

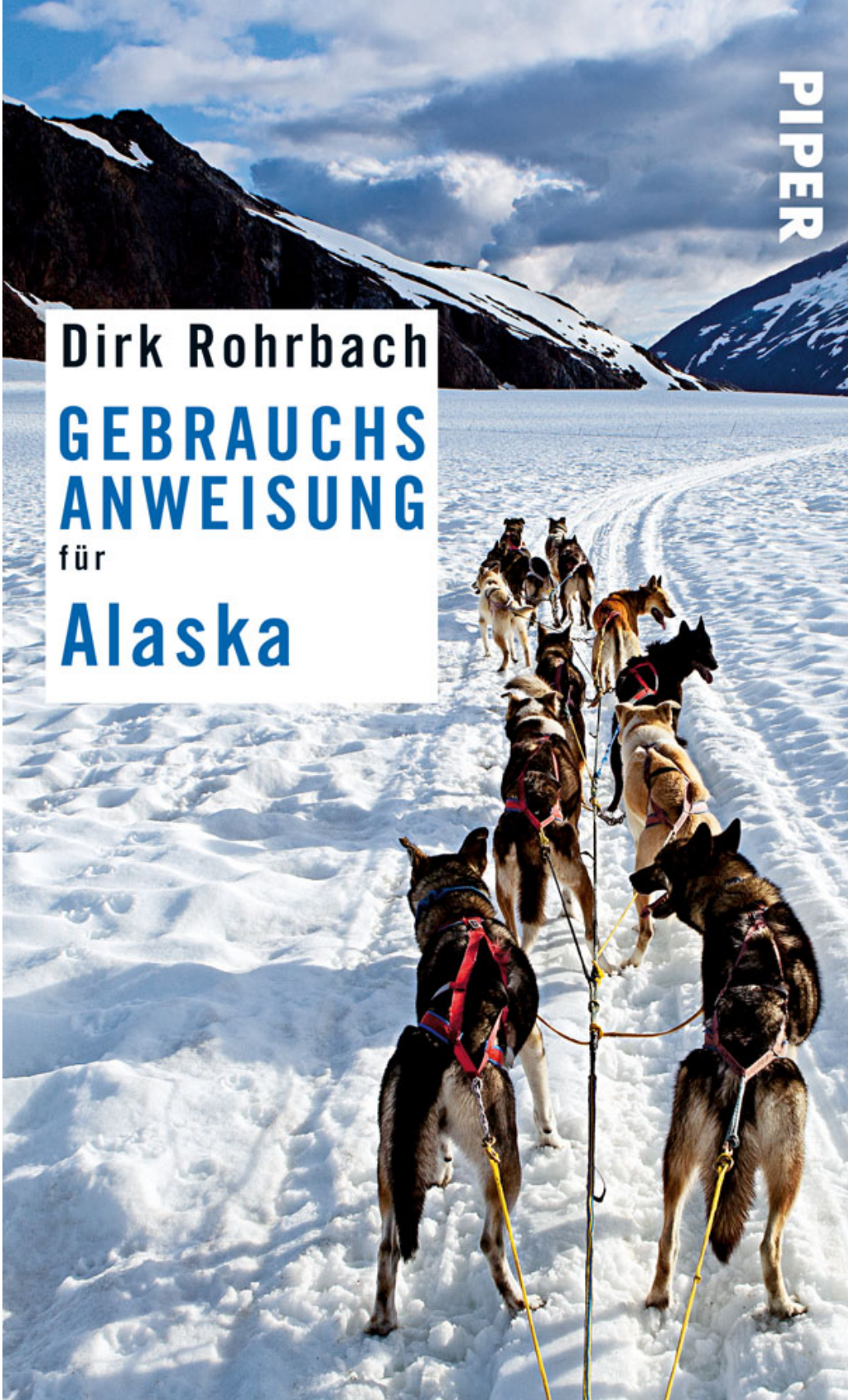
PIPER

Dirk Rohrbach
GEBRAUCHS
ANWEISUNG
für
Alaska



PIPER

Dirk Rohrbach
**GEBRAUCHS
ANWEISUNG**
für
Alaska



MEHR ZUM AUTOR

KLICKEN SIE HIER FÜR

+ MEHR BÜCHER

+ MEHR TRAILER

+ MEHR LESEPROBEN

+ MEHR INFORMATIONEN

**Mehr Informationen unter www.piper.de
auf Facebook und Twitter**

Mehr über unsere Autoren und Bücher:

www.piper.de

Für Alaskas wilde Geister, always inspiring

ISBN 978-3-492-96374-9

September 2015

© Piper Verlag GmbH, München/Berlin 2013

Covergestaltung: Birgit Kohlhaas, kohlhaas-buchgestaltung.de

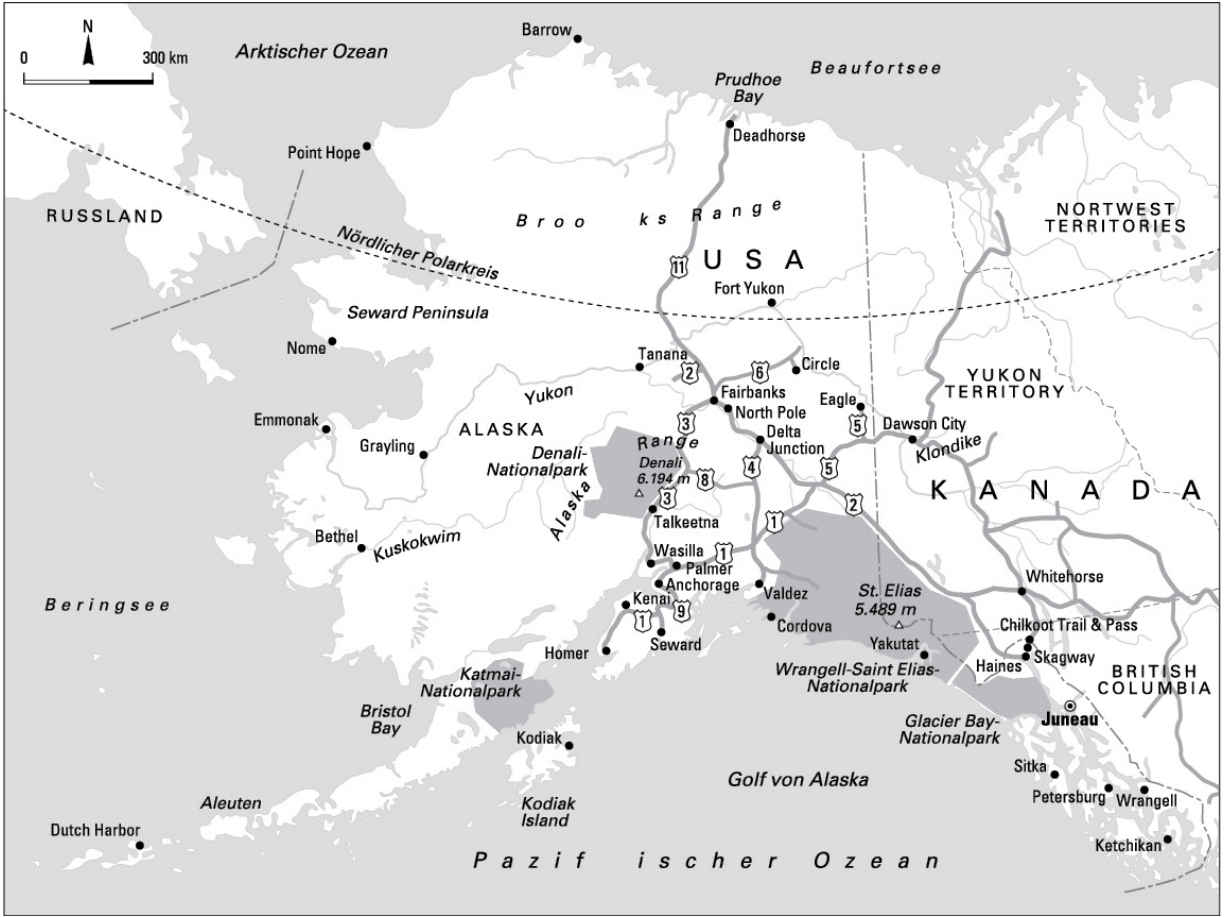
Covermotiv: Auf dem Herbert Glacier bei Juneau (Dirk Rohrbach)

Karte: cartomedia, Karlsruhe

Datenkonvertierung: le-tex publishing services GmbH, Leipzig

Sämtliche Inhalte dieses E-Books sind urheberrechtlich geschützt. Der Käufer erwirbt lediglich eine Lizenz für den persönlichen Gebrauch auf eigenen Endgeräten. Urheberrechtsverstöße schaden den Autoren und ihren Werken. Die Weiterverbreitung, Vervielfältigung oder öffentliche Wiedergabe ist ausdrücklich untersagt und kann zivil- und/oder strafrechtliche Folgen haben.

In diesem E-Book befinden sich Verlinkungen zu Webseiten Dritter. Wir weisen darauf hin, dass sich der Piper Verlag nicht die Inhalte Dritter zu eigen macht.



Vorweg

Size matters – Klar kommt's auf die Größe an!

Amerikaner lieben Statistiken. Das belegen eindrucksvoll die unzähligen Grafiken und Tabellen, die selbst den größten Flatscreen bei jeder Sportübertragung zuzuplastern drohen. Karrierebestleistungen von NBA-Stars, längste Siegesserien von Footballteams, Spitzengeschwindigkeiten geworfener Baseballs, Chancen für Aufholjagden in reziproker Abhängigkeit von Mondstand und dem Mittelwert der Hotdog-Verkäufe in der Südkurve bei Montagsspielen. Oder so ...

Nähern wir uns Alaska also wie die Amerikaner. Berauschen wir uns an Zahlen, die uns ehrfürchtig erstarren lassen werden ob der Unfassbarkeit der Dimensionen, die vor allem eins klarmachen: Größe spielt in jedem Fall eine Rolle! Basta. Für Bescheidenheit ist hier kein Platz, denn Alaska ist groß. Verdammt groß. Und zwar so groß, dass sogar die sonst auf ihre Dimensionen so stolzen Texaner kleinlaut werden. Denn selbst wenn man Alaska halbieren würde, wäre Texas immer noch kleiner als die eine Hälfte. Mit seinen riesigen 1,5 Millionen Quadratkilometern entspricht Alaska etwa einem Fünftel der Fläche der gesamten *lower 48*, der anderen 48 kontinentalen Bundesstaaten. Deutschland passt mit dagegen mickrigen 350 000 Quadratkilometern mehr als viermal in Alaska. Dafür gibt es bei uns mehr als hundertmal so viele Einwohner. Die zurzeit gut 730 000 Einwohner Alaskas bedeuten rein rechnerisch, dass auf einen Quadratkilometer etwa ein halber Mensch kommt. Sonst aber übertrumpft Alaska in fast allen mehr oder minder relevanten Aspekten auf eindrucksvolle Weise den Rest der USA. 54 000 Kilometer Strand und Küste entsprechen mehr als dem Doppelten dessen, was die 48 südlichen Kontinentalstaaten zusammengenommen an Meereslinie aufzuweisen haben. Die flächenmäßig größte Stadt Amerikas liegt ebenfalls in Alaska:

Sitka im Südosten umfasst rund 12000 Quadratkilometer und ist damit viermal größer als der Bundesstaat Rhode Island und etwa zehnmal größer als New York oder Los Angeles. Die etwa 9000 Einwohner von Sitka haben zudem deutlich mehr Platz hinter ihren Häusern und müssen sich in ihrem Alltag weder mit Smog noch Megastaub plagen. Dass der höchste Berg Nordamerikas in Alaska liegt, ist hinlänglich bekannt. Mit seinen massigen 6194 Metern thronet der Denali über dem gleichnamigen Nationalpark inmitten Zentralalaskas und ist Teil von über einer Million Hektar Naturschutzgebiet in Alaska. Fast genauso viele Karibus leben hier, also mehr als Menschen. Und auch das stärkste jemals aufgezeichnete Erdbeben Nordamerikas wurde in Alaska registriert. Am Karfreitag 1964 bebte der Prince William Sound mit einer Stärke von 9,2, mehr noch als das Beben vor Japan im März 2011. Die Seiten dieser Gebrauchsanweisung ließen sich problemlos mit weiteren imposanten Zahlen füllen, am Ende stünde vor allem die Erkenntnis: *Size matters!* Klar kommt's auf die Größe an, egal, was Ihnen in Ihrer Kindheit und Jugend eingebläut wurde. Aber Alaska allein darauf zu beschränken würde diesem in vielerlei Hinsicht großartigsten aller amerikanischen Bundesstaaten nicht gerecht werden. Genug also der Zahlenspiele, für den Moment.

The Last Frontier, prangt es unmissverständlich und nicht ohne einen gewissen Stolz auf den Nummernschildern der alaskanischen Trucks und SUVs. Und der Name ist Programm und Erklärung für viele Phänomene, auf die man hier im Norden trifft. Aber der bei Weitem größte amerikanische Staat, der erst 1959 offiziell in den Verbund aufgenommen wurde, ist mehr als nur die letzte Wildnis. Alaska ist die Verkörperung eines Mythos von Freiheit und Gesetzlosigkeit, wo man sich das Abendessen noch selbst mit der Flinte schießt und dann in seine mit eigenen Händen erbaute Blockhütte schleift.

Selbst für viele Amerikaner bleibt Alaska das Land ihrer Träume und Phantasien. Nicht um hier zu leben, dazu wäre es im Winter ja viel zu kalt und dunkel. Nein, aber einmal im Leben alaskanischen Boden betreten heißt das Gelobte Land sehen. Ein Land, das für viele Erstbesucher jenseits jeglicher Vorstellungskraft und offensichtlich auch weit abseits der

eigenen Realität liegt. Anders lassen sich tatsächlich gestellte Fragen wie »Wann genau schaltet ihr das Nordlicht an?«, »Ist das da Styropor auf dem See oder ein Eisberg?«, »Lebt ihr nicht alle in Iglus und fahrt Hundeschlitten?«, »Wann verwandeln sich die Karibus in Elche?«, »Kann ich auf den Gipfel des Denali fahren?«, »Nehmt ihr amerikanisches Geld?«, »Kostet das Porto von hier aus mehr in die USA?« kaum erklären. Manche freuen sich auch über den überraschend gut verständlichen in Alaska geborenen Tourguide und beglückwünschen ihn zu seinem nahezu akzentfreien Englisch. Das sind vermutlich die gleichen Touristen, die mit Tanktop und Shorts aus dem Flieger steigen und sich wundern, warum es so kühl ist und keiner Spanisch spricht, nachdem Alaska auf der Landkarte doch direkt neben Mexiko liegt. Womit sie ja rein grafisch recht haben, weil aus Platzgründen eben auf vielen Karten nur ein kleiner Kasten für Alaska gleich neben der Baja eingeklinkt wird. Man mag sich über die vermeintlich törichten Fragen amüsieren, sie sollten aber auch alarmieren. Denn wer mit einer solchen Vorstellung hierher reist, ist vielleicht nur einen Schritt von einer wirklich gefährlichen Situation entfernt, in die er aus Unwissenheit hineinschlittert.

Ich machte meine erste Alaska-Erfahrung im Sommer 2009. Mit einem Mietwagen war ich Anfang August am Ende eines langen *roadtrips* aus Los Angeles im Norden angekommen. Ich wollte für meine im darauffolgenden Jahr geplante Komplettbefahrung des Yukon in einem Birkenrindenkanu* recherchieren und auch ein paar Tage auf dem Fluss paddeln. Der Norden hatte mich schon fast zwanzig Jahre zuvor bei einer mehrwöchigen Tour durch den Sarek-Nationalpark im schwedischen Teil Lapplands in seinen gern und viel zitierten Bann gezogen. Gepaart mit den Geschichten von Jack London wuchs meine Sehnsucht nach der reinen Klarheit und Weite der Landschaft ins Unermessliche. So war die Idee des Kanu-Abenteuers auf der mehr als 3000 Kilometer langen Lebensader des amerikanischen Nordens entstanden. In jenem Sommer 2009 erkundete ich zunächst das kanadische Yukon Territorium, paddelte in einem Mietcanadier von Whitehorse nach Carmacks und besuchte Dawson City, die Hauptstadt des legendären Goldrausches Ende des 19. Jahrhunderts,

der auch das Leben von Jack London verändern sollte. Als junger Mann zählte er zu den Abertausenden erfolgloser Glückssucher, landete aber wenig später mit seinen Romanen über diese Zeit doch noch den großen Coup und schuf damit den unvergleichlichen Mythos, der bis heute anhält. Zwar befanden sich auch damals schon fast alle relevanten Orte auf kanadischem Gebiet, nicht selten allerdings scherten sich die vielen Abenteurer aus den USA einen Dreck darum. Für sie lag das Gold in Alaska, das erst wenige Jahre zuvor für schlappe 7,2 Millionen Dollar von den Russen an die Amerikaner verhökert worden war. Zumal die meisten ihr Wagnis auch genau dort in Alaska begonnen hatten. Mit Schiffen aus San Francisco, Seattle oder Vancouver erreichten sie durch die Inside Passage einen Fjord am schmalen alaskanischen Küstenstreifen, wo innerhalb kürzester Zeit gleich zwei Städte florierten. Skagway und Dyea buhlten um Gunst und Profite. Während die eine Anlegemöglichkeiten für die Schiffe bot, war die andere der Start des sagenumwobenen Chilkoot Trail. Dieser Handelspfad der Küstenindianer galt als vielversprechendste Route zu den Quellseen des Yukon und damit als idealer Ausgangspunkt für den kürzesten und schnellsten Weg zu den Goldfeldern am Klondike River.

Dort hatte der Tlingit-Indianer Skookum Jim im Sommer 1896 den ersten Klumpen Gold aus dem Wasser gefischt. Die Kunde verbreitete sich im Norden wie ein Lauffeuer, der Süden allerdings erfuhr erst knapp ein Jahr später mit der Ankunft der ersten, mit reichlich Gold beladenen Schiffe an den Häfen der Westküste davon. Verzweifelt und gierig setzten sich Zehntausende hastig in Bewegung, nahmen eine monatelange Anreise und unmenschliche Torturen auf sich, um am Ende meist kläglich zu scheitern. Auch davon erzählen die historischen Fotografien, Berichte und Relikte in den Museen des Nordens. Besonders eindrücklich in Skagway, das sich am Ende gegen Dyea, von dem heute nur noch die spärlichen Reste der Pieranlagen bei Ebbe aus dem Meerwasser ragen, durchsetzen konnte.

Und genau dort zog es mich gegen Ende meiner ersten Stippvisite im amerikanischen Norden hin. Der Trubel auf dem Broadway überraschte

mich. Tausende von Kreuzfahrttouristen flanieren hektisch über die hölzernen Bürgersteige. Ihre *Alaska Fleece Sweater* hatten viele vermutlich schon bei den Stopps in Ketchikan, Juneau oder an Bord ihrer riesigen Kasinoschiffe im Souvenirshop erstanden. Nun galt es, in den zahllosen Schmuckgeschäften, in denen arabischstämmige Saisonarbeiter Diamant-Colliers, Ohrringe oder Uhren feilboten, den Nepp vom Schnäppchen zu unterscheiden, bevor der Dampfer am Abend wieder ablegte. Die proper renovierten Häuserfassaden aber entschädigten für den schrillen Tinnef-Marathon. Ich besuchte das wirklich sehenswerte *visitor center* der Nationalparkbehörde gleich neben dem Bahnhofsgebäude der historischen *White Pass & Yukon Railroad*, die kurze Zeit nach Ende des Goldrausches in Betrieb genommen worden war und heute Besucher über eine der spektakulärsten Eisenbahnschluchten der Welt bis zur kanadischen Grenze und manchmal auch ein Stückchen weiter transportiert.

Schließlich kaufte ich ein Buch, das den Aufstieg über den Chilkoot Trail mit anschließender Kanutour bis nach Dawson beschrieb, besuchte den alten Friedhof von Dyea, auf dem unter dichten Baumwipfeln Lawinenopfer aus dem Goldrausch begraben liegen, und campierte für eine Nacht auf dem Zeltplatz des Nationalparks. Am nächsten Morgen erhaschte ich noch einen kurzen Blick auf den Chilkoot-Trailhead und machte mich auf den Weg zurück nach Süden. Für mich stand fest: Ich würde im nächsten Jahr zurückkehren, hier über den Chilkoot Pass zu den Quellseen des Yukon aufsteigen und dann wie die Goldsucher zunächst bis Dawson City und weiter durch Alaska zum Beringmeer paddeln. Diese Reise wurde zu einem Wendepunkt, in vielerlei Hinsicht. Noch nie zuvor hatte ich ein Land erlebt, das mich mit seinen Bewohnern so geflasht hat!

Alaska ist für viele nur riesig, kalt und wild. Überleben können hier ausschließlich raubeinige Haudegen, die Grizzlys mit bloßen Händen niederringen, ihre Beute noch mit der Keule erlegen und nach jeder erfolgreichen Elchjagd zuerst in die blutige Leber beißen. Ja, hier oben kommen nur die härtesten Kerle durch! Das zierliche Vergissmeinnicht als offizielle Staatsblume wirkt da zunächst etwas unpassend. Aber auch das Motiv der Staatsflagge, das bei einem Malwettbewerb für Schüler im Jahr

1927 ausgewählt wurde, belegt, dass selbst in Alaska Platz für sentimentale Romantiker bleibt. Der dreizehnjährige Gewinner Benny Benson zeichnete das Sternbild des Großen Bären und den Nordstern auf dunkelblauem Grund. Während die meisten der rund 700 eingereichten Entwürfe Eisbären, Goldpfannen, Nordlichter oder die Mitternachtssonne kombinierten, ließ sich Benny von dem inspirieren, was er jeden Abend sah, wenn er nach oben blickte. »Das Blau steht für den Himmel über Alaska und die Farbe des Vergissmeinnichts, das hier wächst. Der Nordstern steht für den zukünftigen Staat Alaska, den nördlichsten der Union, und der Große Bär symbolisiert seine Stärke!«

Harte Schale, weicher Kern. Auch deshalb habe ich mich in Alaska verliebt.

Into the Wild

Unterwegs auf Wasserwegen und legendären Highways durch die wilde Weite

Zu Land, zu Wasser oder aus der Luft. Sie haben die freie Wahl, wie Sie Ihre Reise in die letzte Wildnis beginnen möchten. Wobei eine Variante eigentlich von vornherein ausscheidet, die mit dem Flugzeug. Dann berauben Sie sich nämlich der Urerfahrung, wie weit Alaska vom Rest der amerikanischen Welt entfernt und wie abgelegen es tatsächlich ist. Der sommerliche Direktflug aus Frankfurt macht Anchorage schneller erreichbar als zum Beispiel Los Angeles oder Seattle an der Westküste. Wenn Sie nach nicht mal zehn Stunden aus der Maschine steigen, fehlt Ihnen aber jedes Gefühl für die Dimensionen hier oben im Norden und das essenzielle Grundverständnis, die unvorstellbare Weite des Landes zu erfassen – Voraussetzung, um viele Besonderheiten zu begreifen, denen Sie auf Ihrer Reise begegnen werden. Nur wer den langen, mitunter beschwerlichen Weg über Land oder Wasser wählt, begreift, warum die Alaskaner vom Rest wie selbstverständlich nur als *outside*, außerhalb, sprechen, so als ob es ein anderer Planet wäre. Und das trifft in vielerlei Hinsicht auch zu, wie Sie beim Lesen noch feststellen werden.

Ob Fähre oder Auto hängt von der zur Verfügung stehenden Zeit und Ihren persönlichen Vorlieben ab. Spektakuläre Fjorde und garantiert schlechtes Wetter oder spektakuläre Berge und nicht enden wollende, öde Prärie. Wale, Robben und Adler oder Bisons, Karibus und Bären – Tiere werden Sie in jedem Fall sehen, egal für welchen Anreiseweg Sie sich entscheiden. Vieles spricht für den Wasserweg, nicht nur die spektakuläre Szenerie. Auch die Russen als erste Europäer entdeckten Alaska für sich übers Wasser. Gut, damals, Mitte des 18. Jahrhunderts, gab's auch keine

andere Möglichkeit, als über die rauen Gewässer des amerikanischen Nordpolarmeers nach Osten zu segeln. Allen voran der dänische Marineoffizier Vitus Bering, der, im Auftrag des Zaren stehend, als Entdecker Alaskas gilt. Die wenig heroische Expedition 1741 endete für ihn zwar tödlich, sein Name aber blieb untrennbar mit Alaska verbunden und findet sich seither auf jeder Landkarte der Region. Mit an Bord damals war übrigens auch der deutsche Naturforscher Georg Wilhelm Steller aus Bad Windsheim, der als erster Europäer naturwissenschaftliche Erkenntnisse über Alaska sammelte. Berings Schiff erreichte die Südküste Alaskas, bevor der ausgelaugte Kapitän umgehend die Rückreise über die Aleuten befahl. Heute vernetzt das *Alaska Marine Highway System* diesen Teil der Küste und die Inside Passage, die vielfältige Inselwelt vor der nordamerikanischen Westküste. 1963 in Betrieb genommen, verkehren mittlerweile elf staatliche Fähren zwischen 33 Siedlungen, die sonst fast alle nur noch aus der Luft erreichbar wären. Eine herausragende Besonderheit im ansonsten komplett rund ums Autofahren konzipierten Amerika, die wesentlichen Anteil hat am entspannten Wesen der Alaskaner. Wer für seine Mobilität abhängig ist von quasi öffentlichen Verkehrsmitteln und nicht mal eben in den Truck springen kann, um einen Arzttermin wahrzunehmen oder eine dringende Besorgung zu machen, muss sich in gewisser Weise von Stress und Termindruck verabschieden. Oder wahnsinnig werden. Denn ob Fähren anlegen und Flugzeuge landen können, hängt zusätzlich noch von der manchmal sehr eingeschränkten Kooperationsbereitschaft von Mutter Natur ab. Auch eine Grunderkenntnis, die jeder Alaskaner und Besucher demütig akzeptieren muss, will er nicht sich oder andere ernsthaft in Gefahr bringen. Aber davon wird später noch ausführlich die Rede sein.

Rund 300 000 Passagiere, 100 000 Fahrzeuge und unzählige Güter werden jährlich auf den Fähren über 5500 Wasserstraßenkilometer transportiert, auch um den Bewohnern der Siedlungen eine möglichst hohe Lebensqualität zu sichern, wie der staatliche Betreiber stolz auf seiner Website verkündet. Wie abhängig Alaska, vor allem im Südosten, tatsächlich vom Wasserweg ist, wird deutlich unterstrichen durch die Lage

der Hauptstadt an der Inside Passage. Zwar gibt es nach Juneau regelmäßig Linienflüge, aber keine Straße führt von außerhalb hierher. Wenn das Wetter also durch Sturm oder schlechte Sicht den Flugverkehr für manchmal mehrere Tage lahmlegt, sind die Fähren die einzig verlässliche Möglichkeit rein- oder rauszukommen. Solange der Seegang ein Andocken und Auslaufen zulässt.

Noch eindrucksvoller als die Zahlen des Alaska Marine Highway System sind die Bilanzen der Kreuzfahrtindustrie, die zuletzt stetig zu wachsen schien. Rund eine Million Besucher werden so schätzungsweise im Jahr nach Alaska transportiert, auffallend wenige davon aus Europa, wo man es offenbar lieber unabhängiger mag und als Individualtourist sein Wohnmobil über den Alaska Highway nach Norden steuert. Fähren und Kreuzfahrtschiffe teilen sich die Route durch die Inside Passage weitgehend und liegen preislich gar nicht so weit auseinander, wie man gemeinhin annehmen würde. Für den Fährtransport von Bellingham im Staat Washington, gut anderthalb Autostunden nördlich von Seattle, bis nach Skagway am Ende der Inside Passage zahlen Sie pro Person zurzeit um die 400 Dollar (allerdings ohne Kabine, für die nochmal mindestens 400 Dollar fällig wären). Die gleiche Strecke mit dem *cruise ship* muss nicht, kann aber deutlich mehr kosten, je nach Kabinenlage und Komfortlevel. Auf die Fähre steigen Sie außer in Bellingham auch in Prince Rupert in British Columbia, die Kreuzfahrtschiffe starten und enden in Seattle oder Vancouver. Großer Vorteil für viele Nutzer der Fähren: Sie können ihren Truck, das Wohnmobil, Fahrrad oder Kajak gegen Aufpreis mitnehmen und jederzeit unterwegs aussteigen, in den Siedlungen verweilen und dann die nächste Fähre für die Weiterfahrt nutzen.

Mehr als tausend Inseln formen die Inside Passage als Teil des südöstlichen Alaska Panhandle, des dem kanadischen British Columbia vorgelagerten Landzipfels. Ist man hier unterwegs, funken die Netzbetreiber ihre Willkommensnachrichten an die Handys, die beim Durchfahren signalisieren, dass die scheinbare Wildnis offenbar doch nicht so wild ist, und wenn der kanadische oder amerikanische Anbieter jeweils dominiert. Denn wer auf dem Wasser nach Alaska will, segelt erst