

Jean Ufniaz

YUKON RIVER

1500 Kilometer auf Nordamerikas
wohl legendärstem Strom.



„Der Rabe ist der Schöpfer der Welt.

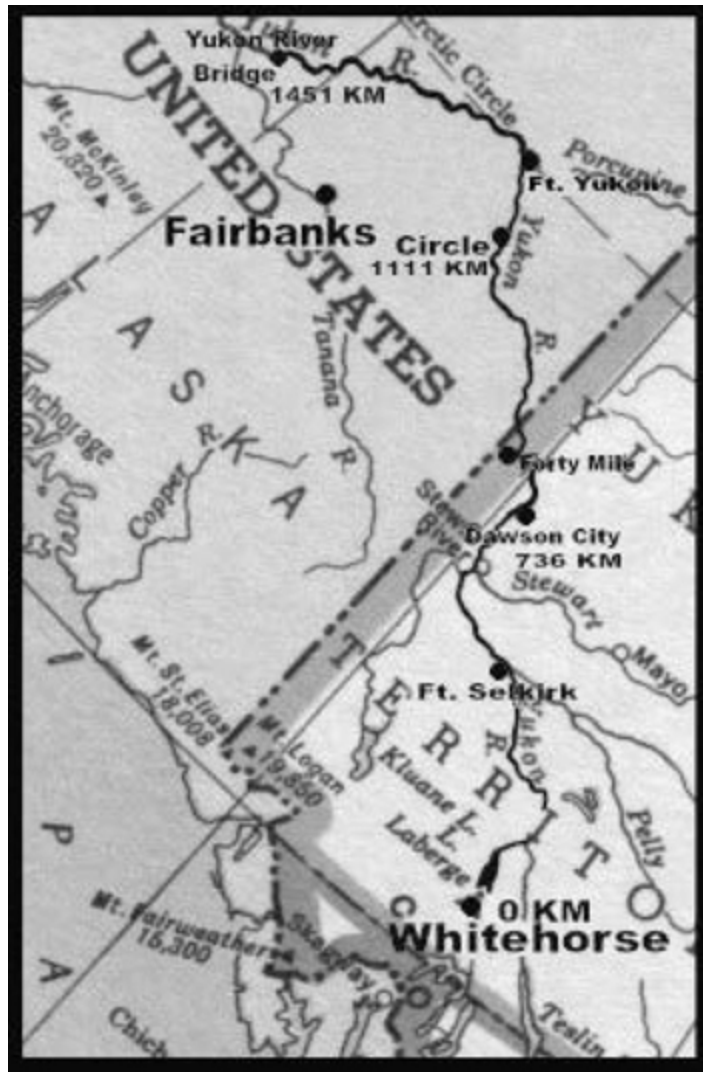
***Am Anfang aller Zeit schuf er Land und Meer.
Und aus dem Schlick vom Grunde des Meeres
und dem Sand vom Ufer formte er den ersten
Menschen.***

***Auch die Tiere auf dem Land und die Fische im
Wasser wurden von ihm erschaffen.***

***Er war es auch, der den Menschen das Feuer
brachte und ihnen Licht gab in Form von
Sonne, Mond und Sternen.***

***Der Rabe ist immer bei uns - unser mystischer
Schöpfer.“***

Die Erschaffung der Welt durch den Raben.
Legend of the Natives.



Inhalt:

1. **Vorbereitung**
2. **Abflug**
3. **Fairbanks**
4. **Gen Whitehorse**
5. **Ab nach Dawson City**
6. **Dawson City Life**
7. **Lächelnd nach Alaska**
8. **Eagle**
9. **Nation Cabin**
10. **Slavens Roadhouse**
11. **Circle**
12. **Shitty Day**
13. **Beaver**
14. **Dalton Bridge**

Epilog

Yukon River Streckenführer

Fischfanginformationen

Knotenkunde

Maßumrechnungen

Notausrüstung

Trekkingrezepturen

01. Vorbereitung

*Ein neuer Funke,
sich einbrennend, einbrennend in den Zunder -
Gehirn,
einfressend, einfressend und antreibend,
auslösend, auslösend im Abenteuer zu schwelgen,
zu träumen.
Zu träumen, und verursachend,
verursachend für Veränderung!*

Jean Ufniarz

Es bohrt, drückt und drängelt im Gehirn. Immer wieder wird Neues gesucht und der Drang zum Sprung in die Welt verstärkt sich. Es ist wieder soweit, aber nach den Erlebnissen im Jahr 2001 musste dieses Mal etwas anderes herhalten. Doch was?

Nach reiflichem Überlegen entschloss ich mich zu etwas schonenderem als dem Laufen und endete wieder bei der schon damals entstandenen Idee mit dem Yukon River!

Auf der Suche nach etwas Schwimmendem wurde ich sodann auch im „Sperrmüll“ fündig. Das Billigste war gerade gut genug und forderte schnellstmöglich nach Begutachtung.

Laut Schilderung des Verkäufers handelte es sich um ein altes Faltboot der Art „Lauser“, einem Sport-Wanderkajak der Firma Germania, in gutem Zustand. - Was auch immer

dies bedeuten mag. - Nichtsdestotrotz wurden die technischen Daten im Internet aufgetrieben, und mit einer Länge von 4,50 Meter, einer Breite von 70 Zentimetern, einer Seitenhöhe von 23 Zentimetern sowie einer Zuladung von guten 200 Kilogramm erschien es mir auch als ein brauchbares Gefährt. Wobei die Sitzluke mit ihrer Länge von 1,25 Meter auch kein großes Problem für mein Fahrgestell sein sollte. Zusammengefaltet in einer Stabtasche von 1,35 Meter und einem Gewicht von 18,5 Kilogramm ist dies auch noch angemessen. Und mit seiner schnittigen Bootsform sollte es auch bei Wellengang sicher und stabil im Wasser liegen, wobei die Höhe über dem Kiel viel Stauraum, dafür leider auch Windanfälligkeit verspricht.

Faltboote besitzen den Vorteil der Flexibilität. Man kann sie „einfach“ mitführen und bei Bedarf aufbauen. Festboote dagegen sind beim Transport ziemlich umständlich und kostenaufwendig, auch wenn sie meist eine höhere Stabilität aufweisen. Jedoch: Flexibilität muss ja kein Minuspunkt sein!

In Ermangelung eines fahrbaren Untersatzes wurde zum kurzfristig angesetzten Besichtigungstermin umgehend ein Fahrservice verdonnert (Danke Dobi). Und in einer Nacht- und Nebel-Aktion das schon etwas schwach auf der Brust anmutende Faltkajak für 300 DM aus dem Schwabenland in den Rhein-Neckar-Bereich (manche sagen, hier gäbe es sogar eine Grenze) importiert.

Da war es, 20 Jahre alt, mit einigen Gebrauchsspuren, aber als Projekt der Arbeit würdig. Der erste Aufbau zog sich, obwohl schon beim Vorbesitzer alles einmal getestet wurde, etwas länger hinaus und so wurden die Teile vorerst zur Sicherheit durchnummeriert. Im Folgenden riefen mich Schmirgelpapier, Holz-/Gummileim, Eichenspanten, Bohrer, Messinghülsen sowie Schräubchen und viel Bootslack zur Arbeit. Versehen mit einem Gepäcknetz auf dem Heck sowie im vorderen Lukenbereich links und rechts, Innentaschen für das Reparaturkit und die Spritzschürze (aus einem alten Poncho zurechtgeschnitten, vernäht und verklebt) und

natürlich zu guter letzt der „Wilson Flagge“ wurde die Reaktivierung abgeschlossen.

Endlich konnte man sich auch in meinem „Kellerloch“ wieder einigermaßen bewegen. Von der anderen Seite gesehen wäre ein Rettungsfloß zur Verfügung gestanden, wenn mich wieder einmal ein Wasserrohrbruch in meiner "Zelle" bedroht.

Nachdem das blaue Baumwolloberdeck noch imprägniert wurde, stand auch der Jungfernfahrt und dem eigentlichen Test nichts mehr im Wege. Ist eine Rolle möglich? Komme ich im fließenden Wasser wieder ins Boot, ohne Grund zu haben? Wie stabil liegt es im Wasser? Schwerpunkt? Habe ich genug Platz im Boot???

Und ich sage euch, zur Belustigung vieler Spaziergänger in Mannheim am Rheinauer See und in den Rheinarmen ging es für mich als Nichtpaddler im März 2002 im 7-Millimeter Neopren zum Test. Und es war drei Zentimeter kalt!



Bei einem der Tests. Zu Anfang recht wackelig und gewöhnungsbedürftig.

Tatsächlich, es schwamm! Und die angegebenen 200 Kilogramm Zuladung bei einem Eigengewicht von 18,5

Kilogramm stimmten auch. Mit einem Segel wäre das ganze eindeutig kraftsparender ausgefallen, jedoch bei meinen eigentlich nicht vorhandenen Kajakkenntnissen gleich mit dem Segeln anzufangen, hätte im Endeffekt wohl Schwimmen bedeutet. War der Zerstörer jedoch mit einer derartigen Beladung in Fahrt, konnte ihn nichts stoppen. Ich sah mich im Geiste schon im Yukon River absaufen, weil mich die Strömung über seichtes Wasser zieht und es mir den Boden aufreißt!

Trotzdem fand sich sogar noch ein Freiwilliger, welcher der Tour einige Tage beiwohnen wollte. Chris, der Konstrukteur des Gepäckwagens einer früheren Tour (Burned - In 72 Tagen von Dawson Creek nach Fairbanks/AK), welcher sich mit mir in Whitehorse treffen wollte.

Somit gab es nur noch eines zu tun: Es folgte die feierliche Namensgebung des "Kampfschiffes"! „Sunshine“ war geboren! Wobei mit nahendem Aufbruch auch der Expeditionsdrang und die freudige Erwartung stieg, während das Chaos der Planung glücklicherweise wieder einmal langsam verebbte. Gerade in der Planungsphase ist man bestrebt, immer an alles denken zu wollen. Tipp: Das funktioniert nie! Ihr könnt es versuchen, aber über dem Ganzen stehen zu wollen, ist Utopie. Überlasst aber nie jemand anderem die Planung eurer Tour. Hängt euch immer selber rein, beziehungsweise arbeitet alle Punkte mit eurem Reisepartner oder Team gemeinsam aus, sonst erlebt man vielleicht böse Überraschungen! Jedes Teammitglied muss vor Beginn der Tour über alle Punkte informiert sein!

Und endlich war es soweit. Mittels freiwillig ernanntem „Privatchauffeur“ ging es eigentlich weniger pünktlich, dafür aber umso schneller, gen Frankfurt. Hier wurden die zwei Riesenpakete an Boot und Ausrüstung verladen, während ich dank meines Fahrers, der wohl der Meinung war, meinen Hüftringen etwas Gutes tun zu müssen, mit vier Kilogramm

Keks in einer Pappschachtel meinem Flieger
entgegenstrebte.

02. Abflug

Eingezwängt zwischen Studenten, Menschen und Schweizern genoss ich über die nächsten zehn Stunden gezwungenermaßen das Fernsehprogramm, bei welchem aus neun verschiedenen Kinofilmen gewählt werden konnte. In San Francisco musste man mich sprichwörtlich vom Sitz sprengen, um meinen Augen eine Zwangspause zu geben.

Diese Netzhauterholung beging ich aber sportlicherweise mit Gepäck umherschleifen, bei welchem mich ein Zollbeamter in ein etwas heftigeres Gespräch verwickelte. Dieser hätte mir dann fast auch noch die Einreise verweigert.

Nichtsdestotrotz glaubte ich immer noch an das Gute, als kurze Zeit später der "Schnüffeldackel" des Zolls Gefallen an meinem Gepäck fand. Folgend wurde ich von dem Beamten nochmals zu einer Gepäckkontrolle gebeten, Pech für die Jungs, das Obst hatte ich schon im Müll entsorgt. Herausfordern muss man ja nichts.

Frisch, fromm, fröhlich und wieder frei stolperte ich dann in den Anschlussflug, welcher mich aufmunternderweise mit einem Fensterplatz am Notausstieg empfing. Somit war wenigstens die Durchblutung in meinem "Fahrwerk" gewährleistet. Kaum weggedöst, wurde mein Schönheitsschlaf jedoch von der Stewardess beendet, welche mich als letzten Passagier jetzt auch endlich wieder aus dem Flieger haben wollte. Wieso muss man immer dann Aussteigen, wenn man gerade eingeschlafen ist?

Mein nächster Aufenthalt, Seattle. Und der war wirklich schlaflos! Zwei Stunden, in denen ich versuchte, den Anschlussflug nach Anchorage auf Fairbanks umzubuchen. Jedoch, nachdem man mir entnervt den Preis hierfür nannte,

verlor der "junge" Schwabe auch noch den restlichen Glauben an die Menschheit und verdrückte sich ganz schnell wieder. Also, doch weiter gen Anchorage. Die letzten Stunden im Flugzeug. Zweifel kommen auf. Einige Passagiere haben sich eingepackt wie die Eisbären, während andere wiederum aussehen, als ob sie nach Hawaii in den Urlaub fliegen würden.



Über den Wolken. Und genauso fühlt man sich auch! Freudige Erwartung, der Tour entgegenstrebend. Nichts kann einem schnell genug gehen.

Mein erster Gedanke: Scheiße, der falsche Flieger! Aber nichts dergleichen. Also entweder sind hier alle, oder wenigstens die meisten, "wrong dressed", oder aber mit meinen Vorabinformationen über die derzeitige Wetterlage im Mai stimmt etwas nicht!

00.10 Uhr Anchorage, genau die richtige Zeit, um hier anzukommen, aber die Frisur hält. Dafür wird sich gleich das Wettergeheimnis lüften.

Ist ja schon etwas frisch hier, also ich geh hier nicht raus! Und mit dieser Entscheidung richte ich mich in der Lobby, am Ausgang des Flughafengebäudes, für die nächsten sechs Stunden erst einmal häuslich ein. Am Morgen soll es per

Anhalter, um etwas Geld zu sparen, von hier aus nach Fairbanks gehen. Die Voraussetzungen hierfür sind tagsüber bestimmt besser.

Ich bin jedoch nicht alleine. Insgesamt liegen wir zu dritt quer über den Wartebänken und dösen vor uns hin. Gegen 06.00 Uhr sind jedoch alle schon verschwunden, ich bin wie immer der letzte. Unter den wachen Blicken der Polizei verlasse auch ich misstrauisch und verschlafen den warmen Bereich und schlage mich mit einem Taxi zum Highway durch. Hier hoffe ich, die nächsten paar Minuten eine Fahrt gen Fairbanks zu bekommen, welches einige Tage meine Heimat sein soll.

Nach ganzen zwei durchgefrorenen Stunden und mindestens 2980 Umdrehungen um mein Gepäck, geht es endlich in Richtung Fairbanks ab. Zwar immer nur in Teilstücken, aber es geht los. Sei es mit einem Farmer, einem Handelsvertreter für Mobilfunk oder einem englischen Pärchen auf Urlaub. Letztere fahren leider nur bis kurz vor Fairbanks auf meiner Strecke und so geschieht es, dass ich 250 Kilometer vor Fairbanks mitten im nirgendwo mit zwei „Schränken“ als Gepäck an der Straße stehe.

12.00 Uhr mittags, kurz bevor John Wayne den Colt zieht, kommt hier endlich wieder einmal jemand vorbei, welcher sich dann auch erbartet und mich einsammelt. Mit „Junior“ John, dem Universitätsprofessor aus Fairbanks, geht es dann weiter meinem Ziel entgegen. Vorbei am Denali National Park mit dem Mount McKinley, (ehemals auch Mt. McKinley National Park genannt, wurde 1917 gegründet) welcher mit seiner cremefarbenen Schneedecke vor dem hellblauen Himmel fast wie ein Softeis aussieht. Zum Greifen nahe, mit einem schon leicht grüner werdenden Waldteppich im Vordergrund.

Obwohl es bis nach Fairbanks nur 586 Kilometer sind, kostet mich die Fahrt 14 Stunden. Eigentlich zu lange. Das letzte Jahr ging es besser. Vermutlich sah ich da noch lange nicht

so fertig aus. Tja, das Alter zieht Schützengräben ins Gesicht. Langsam schwindet der Vorteil der Jugend. Trotzdem, ist man als Individualreisender erkennbar, kann man gerade in einem weitflächigen Land der Hilfe der Einheimischen sicher sein. Neuigkeiten und Geschichten sind rar. So ist man glücklich über Abwechslung, und ein Reisender aus einem anderen Land hat immer zu erzählen. Ein sympathisches Aussehen, vielleicht noch die eigene Landesflagge am Rucksack, überlegt euch aber genau, wo ihr das macht, und die Fahrt ist einem sicher. Manchmal hilft es auch, ein Sixpack vor den Rucksack zu stellen. Aber bedenkt: Normalerweise herrscht in Kanada und Alaska die Null-Promille-Regel. Kein Alkohol am Steuer. Vielleicht ist es gerade das, was den dortigen Autofahrer zu Alkohol am Steuer reizt. Tatsache ist, viele fahren dort betrunken besser als nüchtern.

Die Gastfreundschaft der Amerikaner und Kanadier ist extrem. Sie machen sogar Umwege, nur um den Reisenden sicher an sein Ziel zu bringen. Gebt was zurück, erzählt und unterhaltet, ladet auf Kaffee ein, schreibt eine Karte von eurer Heimat aus, oder, oder, oder... Auch wenn die meisten Kontakte ebenso schnell verebben, wie sie aufgenommen worden sind, ebnet wir damit doch den Weg für die Gastfreundschaft, welche vielleicht einem anderen Traveller zu gute kommt und heben das Ansehen der Andersreisenden.

Euer Verhalten prägt!

03. Fairbanks

Derzeit gilt in Fairbanks Billys Backpackers Hostel als die günstigste Unterkunft. Es ist nichts weltbewegendes, für 20 US Dollar bekommt man ein Bett in einem Mehrbettzimmer, die Möglichkeit zu duschen, zu kochen, "Coffee for free" und kann täglich 24 Stunden im World Wide Web surfen. Also gerade richtig für mich. Was jedoch nicht heißt, dass „Billys“ die einzige Unterkunft für den müden Wanderer ist. Als Geheimtip gilt der gerade entstandene GoNorth Campground in der Davis Road.

Zwischen dem Flughafen und der Innenstadt ist er die Verbindung zu allen touristischen Einrichtungen in Fairbanks. Diese sind leider aufgrund der frühen Jahreszeit fast alle noch geschlossen. Unter Zuhilfenahme des Sicherheitspersonals gelang es mir jedoch, das Alaskaland, eine Art Pionierpark, zu entern. Hier stehen noch die ersten Hütten aus der Gründerzeit von Fairbanks und es gibt Informationen in Hülle und Fülle über Land und Leute. Sei es über verschiedene Bauweisen der Behausungen der Inuit, Exponate aus der Goldgräberzeit, Schaufelraddampfer oder religiöse Opfermäler. Aber auch der Kontrast zu Kunst und Kultur des Fairbanks 2000 im mittig gelegenen Community Center des Parkes kommt nicht zu kurz. Fairbanks selbst wurde im Jahr 1901 von Captain E. T. Barnette gegründet. Er versuchte damals einen Handelsposten in Tanacross (Höhe Tanana River/Valdez Eagle Trail) zu gründen. Auf dem Weg dahin erlitt er jedoch Schiffbruch und strandete in St. Michael an der Westküste von Alaska, wo er dann durch den Kapitän des Schoners „Lavelle Young“ den Tanana River heraufgebracht wurde. Dieser wiederum strandete aufgrund des niedrigen Wasserspiegels und selbst die durch den

Rauch alarmierten Goldgräber aus dem Inland (Felix Pedro und Tom Gilmore) konnten nicht helfen. Trotz alledem dürften sie aber bestimmt freudig überrascht über den Besuch und den Aufbau des Handelspostens in ihrer Nähe gewesen sein.

So wurde vom Richter James Wickersham in Gedenken an den Republikanischen Senator Charles Fairbanks aus Indiana der Handelsposten Fairbanks ausgerufen.

Das Haus der Barnetts und der Handelsposten waren die ersten Gebäude, die nicht dem Stand der Natives entsprachen, was dem stetigen Zuwuchs jedoch keinen Abbruch tat. 1902 ging es dann richtig los: Goldrausch in Fairbanks und Umgebung, die Stadt explodierte regelrecht. Von überall her kamen Abenteuersüchtige, Geldgierige, Freaks, Geschäftsleute, aber auch Mord und Raub hielten Einzug. Wickersham jedoch kam seinem Versprechen gegenüber Captain Barnett im April 1903 nach und gründete seinen Amtssitz in Fairbanks. Somit entstand im November 1903 Fairbanks Inc., und Barnett war der Verantwortliche.

Die eigentliche Entdeckung und Ausbeute des Goldes geschah aber erst 35 Jahre später, nachdem die USA Alaska von den Russen für knappe 7,2 Millionen US Dollar erstanden hatte. Das Butterbrot hätte ich auch noch unter dem Kopfkissen gehabt. Der Stand des Staates aber fiel Alaska erst weitere 57 Jahre später zu. Bis dahin wuchs Fairbanks stetig weiter. Speziell das Militär hielt Einzug, da aufgrund der Lage, des Goldes und des Öls, Alaska immer weiter in den Mittelpunkt rückte. Es wurden Verbindungsstraßen gebaut, die einzige vom Süden (Alaska Highway) kennen wir ja schon (Going North 2001) mit seinen derzeitigen 2450 Kilometern (hab's nachgemessen). Fairbanks hatte aber nicht nur mit der gestiegenen Kriminalität zu kämpfen. Nahrungsmittelknappheit im Winter 1902 und 1903, eine Flut 1905 und ein Feuer 1906, welches Downtown komplett auslöschte. Der Pioniergeist

hielt sich jedoch immer obenauf und es gibt ihn zum Glück auch heute noch. Die Stadt wurde immer wieder aufgebaut und sogar erweitert. Wahrscheinlich auch nicht zuletzt wegen des Goldes, dessen Ausbeute um 1905 jährlich bis zu sechs Millionen US Dollar im Jahr betrug.

Bis jetzt hatte Fairbanks 5.000 Einwohner und es wuchs weiter, während andere Ortschaften aufgrund des harten Goldgeschäftes zu Grunde gingen. Und das war wirklich nicht ohne.

In den frühen Jahren musste der Boden "Dank" des Permafrostes mit großen Feuern aufgetaut werden, damit er von Hand ausgearbeitet werden konnte. Dann kam der Fortschritt. Bagger erleichterten dem Goldgräber die Arbeit und der einzelne Arbeiter wurde unlukrativ.

Der Zweite Weltkrieg folgte. Straßen, Flugplätze und Kommunikationssysteme wurden gebaut, das Militär intensivierte seine Präsenz und die Stadt bekam dadurch wieder einen Aufschwung. Jedoch, im Jahr 1967 zerstörte eine weitere Flut durch den Chena River die noch junge Stadt Fairbanks. Viele verloren ihr Hab und Gut, doch es ging weiter. 1968 brachte das Öl der Prudhoe Bay dem jetzt jungen Staat weiteren Aufschwung. Die Bevölkerung des Fairbanks North Star Borough wuchs auf 74.000 Personen und das durchschnittliche Einkommen der Arbeiter erhöhte sich auf 1500 US Dollar.

In den letzten Jahren kann Fairbanks auf mehrere Aufschwünge, aber auch Niederschläge zurückblicken. Die Ölreserven gehen zurück und das Gold ist auch mehr oder weniger ausgebeutet. Was die Zukunft bringt, wird die Zukunft zeigen.

Doch zurück in die Gegenwart. Mit steigender Temperatur nimmt die Zahl der Individualreisenden im „Billys“ stetig zu. Jetzt sind wir schon zu siebt im Hostel. Es wird langsam eng. Gerade deswegen bin ich doch aus Deutschland mal wieder abgehauen. Umzug ist angesagt.

Schnee, Regen und Sonne wechseln sich ab, fast täglich eine andere Situation. Nur eins bleibt gleich: Die Temperatur steigt immer weiter an. Und das ist auch gut so, denn schließlich will ich auch irgendwann mal auf eisfreies Wasser.

Leider erhöht sich damit auch die Gefahr der Überflutung. Der Chena River, welcher quer durch Fairbanks fließt, ist schon über die Ufer getreten. Es kommen hier drei bis vier Meter große Eisschollen vorbeigetrieben. Wozu eigentlich ein Boot? Man könnte sich doch auch auf einer Scholle treiben lassen, jedenfalls solange bis der Eiswürfel schmilzt.



Camp vor den Toren von Fairbanks.

Es wimmelt nur so von bis zu 20 qm² großen Eisschollen auf dem Chena River. Beeindruckend, wenn diese sich in der Außenseite der Kurve weißlich-grau übereinander schieben. So stapeln sie sich und kommen teilweise sogar als Türmchen vorbeigeschippert. Andererseits sieht man erst einmal die Wucht, welche der Fluss jetzt entwickelt. Mit seiner derzeitigen Fließgeschwindigkeit von bis zu drei

Metern pro Sekunde reißen die Schollen ganze Bäume an der Böschung aus. Ein dauerndes an- und abschwellendes Geräusch, so als ob jemand die ganze Zeit Scherben zusammenfegen würde, sorgt für den Rest. Imposant! Ich hoffe nur, dass der Lake Laberge, welchen wir im Juni passieren wollen, dann schon komplett eisfrei ist, sonst ist mit Spaß erst einmal nicht viel los.

Die letzten Jahre soll man sogar noch bis in den Juni hinein sein Boot über die geschlossene Eisdecke des Sees gezogen haben. Aber, wieso jetzt darüber nachdenken, einfach abwarten. Wie alle anderen, einfach abwarten, denn der Eisbruch wird von jedem sehnlichst erwartet.

In Fairbanks begrüßt man ihn sogar mit einer Art Lotterie. Jedes Jahr wird im Winter auf dem Nenana River ein großes Holzdreibein aufgestellt, und die Leute aus der Umgebung können wetten wann dieses entweder untergeht oder hundert Fuß abgetrieben ist, also - wann das Eis bricht.



Nenana Tripoid. In Erwartung der nächsten „Eiszeit“.