



Yukon River Expedition

Auf dem großen Fluss vom Marsh Lake bis Dawson City

Mai - Juni, 2011

Der Yukon River - ein mystischer Fluss in Amerikas hohem Norden; ein Synonym für Abenteuer, unberührte Natur, wechselvolle Geschichte. Gelockt von der Hoffnung schnellen Reichtum zu finden, erlagen einst tausende Goldsucher, Glücksritter und Wagemutige seiner Anziehungskraft. Knapp 110 Jahre sind seitdem vergangen und nichts hat der König des Norden von seiner Anziehungskraft verloren. Mehr noch, die rostigen Relikte und allgegenwärtigen Spuren der Pionierzeit tragen das ihre zur Faszination Yukon bei.

Paddler erliegen besonders häufig dem Ruf der Wildnis und begeben sich in die scheinbar endlose Weite nahe des Polarkreises. Auch mein Begleiter Florian und ich, wollten zum Ende unseres Studiums für ein paar Wochen der Zivilisation entsagen, und starteten im Mai diesen Jahres zu unserem etwa 750 Kilometer langen Yukon Abenteuer, das uns von den Ufern des Marsh Lakes, südöstlich der Provinzhauptstadt Whitehorse, bis nach Dawson City, der Metropole der Pionierzeit, führen sollte.

Keine zwei Wochen nach dem Eisbruch in Dawson City standen wir also am Beginn unseres Abenteuers: der Marsh Lake. Von den meisten Paddlern wird dieser etwa 30 Kilometer lange, vor allem im Frühjahr sehr schlammige See (daher auch der frühere Name: Mud Lake), als Beginn des Yukons angesehen. Zugänglich ist der See über den Alaska Highway - einem Mammutprojekt der



1940er Jahre, dessen Ziel es war Alaska auf dem Landweg mit den übrigen US Bundesstaaten zu verbinden. Dafür wurde auch eine Brücke über den Yukon River gebaut, heute eine von insgesamt nur vier Brücken, die den Fluss auf seiner Gesamtlänge von 3.200 Kilometern queren. Zum Vergleich: die zirka 400 Kilometer kürzere Donau queren immerhin mehr als 130 Brücken.

Schwer beladen, immerhin mussten Ausrüstung und Proviant für knapp drei Wochen gebunkert werden, stachen wir mit unserem sehr zuverlässigen und immer wieder Blicke auf sich ziehenden Armelite Canadier in See. Langsam mäandert der Yukon River nun bis an den Schwatka Lake kurz vor Whitehorse. Dieser künstliche See entstand durch den Bau eines Staudamms, der die Provinzhauptstadt mit Strom versorgt. Kurz bevor der weitläufige See erreicht wird, muss der Miles Canyon, eine zwei Kilometer lange Schlucht, durchquert werden. Am Fusse dieser Schlucht, mittlerweile von mehreren Metern aufgestauten Wassers bedeckt, liegen die einst gefürchteten White Horse Rapids. Diese Wildwasserpassage war so gefährlich, dass die Mounties, die kanadische Polizei, bereits zur Goldrauschzeit eine besondere Genehmigung zum Durchqueren erteilen mussten. Der Schwatka Lake Staudam ist im Übrigen das einzige menschliche Bauwerk, das sich den Fluten des Yukons in den Weg stellt. Mühsam mussten wir dieses dramatische Zeugnis menschlichen Eingreifens in die Natur portagieren - kein Wunder, dass die meisten Paddler Whitehorse als Startpunkt für ihr Yukon Abenteuer wählen. Für den hohen Norden, mit den 25.000 Einwohnern bereits eine Großstadt, lässt sich hier alles was für einen Aufenthalt in der Wildnis benötigt wird vergleichsweise kostengünstig beschaffen.

Eine Tagesetappe hinter Whitehorse mündet der Yukon River in den Lake Laberge. Ein besonders Schauspiel bietet sich an der Einmündung: das im späten Mai noch dunkelbraune Wasser des Yukons vermischt sich mit dem kristallklaren Wasser des Lake Laberge. Von einem Meter auf den anderen ist plötzlich wieder Grund sichtbar. Gerade bei gutem Wetter sind die Kilometer auf diesem riesigen See eines der absoluten Highlights jeder Yukon Tour. Anfang Juni können aber unter Umständen noch ganz andere Überraschungen auf Paddler warten: Der sehr tiefe See ist selbst für den kanadischen Norden ungewöhnlich kalt. Eis hält sich dadurch manchmal bis in den frühen Sommer. Auch wir sollten länger als gewollt am Lake Laberge festsitzen: am Vortag noch bis zur Eisgrenze gepaddelt, hat uns das Eis über Nacht komplett eingeschlossen. In einer frostigen aber dennoch windigen Nacht wurde eines der zahlreichen Eisfelder bis an jene Bucht in der wir unser Lager aufgeschlagen hatten und darüber hinaus getragen - an eine Weiterfahrt war vorerst nicht zu denken. Nach zwei Tagen hatte die geschlossene Eisdecke viel von ihrer Dicke eingebüßt und einige kleine Fahrrinnen freigegeben. Wir wagten den Durchbruch. Während wir kleinere Eisplatten brachen und größeren auswichen, gelang es uns einen Weg durch das kalte Labyrinth zu finden. Auch hier erwies sich unser Brooks 16 Kanu als bester Freund: seine enorme Festigkeit und Kippstabilität ermöglichten eine sichere Passage - mehr noch, mehrere Kajaks nutzten die von uns geschaffene Fahrrinne um ihren Ausbruch aus dem See zu schaffen. Bis zu jenem Tag waren wir die ersten Paddler, die sich dieses Jahr der Herausforderung Yukon stellten.

Hinter dem Lake Laberge, dessen Ende durch die ehemalige Telegraphenstation Lower Laberge gekennzeichnet wird, beginnt der Thirty Mile River. Dieser Flussabschnitt mit seinem glasklaren Wasser, der flotten Strömung, den beeindruckenden Uferformationen und der üppigen Tierwelt, gehört mit Bestimmtheit zu den schönsten Passagen des Großen Flusses. Nirgendwo sonst wird



die Gewissheit völliger Einsamkeit und unberührter Natur so deutlich wie hier. Das Einzugsgebiet des Yukon Rivers ist mit seinen 840.000 Quadratkilometern nämlich mehr als doppelt so groß wie Deutschland, aber weniger als 35.000 Menschen leben an seinen Ufern (knapp 25.000 davon bereits in Whitehorse).



Der Zufluss des Teslin Rivers markiert das Ende des Thirty Mile Rivers. Von hier an sind die Wasser des Yukons wieder bräunlich gefärbt. Dafür entschädigt allerdings unweit des Zusammenflusses Shipyard Island, einem ehemaligen Winterquartier für die bis vor 60 Jahren noch zahlreichen Schaufelraddampfer, mit einem verrottenen Dampfer. Dieser Koloss ist auch heute noch ein echter Blickfänger. Zu Hochzeiten pflügten über 300 dieser hölzernen Giganten mit ihren brachialen Schaufelrädern den Yukon River in den wenigen eisfreien Monaten auf und ab. Erst der Bau des Klondike Highway in den 1950er Jahren besiegelte ihr Schicksal und das vieler Versorgungsposten entlang des Flusses. Die riesigen Lastkähne wurden durch LKWs ersetzt, die Brücken des Highways machten kommerzielle Flussschifffahrt, zumindest im Oberlauf, unmöglich.



Keine zehn Kilometer weiter erwartete uns ein anderes Highlight, eine im Hohen Norden nicht unübliche Naturkatastrophe. Zwei Tage zuvor hatte ein Blitz einen Waldbrand entfacht, mehr als 10.000 Hektar waren bereits vernichtet. Das besondere an diesem Brand war, dass er beidseitig des Flusses tobte. In der Mitte des Flusses paddelnd, aus sicherer Entfernung zu den Flammen, aber Rauch und Qualm völlig ausgesetzt, hatten wir für mehrere Stunden einen Eindruck, wie denn die Apokalypse aussehen müsse.

Endlich, nach knapp neun Tagen und 350 gepaddelten Kilometern erreichten wir Carmacks, den ersten wirklich bewohnten Ort seit Whitehorse. Besonders der Wert einer warmen Dusche kann nach so vielen Tagen Baden im eisigen Wasser gar

nicht in Worte gefasst werden. Doch lange konnten wir diesen Luxus nicht genießen. Zu sehr kreisten unsere Gedanken bereits um die Herausforderungen des nächsten Tages: die Five Finger und Rink Rapids.

Wie der Name bereits vermuten lässt, wird der Yukon an den Five Fingers von vier riesigen Felsen in fünf Kanäle geteilt. Je nach Wasserstand und gewähltem Kanal, reicht die Schwierigkeit einer Befahrung von WWI bis WWIII. Der äußerste Kanal auf der rechten Seite wird in der Regel von Kanuten genutzt. Bereits die Schaufelraddampfer der Pionierzeit wählten diesen Kanal. Allerdings mussten sie aufgrund der trotz massiver Sprengungen seitens der kanadischen Regierung immer noch sehr starken Strömung, den hohen Wellen und vor allem der engen Durchfahrt mithilfe von Seilwinden diesen gefährlichen Abschnitt passieren. Zwar hatten wir uns in den letzten Tagen sehr über das Hochwasser und die entsprechend rasche Strömung gefreut, in den Five Finger Rapids sollten wir aber den Preis eines massiven Wassereintruchs dafür zahlen. Wildwassertechnisch stellen selbst für ein schwer beladenes Kanu, in Carmacks hatten wir für die verbliebenen 400 Kilometer Vorräte aufgestockt, die Five Finger Rapids kein Problem dar. Die enorme Wellenhöhe aber brachte etliche Liter Wasser ins Boot - auf der Kiesbank direkt hinter den Rapids hieß es erst mal lenzen.

Kaum Zeit zum Verschnaufen gab es nachher, bald schon folgten die Rink Rapids. Im Gegensatz zu den Five Finger Rapids haben diese jedoch, zumindest in einem kleinen Paddelboot, den Namen Rapids nicht wirklich verdient. Beinahe völlige wellenfrei gestaltet sich wiederum das rechte Ufer.

Dass wir gerade zur Hochwasserzeit unterwegs waren, durften wir in den nächsten Tagen noch des öfteren erleben. Die Suche nach einem geeigneten Camp gestaltete sich zunehmend schwierig, oft wurde auf über zwanzig Kilometern kein wirklich passendes gefunden. Als sehr angenehm haben sich jedoch immer wieder winzige Sand- und Kiesbänke erwiesen - keine 30 Meter lang, kaum einen Meter über dem Wasser und vor allem Bewuchs- und folglich Moskitofrei. Der hereinbrechende Sommer und die jeden Tag nördlichere Lage hatten sich nicht nur angenehm durch längeres Tageslicht - mittlerweile wurde es beinahe überhaupt nicht mehr dunkel - und wärmere Temperaturen, sondern auch durch eine zunehmend unerträgliche Zahl an Moskitos bemerkbar gemacht. Immerhin - die kleinen Plagegeister sind nur abends aktiv und verschwinden wie von Zauberhand, sobald auch nur eine leichte Brise weht.

Zwischen Carmacks und Dawson können Paddler mit eigenen Augen erfahren, wie eine Kleinstadt zur Zeit des Goldrauschs ausgesehen hat. Fort Selkirk ist nicht nur beinahe perfekt für die Nachwelt erhalten, sondern steht Besuchern auch offen. Im Jahr 1952, nach Fertigstellung des Klondike Highways und dem damit verbundenen Ende der Flussschifffahrt, wurde die Aufgabe dieses Versorgungspostens von seinen Bewohnern beschlossen. Schifffahrt gab es keine mehr und Straßenanbindung besitzt der Ort nicht. Von Kirchen über eine Schule bis hin zu Werkstätten, einem General Store und natürlich unzähligen Wohnhäusern - nirgendwo bekommt man wahrscheinlich einen besseren Eindruck vom Leben in der Pionierzeit wie in Fort Selkirk, beinahe exklusiv für Kanuten.

Eine erfreuliche Entdeckung machten wir einige Tagesetappen hinter Fort Selkirk. Ein Schild verkündete: „Bakery - 5 Miles, right shore“ und tatsächlich stießen wir weniger später auf eine Hütte am rechten Ufer, wo es neben Brot und Cookies sogar hausgemachte Marmelade gab.



Auf den verbliebenen 200 Kilometern sollten wir doch noch mal eine unglückliche Bekanntschaft mit Bären machen. So schön Papa Petz auch vom Boot aus zu betrachten ist, so unwillkommen ist er im eigenen Lager, genauer an der davon mindestens 150 Meter entfernten Kochstelle. An einem regnerischen, paddelfreien Tag schlich sich ein zotteliger Bär zu unsere Kochstelle

und hat kurzum den gesicherten Trockensack mit den dreifach luftdicht verpackten Gewürzen und dem Frühstückstee geklaut. Besonders das fehlende Salz machte sich in den nächsten Tagen schmerzlich bemerkbar. Zu gut



nur, dass wir wenige Tage später auf eine Gruppe von Skandinaviern trafen, die uns freundlicherweise etwas von ihrem Salz überlassen hatten. Im übrigen waren sie Paddler Nummer vier bis neun von insgesamt neun, die uns auf den 750 Kilometern begegnen sollten.

Nach einigen weiteren Tagen des zunehmend anstrengenden Kampfes gegen Wind und Wetter erreichten wir schließlich am 17. Tage unseres Abenteuers Dawson City. Die mit 1.300 Einwohner zweitgrößte Stadt des Yukon Territoriums legt ein lebendiges Zeugnis der einst so glorreichen Goldgräberzeit ab. Von Bürgersteigen aus Holz, über Casinos in denen Cancan getanzt wird, bis hin zu restaurierten Schaufelraddampfern findet jeder Spurensucher und Liebhaber des goldenen Zeitalters alles was er begehrt auf engsten Raum vereint.



Julian Leitner