Aufstellen rings um das Zelt mit ca. 1,5 kg Masse und 160 m Elektroleitung angeboten. Die kosten je nach Batterie und Leitungslänge sowie Zahl der Pfähle ca. 97,- bis 177,- US-Dollar (www.store.udap.com).

Wer ganz sicher fahren will, nimmt also eine legale Büchse oder Flinte mit.

Lauflänge einschließlich Kammer mindestens 470 mm, feuerbereite feste Gesamtlänge mindestens 660 mm - das ist kanadisches Waffenrecht und wird dort im Flughafen kontrolliert.

Bitte in einfachster wildnistauglicher und auch unter Stress bedienfreundlich-sicherer Ausführung. Einsatzbereich ist Nah-Abwehr auf 3-0 m.

Kimme und Korn braucht man also nicht, ein Zielfernrohr erst recht nicht.

Mit einem Abzugsstecher gibt man sich in der Wildnis wahrscheinlich selbst die Kugel, aber nicht die von Ferrero - ein Partnerbeschuss wäre damit auch vorhersehbar.

Büchse als Repetier- oder Doppelbüchse mindestens Kaliber .30-06 mit schwerer Jagdpatrone mindestens 10,7g (168grs), besser 11,5g (177grs) - keine Sport- oder Militärpatronen, da diese im Wildkörper nicht die nötige tödliche Sofortwirkung haben. Die in old Germany verbreiteten Kaliber 7x57, .308 Winchester oder normale 7,62 mm sind hier nicht ausreichend. Die Haager Konvention gilt nicht für Bären, Wölfe oder Elche.

Flinte als Doppelflinte mit Einabzug und mindestens im Kaliber 12/70, besser 12/76 mit harten jagdlichen Slugs/Flintenlaufgeschossen/Brenneke ab 28g, besser 31,5g geladen - keine sportlichen „K.O. Slug“ und erst recht keine Schrotmunition, auch kein Postenschrot bzw. Buck shot. Der Pelz-oder Fellträger lacht sich bestimmt nicht tot.

Geschossen wird, bis das wirklich angreifende Tier ohne zu zucken liegen bleibt.

Eine Repetierflinte bzw. Pump Gun lieber zu Hause lassen, da unter den vieltägigen nassfeuchten Einsatzbedingungen im Boot und Zelt die im Röhrenmagazin befindlichen Patronen aufquellen können oder Rost/Sand den Pump-Mechanismus blockiert - im Ernstfall bekommt man dann eventuell keine Patrone in den Lauf.

Im Ernstfall geht es völlig überraschend und unter Adrenalinstößen in Sekunden auf ein sich schnell auf den Gewehrträger hin bewegendes Ziel in absoluter Nah-Distanz ums eigene Leben - nicht in Minuten um eine mit blitzblankem Gewehr in aller Ruhe zu erzielende Innenzehn auf einer feststehenden Schießscheibe in vorher bekannter Entfernung von 100 m.

Auch hier: vorher üben! Mehrfach. Geschossen wird in den Herz-Lungen-Bereich. Nicht in den Kopf - oder hat schon jemand unter Stress einen heranfliegenden Tennisball getroffen? Grösser ist das Bärenhirn nämlich nicht.

Auch eine Schusswaffe muss griff- und schussbereit sein. Wer erst noch Patronen aus einer Schachtel suchen muss (ja wo ist die denn?) und dann die Waffe laden will, kann eine Sekunde zu spät sein. Wer die Schachtel fallen lässt, kann seinen Kopf gleich der Tatze hinhalten.

Auch eine Schusswaffe ist am Boot anzubinden.

Geeignete Waffen sind für 100-200 € zu kaufen. Legal.

Die Frau des kanadischen Outfitters hatte 2004 während ihrer logistischen Unterstützung der Bärenjagd hinter dem Babine Lake ständig (!) eine schon mit Slugs geladene russische Doppel-Flinte mit außenliegenden Hähnen am Herd im Küchenzelt als ihrem Arbeitsplatz und nicht irgendwo in der Gegend herumstehen.

Unser junger dritter Jäger hat ab zweiten Tag dann auch zum Outhouse eine Büchse mitgenommen - Anlass waren zwei während seiner Erleichterung in Sichtweite vom Waldrand her kommende Koyoten und eine plötzlich hinter unserem Tipi auftauchende Bärengruppe.

Vorher hat er noch über die beiden „Alten“ wegen deren Waffenführung auch im Zelt-Camp auf einer Waldlichtung gelächelt gehabt.

Auch der sehr Yukon-erfahrene Ben Learmont hatte seinen Karabiner am Lower Laberge direkt neben dem Kochtopf stehen.

Lieber eine Waffe dabei haben und nicht zu brauchen als eine zu brauchen und keine dabei zu haben.

Es ist zu beachten, dass ein Bär oder Elch nur als „protection against wildlife“ beschossen werden darf, wenn tatsächlich „eine Berührung“ am Menschen nachweisbar ist - sonst landet man nach der notwendigen Meldung bei einem Officer in Carmacks oder Dawson City monatelang im Knast und zahlt Tausende Dollar Strafe extra.

Ein Schuss von schräg hinten wäre Beweis für nicht (mehr) notwendige Abwehr. Das sieht jeder erfahrene Jäger oder Officer sofort. Also auch keinen Schuss abgeben, wenn das Viech „nur“ 5 m entfernt Rabbatz macht und lediglich das Zelt zermanscht. Wenn der nur neugierige Schwarzbär in den Nahrungsmittelbeuteln tätig ist, ist es sein Futter - nicht mehr Dein oder Euer Essen. Hier darf man ruhig bleiben und zuschauen oder fotografieren.

Wer tatsächlich berechtigt in Notwehr einen Bären erlegt hat, muss im Yukon Territory das Fell (hide), den Schädel (skull) und das Fleisch (meat) beim Officer abliefern. Wie man das über ggf. mehrere hundert Kilometer hinkriegt, muss man selbst klären.

Im Zweifelsfall hat das Ganze eventuell am Ufer im Wasser stattgefunden und der Tierkörper wurde von der Strömung mitgerissen. Ansonsten hat man lieber eine entbehrliche Hose mit Krallen „bearbeitet“ und prahlt nicht herum.

Also nicht gleich in Hast oder Panik geraten, wenn ein Bär auftaucht - man schaltet seinen Modus einfach von beobachtend-abwehrbereit auf abwehrbereit. Das wird meistens genügen.

Den Unterschied zur notwendigen lebenserhaltenden Aktion muss man aber kennen und die Aktion können sowie bei Notwendigkeit auch voll durchziehen. Wer einen Bären nur verletzt, wird wahrscheinlich dessen Futter.

Bereicherung des Speiseplans mit selbst erlegten Enten oder Gänsen kann man vergessen. Wir haben während der gesamten Tour auf dem Fluss eine Gans und eine Entenfamilie in Schrotschussweite gehabt. Die Ente hätte man aber als führende Mutter nicht erlegen dürfen und für die große Gans wären mindestens 4-mm-Schrote notwendig gewesen - wenn eine Flinte mit dieser Ladung beim Paddeln griff- und schussbereit gewesen wäre.

Auch Hasen oder Weisswedelhirsch gab es nicht einmal als Anblick.

Pfefferspray gegen beißwütige Hunde ist zu empfehlen.

9. Es ist eine Zelt-Tour. Früh, abends, nachts. In der Wildnis.

Das Zelt muss auf- und abbaufreundlich (Innenzelt eingehangen) und auch von unten wasserdicht sein.

Wegen den auch spitzen Steinen und Ästen auf und im Boden von möglichen Stellflächen ist eine Zeltunterlage/Unterplane (footprint) angeraten.

Ein Langschläfer ist zu empfehlen, da man beim Querschläfer im Fall des Falles wegen gegenseitiger Behinderung schlechter rauskommt.

Ein großes Vorzelt/Apsis mit sicherer Verhinderung des Reinregnens oder Reintropfens beim Öffnen des Zeltes von außen und von innen und ein noch größeres Überzelt (mind. 3x4m, besser 4x5m) sind angebracht.

Im Vorzelt oder gar im Zelt nicht kochen! Sonst ist man gleich selbst als Futter gar.

Trekking-Gewohnheiten aus Mittel-oder Hochgebirgen oder auf mitteleuropäischen Flüssen ohne wehrhaftes Großwild muss man radikal ändern.

10. Der Yukon ist Wasserspender. Auch als Transportader Lebensspender.

11. Einsamkeit muss man ertragen können. Auch zu zweit.

12. Der Fluss ist abwechslungsreich, nie langweilig. Auf dem Fluss ist man sofort in Urlaub - der Wechsel ist radikal und nimmt die volle Aufmerksamkeit in Anspruch.

Der Yukon ist schön-gefährlich, gefährlich-schön. Ein Wagnis.

Yukon paddeln ist Abenteuer - ein lohnendes. Fürs ganze Leben. Die Wildnis ruft!

Vorwärts !

Reiner Brumme

0371/ 808 11 88

info@ra-brumme.de

www.ra-brumme.de

Stand: 22.11.2010

www.kanuverlag.de

www.spiritnorth.yk.ca

www.condor.com

www.kanopeople.com

www.sourtoecocktailclub.com

www.riverviewhotel.ca

www.conrad-stein-verlag.de

www.weatheroffice.gc.ca

www.airporthotelanne.de

www.upnorthadventures.com

www.alaskashuttle.com

www.dennis-shorty.com

www.rainer-klis.de

www.globetrotter.de

www.rcmp-grc.gc.ca

www.yukonhostels.com

www.flyairnorth.com

www.yukoninfo.com

The Cremation of Sam McGee

(an abnormal way of getting warm in the freezing conditions of a Canadian winter as expressed by Robert Service)

by Robert W. Service

There are strange things done in the midnight sun
By the men who moil for gold;
The Arctic trails have their secret tales
That would make your blood run cold;
The Northern Lights have seen queer sights,
But the queerest they ever did see
Was that night on the marge of Lake Lebarge
I cremated Sam McGee.

Now Sam McGee was from Tennessee, where the cotton blooms and blows.
Why he left his home in the South to roam 'round the Pole, God only knows.
He was always cold, but the land of gold seemed to hold him like a spell;
Though he'd often say in his homely way that "he'd sooner live in hell."

On a Christmas Day we were mushing our way over the Dawson trail.
Talk of your cold! through the parka's fold it stabbed like a driven nail.
If our eyes we'd close, then the lashes froze till sometimes we couldn't see;
It wasn't much fun, but the only one to whimper was Sam McGee.

And that very night, as we lay packed tight in our robes beneath the snow,
And the dogs were fed, and the stars o'erhead were dancing heel and toe,
He turned to me, and "Cap," says he, "I'll cash in this trip, I guess;
And if I do, I'm asking that you won't refuse my last request."

Well, he seemed so low that I couldn't say no; then he says with a sort of moan:
"It's the cursed cold, and it's got right hold till I'm chilled clean through to the bone.
Yet 'taint being dead - it's my awful dread of the icy grave that pains;
So I want you to swear that, foul or fair, you'll cremate my last remains."

A pal's last need is a thing to heed, so I swore I would not fail;
And we started on at the streak of dawn; but God! he looked ghastly pale.
He crouched on the sleigh, and he raved all day of his home in Tennessee;
And before nightfall a corpse was all that was left of Sam McGee.

There wasn't a breath in that land of death, and I hurried, horror-driven,
With a corpse half hid that I couldn't get rid, because of a promise given;
It was lashed to the sleigh, and it seemed to say: "You may tax your brawn and brains,
But you promised true, and it's up to you to cremate those last remains."

Now a promise made is a debt unpaid, and the trail has its own stern code.
In the days to come, though my lips were dumb, in my heart how I cursed that load.
In the long, long night, by the lone firelight, while the huskies, round in a ring,
Howled out their woes to the homeless snows - O God! how I loathed the thing.

And every day that quiet clay seemed to heavy and heavier grow;
 And on I went, though the dogs were spent and the grub was getting low;
 The trail was bad, and I felt half mad, but I swore I would not give in;
 And I'd often sing to the hateful thing, and it hearkened with a grin.

Till I came to the marge of Lake Lebarge, and a derelict there lay;
 It was jammed in the ice, but I saw in a trice it was called the "Alice May."
 And I looked at it, and I tought a bit, and I looked at my frozen chum;
 Then "Here," said I, with a sudden cry, "is my cre-ma-tor-eum."

Some planks I tore form the cabin floor, and I lit the boiler fire;
 Some coal I found that was lying around, and I heaped the fuel higher;
 The flames just soared and the furnace roared - such a blaze you seldom see;
 The I burrowed a hole in the glowing coal, and I stuffed in Sam McGee.

Then I made a hike, for I didn't like to hear him sizzle so;
 And the heavens scowled, and the huskies howled, and the wind began to blow.
 It was icy cold, but the hot sweat rolled down my cheeks, and I don't know why;
 And the greasy smoke in an inky cloak went streaking down the sky.

I do not know how long in the snow I wrestled with grisly fear;
 But the stars came out and they danced about ere again I ventured near;
 I was sick with dread, but I bravely said: "I'll just take a peep inside.
 I guess he's cooked, and it's time I looked;" ... then the door I opened wide.

And there sat Sam, looking cool and calm, in the heart of the furnace roar;
 And he wore a smile your could see a mile, and he said: "Please close that door.
 It's fine in here, but I greatly fear you'll let in the cold and storm -
 Since I left Plumtree, down in Tennessee, it's the first time I've been warm."

There are strange things done in the midnight sun
 By the men who moil for gold;
 The Arctic trails have their secret tales
 That would make your blood run cold;
 The Northern Lights have seen queer sights,
 But the queerest they ever did see
 Was that night on the marge of Lake Lebarge
 I cremated Sam McGee.

- From Later Collected Verse; by Robert Service;
 Dodd, Mead & Company; New York; 1970; pages 33-36.

(www.wordinfo.info/words/index/info/view_unit/2640/?letter=C&spage=26)

Yukon 2010**741 km Whitehorse-Dawson City im Zweier-Kajak durch die subarktische Wildnis**

(km-Spalte: links von Karpes, in Klammern von Reinmuth, hinter Bindestrich von Learmont)

km in rechter Tages-Spalte nach Reinmuth

Paddelzeiten incl. Pausen laut Tourenbericht

L = linkes Ufer, C = Übernachtungscamp, R = rechtes Ufer, M = Mitte Fluss,

L	Whitehorse	0	
L	Takhini River	20 (20)	Dienstag 20.07.2010
C-L	nach Egg Island	(28)	1. Tag 28 km 3,6 h
	Upper Laberge	48 (38,5) -48	
	Lake Laberge		Mittwoch 21.07.2010
C-R	Höhe Süden Richthofen Island	(72)	2. Tag 44 km 11,1 h
	Lake Laberge		
R	Lower Laberge	96 (88) -93	Donnerstag 22.07.2010
C-L	Cape Horn	(122)	3. Tag 50 km 8 h
L	Hootalinqua, Teslin River	144 (135) -143	
R	Big Salmon River	200 (189) -201	Freitag 23.07.2010
C-L	Twin Creek	232 (229)	4. Tag 107 km 9,75 h
R	Little Salmon River	256 (248) -258	
L	Mandanna Creek	(257)	Sonnabend 24.07.2010
C-R	Carmacks Coal Mine	320 (302,5) -311	5. Tag 73,5 km 6,8 h
	Five Finger Rapids	358 (338)	
	Rink Rapids	368 (346)	Sonntag 25.07.2010
L	Crossing Creek	(354)	6. Tag 90,5 km 8,5 h
C-R	Minto Resort	412 (393) -415	
R	Pelly River	(429)	
L	Fort Selkirk	451 (430)	Montag 26.07.2010
L	Selwyn River	507 (484) -510	7. Tag 95 km 9,8 h
C-M	Insel	(488)	
L	Brittania Creek	(513)	Dienstag 27.07.2010
C-L	Coffee Creek	(534) -560	8. Tag 46 km 4,7 h
R	Kirkman Creek	(556) -580	
L	White River	608 (584)	Mittwoch 28.07.2010
R	Stewart River	624 (601) -628	9. Tag 94 km 7,5 h
C-M	Insel bei Gelben Felsen	(628)	
L	Sixty Mile River	661 (637)	
L	Galena Creek	(667) -694	Donnerstag 29.07.2010
R	Klondike River	736 (705)	10. Tag 79 km 6 h
R	Dawson City	737 (707) -741	