

www.walter-steinberg-fotografie.de

ALASKA

Zwei Abenteurer, 4000 Kilometer im Kanu, 160 Tage Wildnis

Walter Steinberg & Siglinde Fischer

Bibliografische Informationen der Deutschen Nationalbibliothek:
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detailierte bibliografische Daten sind im Internet über http://dnb.dnb.de abrufbar.

copyright 2021 Walter Steinberg & Siglinde Fischer
www.walter-steinberg-fotografie.de

Herstellung
Wir machen Druck

ISBN:978-3-00-070911-1

Inhalt **Seite**

Vorwort 6
Einleitung 8

Tourenberichte
Koyukuk River 10
Chilikadrotna River 48
Little Togiak Lake 72
Chatanika River 81
Prince William Sound I 102
Kantishna River 127
Tanana River 144
Prince William Sound II 166
Beaver Creek 183
Seentour im Katmai-Nationalpark 208

Sachteil
Klima 247
Ausrüstung 249
An- und Abreise 264
Gefahren 271
Ernährung 284
Bibliografie 295

Vorwort

Warum ausgerechnet Alaska? Warum nicht Schweden, Finnland oder die Mecklenburgische Seenplatte? Für Paddler und Wasserwanderer, die sportliche Herausforderungen suchen, gibt es weltweit viele reizvolle Reviere.
Doch Alaska – oder Alyeska, das „Große Land“ wie es die Aleuten und Ureinwohner nennen – ist einzigartig. Die letzte große Wildnis Nordamerikas, ein Land der Superlative: Drei Millionen Seen, tausende Flüsse und vierzigtausend Kilometer Küste locken immer wieder Kanuten in den hohen Norden. In eine Region viermal so groß wie Deutschland und so dünn besiedelt, dass Begegnungen mit Menschen selten sind. Stattdessen sind Erlebnisse mit Elchen, Bären, Wölfen und Moskitos an der Tagesordnung.
Daneben erwartet Alaska-Reisende eine landschaftliche Vielfalt: Endlose boreale Urwälder dominieren Zentralalaska; die Küstengebirge im Südwesten sind mit hunderten Gletschern bedeckt, unter denen Vulkane schlummern. Denali, höchster Berg Nordamerikas und kältester Berg der Erde, thront majestätisch über der Alaska Range. Seine eisigen Flanken sind oft noch aus hunderten Kilometern Entfernung zu bestaunen. Weit im Norden, jenseits der Brooks Range, gehen die endlosen Urwälder in baumlose Tundra über. Im Sommer trotzt Alaska seinem eisigen Ruf mit Mitternachtssonne und - zumindest im zentralalaskanischen Becken - mit Tagestemperaturen von bis zu dreißig Grad.
Doch Alaska ist nicht nur ein Paradies für Paddler, sondern auch für Angler. Selbst Anfänger geraten ins Schwärmen, wenn der erste Hecht, die erste Forelle oder der erste Lachs nach wenigen Versuchen beißt. Millionen Lachse ziehen im Sommer stromauf zu ihren Laichgründen, und manche Bäche färben sich dunkelrot vor Fisch.
Gelegentlich kann eine solche Reise trotz aller Vorbereitungen zum echten Abenteuer werden, wenn ein Bär den Proviant geplündert hat und man sich tagelang von dem ernähren muss, was die Natur bietet. Das ist zwar eher die Ausnahme denn die Regel; dennoch sollte man auf alle Eventualitäten vorbereitet sein und Grundkenntnisse in Überlebenstechniken mitbringen: Alaska ist kein Spielplatz und schon gar kein Zoo, und der Mensch steht dort nicht immer am Ende der Nahrungskette...

Einzigartige Begegnungen mit der Tierwelt und Erlebnisse mit Indianern und Inuit verblassen auch nach Jahren nicht und lassen Alaska immer wieder zum Reiseziel werden. Auf einer einzigen Reise das Land zu erkunden, ist schier unmöglich: Dafür ist Alaska zu groß, das Straßennetz zu weitmaschig und die Paddelreviere nahezu unbegrenzt. Fast jeden, der diese Wildnis einmal erlebt hat, zieht es wieder dorthin.

Dieses Buch richtet sich daher an alle, deren Augen beim Gedanken an echte Wildnis leuchten und die sich zutrauen, Organisation und Durchführung einer solchen Reise selbst in die Hand zu nehmen. Insgesamt zehn Touren auf knapp 4000 Paddelkilometern stellen wir in diesem Buch in persönlichen Reiseberichten vor; von kurzen Mehrtagestouren bis zur monatelangen Expedition ist alles dabei.
Einsame Seen, geruhsame Wanderflüsse, leichte Wildwasserflüsse und die Fjordwelt des Prince William Sounds bilden den Kern dieses Buches. Jedem Tourenbericht ist ein Steckbrief vorangestellt, der alle wesentlichen Informationen zusammenfaßt und in einer Übersichtskarte den Tourenverlauf darstellt. Im Anhang finden sich weitere Informationen und Adressen für die Anreise nach Alaska und zum jeweiligen Paddelrevier. Zahlreiche Hinweise zu Klima, Ausrüstung, Gefahren und anderem vervollständigen dieses Buch.

Über 24 Monate Alaskaerfahrung sind in dieses Buch eingeflossen. Wir freuen uns, wenn die folgenden Seiten Sie, liebe Leser, inspirieren und helfen, eigene Paddeltouren in Alaska zu planen. Deshalb wünschen wir Ihnen schon jetzt viel Freude in der Natur, immer eine handbreit Wasser unterm Kiel, wenig Mücken und keine Bären im Camp!

Walter Steinberg & Siglinde Fischer



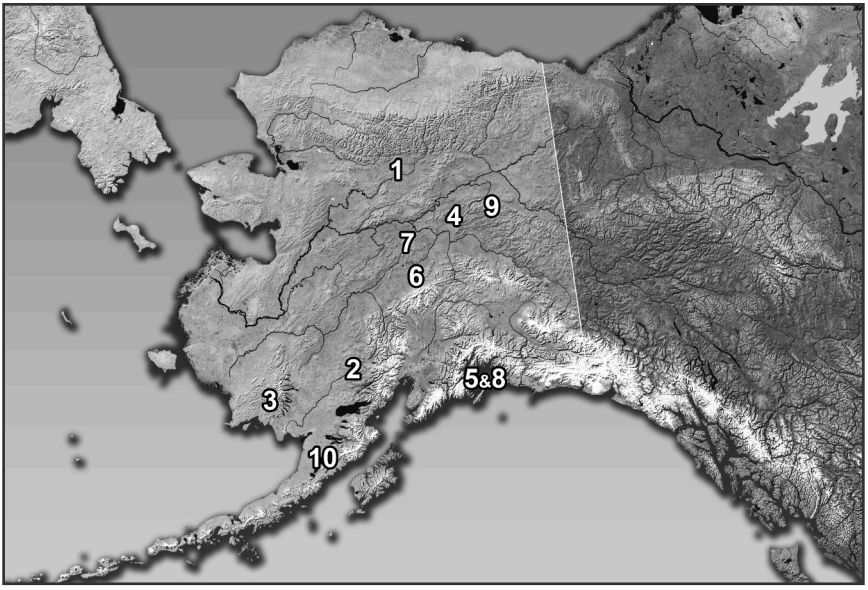
Einleitung

Jedem Reisebericht in diesem Buch ist ein Steckbrief vorangestellt, der kurz über die wesentlichen Aspekte der Tour informiert. Dazu zählen Einsatzstelle und Endpunkt, Länge und Dauer, beste Jahreszeit, bestes Boot, besondere Gefahren am Fluss, Schwierigkeitsgrad, Topografische Karten, Strömungsgeschwindigkeiten und Hinweise zum Angeln.
Zudem verweisen wir kurz auf die Fluggesellschaft, Bus, Taxi oder Outfitter, die den Transport zum Fluss, See oder Fjord übernehmen können. Die genauen Anschriften sind dann dem Anhang zu entnehmen. Die Übersichtskarten sind tatsächlich als solche zu verstehen und dienen nicht der genauen Navigation, dazu empfehlen wir die aufgeführten Topografischen Karten der USGS, erhältlich im Buchhandel oder übers Internet - siehe Anhang. Die Schwierigkeitsgrade sind so beschrieben, wie wir sie erlebt haben, sie können aber je nach Wasserstand davon abweichen. Bei starken Regenfällen können kleine Wasserläufe in wenigen Stunden dramatisch ansteigen und ein gemütliches Paddelflüsschen in einen reißenden Strom verwandeln. Zusätzlich ist zu beachten, dass umgestürzte Bäume einen Wildwasser-II- leicht in einen Wildwasser-III-Fluss verwandeln können.

Solche Hindernisse können den Paddler zwingen Abschnitte zu fahren, die man normalerweise vermeiden würde. Aus diesem Grund ist es empfehlenswert, nie am eigenen Limit zu agieren. Was in der Zivilisation möglicherweise nur mit einem unfreiwilligen Bad und dem Verlust des Bootes verbunden ist, kann in Alaska durchaus fatale Folgen haben: Hilfe ist meist weit entfernt, und man kann von einer auf die andere Minute völlig auf sich selbst gestellt sein.
Bis auf wenige Paddelkilometer gehören alle Touren hier in die Klassen WWI und WWII. Allein auf dem Chilikadrotna River findet sich ein sehr kurzer WWIII Abschnitt. Wer WWII beherrscht, darf sich an alle hier beschriebenen Touren heranwagen. Wer gar keine Wildwassererfahrung hat, sollte den Chilikadrotna River meiden. Er ist nichts für Anfänger. Hier noch einmal eine kurze Übersicht der Wildwasserklassen Alaskas:

WWI: ist eigentlich kein Wildwasser, sondern langsam, manchmal auch schnell fließendes Wasser mit gelegentlichen, bis zu 30cm hohen Wellen, ohne Hindernisse im Flussbett. Leicht zu paddeln, auch für Anfänger problemlos zu beherrschen.
WWII: Häufige Stromschnellen mit regelmäßigen Wellen von bis zu einem Meter Höhe. Hindernisse im Flussbett wie Felsen, können leicht umpaddelt werden. Das Boot sollte sicher beherrscht werden, ebenso Seilfähre rückwärts, Einfahren in ein Kehrwasser und Anlanden im Stromzug.
WWIII: Zahlreiche Stromschnellen mit hohen (bis zu einem Meter) unregel-

mäßigen Wellen im Stromzug. Häufiges, oft komplexes Manövrieren ist erforderlich, Hindernisse oft schlecht einsehbar. Sollte nur mit Spritzdecke befahren werden. Offene Kanus sind nicht zu empfehlen. Kajakfahrer sollten die Eskimorolle beherrschen.



Tourenübersicht

1 – Koyukuk River
2 – Chilikadrotna River
3 – Little Togiak Lake
4 – Chatanika River
5 – Prince William Sound I
6 – Kantishna River
7 – Tanana River
8 – Prince William Sound II
9 – Beaver Creek
10 – Seentour im Katmai-Nationalpark

Koyukuk River

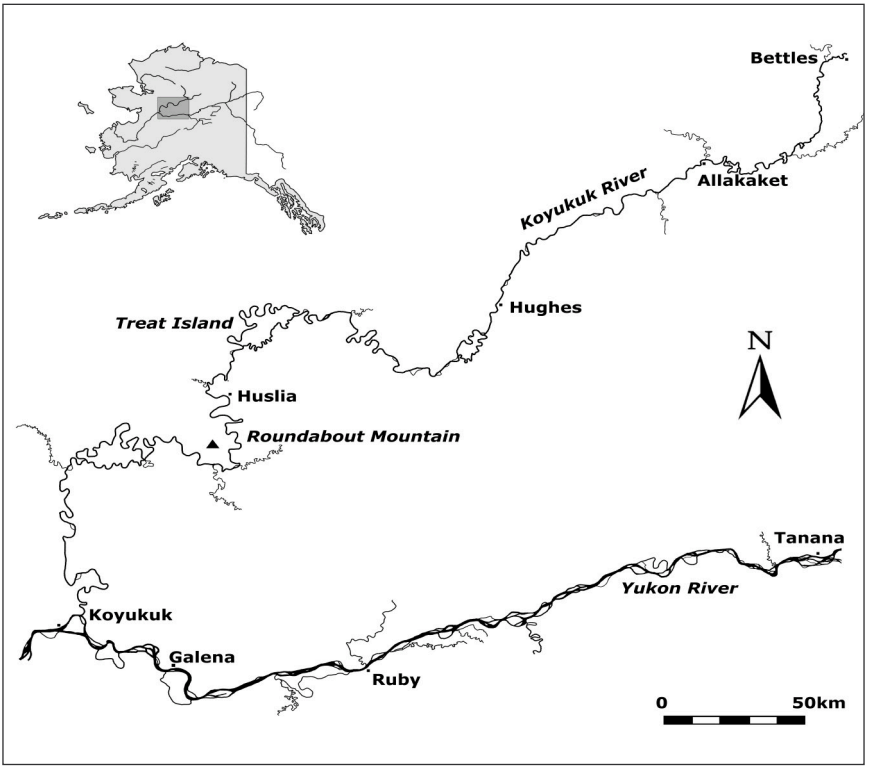
Steckbrief
*Lage & Charakte*r: Einfacher Wanderfluss in Zentralalaska
Einsatzstelle: Bettles - Einfliegen mit z.B Wright Air von Fairbanks (siehe Buschpiloten im Sachteil)
Endpunkt: Koyukuk am Yukon - Ausfliegen z.B. mit Larrys Flying Service nach Fairbanks
Länge: 800 Kilometer, 27 Paddeltage
Beste Jahreszeit: Anfang Juni bis Ende August
Schwierigkeitsgrad: WWI, keine Stromschnellen
Strömung:
5-8 km/h Bettles - Allakaket
5-6 km/h Allakaket - Hughes
4-5 km/h Hughes - Hogatza Landing
3-4 km/h Hogatza - Huslia
2-3 km/h Huslia- Koyukuk
Gefahren: viele Schwarzbären am Fluss
Bestes Boot: Kanu oder Kajak, massiv oder als Faltboot. Schlauchkanadier und Schlauchboote ungeeignet wegen der schwachen Strömung
Geangelte Fische: Hecht
Flusswasser: Im Frühsommer etwas schlammig, später im Herbst aufklarend

Topografische Karten: USGS 1:250.000
Bettles 66150-A1-TF-250-00
Hughes 66153-A1-TF-250-00
Shungnak 66153-A1-TF-250-00
Melozitna 65153-A1-TF-250-00
Kateel River 65156-A1-TF-250-00
Nulato 64156-A1-TF-250-00

Weitere Infos zu den Schutzgebieten am Koyukuk bekommt man bei:
Koyukuk National Wildlife Refuge
https://www.fws.gov/alaska/nwr/koyukuk/
Kenton Moos, Refuge Manager
Box 287 Galena, AK 99741
Fon: +1-907-656-1231
E-mail: r7kynwr@fws.gov

Kanuti National Wildlife Refuge
https://www.fws.gov/refuge/kanuti/

Mike Spindler, Refuge Manager
101-12th Avenue, Rm. 206
Fairbanks, AK 99701
Fon: +1-907-456-0329
Fax: +1-907-456-0506
E-mail: kanuti_refuge@fws.gov



Flussverlauf des Koyukuk River

Bettles – 29. Mai

Pünktlich um acht Uhr hebt die zweimotorige Piper Navajo der Wright Air vom Flughafen Fairbanks ab. Schnell gewinnt sie an Höhe, dreht nach Norden und dröhnt über das weite zentralalaskanische Becken. Ich drücke meine Nase an der Scheibe platt, lasse meine Blicke über die endlosen Wälder schweifen, die sich bis zum Horizont erstrecken. Bald fliegen wir über dem mächtigen Yukon River, der als graues Band unter uns hinwegzieht. Nördlich des Yukon verschlechtert sich das Wetter zunehmend, irgendwann fliegt die Maschine mitten in den Wolken,

wird ordentlich durchgeschüttelt und Bettles, den Startpunkt der Koyukuk Tour erkenne ich erst Augenblicke bevor die Piper holpernd auf der Schotterpiste aufsetzt. Kaum steht das Flugzeug, klettert der Pilot aus der Maschine. Gemeinsam wuchten wir die Ausrüstung auf die Piste. Ein ansehnlicher Haufen türmt sich auf, Faltboot, Zeltausrüstung und Proviant für über einen Monat, insgesamt mehr als 70 Kilo. Ich bin der einzige Passagier, der in Bettles von Bord geht und fühle mich etwas verlassen. Das Gefühl verstärkt sich, als der Motor wieder anspringt, das Flugzeug auf die Piste hinausrollt, unter ohrenbetäubendem Lärm startet und mich allein zurück lässt.
Nachdem die Maschine in den Wolken verschwunden ist, beginnt es zu nieseln. Bis zum Fluss sind es etwa 300 Meter. Während ich überlege, wie ich die ganze Ausrüstung einigermaßen trocken dorthin schaffe, schießt ein Truck heran, bremst mit knirschenden Reifen im Kies und kommt direkt neben mir zum Stehen. Ein wettergegerbter Endvierziger mit obligatorischer Schirmmütze springt heraus und grinst mich freundlich an.
„Hi, I am Tom! Where the hell are you going?“
„Down the Koyukuk“, erzähle ich ihm, und nach einem kräftigen Händedruck wuchten wir die Ausrüstung auf die Ladefläche seines Trucks und donnern in weniger als einer Minute zum Fluss. Zunächst glaube ich, Tom wäre Trapper, seine zerschlissene Kleidung passt perfekt ins Klischee. Doch Tom ist Gründer und Guide bei den Sourdough Outfitters, die hier in Bettles arbeiten und überall in der Brooks Range geführte Touren organisieren, Paddler und Wanderer ausfliegen und Ausrüstung vermieten. Aber jetzt, Ende Mai, ist in Bettles noch nicht viel los. Kaum sind wir am Ufer, laden wir alles aus und Tom wünscht mir eine schöne Reise, bevor er wieder in seinem Truck verschwindet und zu seiner Hütte zurückfährt.
Während ich am Ufer stehe und meinen Blick über den weiten Fluss schweifen lasse, beginne ich zu frösteln. Es ist kühl, acht Grad zeigt das Thermometer. Um warm zu werden, beginne ich das Faltboot aufzubauen, verteile den Proviant in wasserdichte Säcke und stopfe alles in Bug und Heck des Bootes. Angelausrüstung, Pfeil und Bogen, und die sperrige Isomatte kommen auf´s Deck. Dann bin ich startklar. Ich blicke mich nochmals um. Im Osten die wenigen Hütten von Bettles, im Norden die Ausläufer der Brooks Range, in denen dunkle Wolken kleben und vor mir der Koyukuk, mächtig und gar nicht so träge wie erwartet. Ich zwänge mich ins Kajak und stoße vom Ufer ab. Sofort erfasst die Strömung das Boot und trägt es langsam fort. Die Spritzdecke ziehe ich bis bis unter die Achseln und paddle hinaus auf den Fluss. Ein letztes Mal schaue ich mich um, aber nach wenigen Augenblicken ist Bettles auch schon aus dem Blickfeld verschwunden. So richtig wohl ist mir nicht, immerhin liegen 800 Kilometer Wildnis vor mir. Dunkle Uferwälder ziehen langsam vorbei; ich paddle nur, um die Richtung zu halten. Bald wendet sich der Koyukuk nach Süden und teilt sich

in mehrere kleine Arme auf. Das Faltboot rauscht mühelos durch eine chaotische Inselwelt, entlang unzähliger Kiesbänke. Ich bleibe in der Hauptströmung und lasse den Koyukuk entscheiden, welcher Flussarm der Richtige ist. Eine Taktik, die sich meistens bewährt.
Bald überquert der Koyukuk die unsichtbare Grenze zum Kanuti National Wildlife Refuge, einem Schutzgebiet, fast dreimal so groß wie das Saarland. Eingebettet zwischen den Ebenen des Kanuti und Koyukuk River brüten hier jeden Sommer tausende Gänse und Enten an unzähligen Seen, Tümpeln und Sümpfen. Aus dem Hinterland dringen ihre Rufe bis an den Fluss. Zu sehen sind sie nicht.
An den wenigen klaren Seitenbächen versuche ich zu angeln, werfe den Blinker aus und erwarte jeden Augenblick einen Biss. Aber Pustekuchen! Kein Fisch interessiert sich für die Köder, so oft ich es auch versuche. Enttäuscht paddle ich weiter. Zum Glück ist genug Proviant im Boot, um die Reise stressfrei zu gestalten.



Tägliche Routine: Boot entladen

Nach fünf Stunden auf dem Wasser lasse ich es für den ersten Tag gut sein und schlage auf einer weiten Kiesbank das Lager auf. Die Proviantsäcke schleppe ich zur Feuerstelle, 50 Meter abseits des Zelts. Wenig später knackt und knistert ein Lagerfeuer; zum Auftakt der Tour gibt es Spaghetti, heiß und dampfend direkt aus dem Topf. Abends klart es auf, die Sonne kommt heraus und taucht den Fluss in goldenes Licht. Leise glucksend ziehen die Fluten vorbei, ansonsten ist es völlig still.

Kurs Süd

Bereits früh am nächsten Morgen heizt die Sonne das Zelt so stark auf, das es drinnen kaum auszuhalten ist. Ich flüchte ins Freie und mache Frühstück, wie immer Müsli mit Milchpulver, Zucker und warmem Wasser. Dazu gibt‘s Kaffee und Kakao. Dann ruft die Routine: Schlafsack und Isomatte verpacken, Zelt abbauen und zusammenlegen, Proviantsäcke einsammeln und zum Boot schleppen, alles einladen, Angel und Jagdausrüstung auf dem Deck festzurren, und schließlich das Boot in den Fluss hinausschieben. Dann bin ich wieder unterwegs. Gleichmäßig ziehe ich das Paddel durch die grauen Fluten, das Boot gleitet in einer weiten Sumpfebene lautlos durch ein Inselwirrwarr. Auf direktem Südkurs passiere ich bald den Polarkreis. Die Sonne brennt vom Himmel. Kein Lufthauch rührt sich. Ein würziger Duft von Fichten liegt über dem Fluss. Ich bleibe ufernah, um im Schatten der Fichtenwälder der Hitze zu entkommen.

Das Anglerglück will sich auch heute nicht einstellen, obwohl ich an jedem Bach stoppe, den Blinker auswerfe und es mit verschiedenen Ködern versuche. Kein einziger Fisch zeigt Interesse, das will in Alaska was heißen. So vergehen Stunden, und wegen der vielen Angelstopps komme ich nur schleppend vorwärts.

Als sich die South Fork Koyukuk von Süden her mit dem Koyukuk vereint, nimmt die Fließgeschwindigkeit deutlich zu und für ein paar Stunden geht es flott voran.

In der Abendsonne blitzt und glänzt etwas am östlichen Ufer. Neugierig nehme ich Kurs auf das Objekt und lege an einer langgezogenen Sandbank an. Erst aus nächster Nähe gibt sich das „Etwas“ als Flugzeugwrack zu erkennen, halb zugewachsen mit Weidenbüschen, halb mit Sand bedeckt, eine Tragfläche noch weitgehend intakt. Das Cockpit ist völlig eingedrückt, im hinteren Bereich herrscht ein heilloses Chaos aus abgerissenen Kabeln, Hydraulikleitungen und verbogenen Metallprofilen. Was mag hier vorgefallen sein, was geschah mit den Piloten? Neugierig und zugleich betroffen klettere ich auf der Maschine herum, mache einige Bilder und erkunde das Wrack. Tage später, in der Siedlung Allakaket erfahre ich die Geschichte des Flugzeugs, einer Fairchild C-119:

Der Sommer 1981 war besonders heiß, am Oberlauf des Koyukuk wüteten heftige Waldbrände und die Maschine, ein sogenannter „Airtanker“, flog zu einem Brandherd, um Treibstoff für in der Nähe operierende Hubschrauber abzuwerfen. An Bord waren der Pilot Ed Dugan, der Copilot Jim Slocum, beides erfahrene Vietnam Veteranen, sowie vier weitere „Smokejumper“, Feuerwehrleute, die nahe der Brandherde am Fallschirm abspringen. Nachdem die erste Ladung, eine riesige Gummiblase mit über zehn Tonnen Treibstoff, erfolgreich am Fallschirm abgeworfen war, nahm die Maschine Kurs auf einen weiteren Brandherd. Wenige Minuten später begann der rechte Motor zu husten und zu spucken, rauchte und explodierte schließlich. Die gesamte rechte Tragfläche fing Feuer, die Maschine



Das Flugzeugwrack der Fairchild C-119 am Koyukuk

begann zu vibrieren und wurde heftig geschüttelt. Geistesgegenwärtig warfen die Männer den zweiten Treibstoffbehälter ab. Smokejumper und Copilot retteten sich im letzten Moment mit dem Fallschirm. Augenblicke später raste die Maschine nur noch hundert Meter über dem Boden dahin und Ed Dugan wusste, einen Sprung am Fallschirm aus dieser Höhe würde er nicht überleben. Dann sah er die Sandbank und versuchte, die Maschine runterzubringen. Landeklappen und Fahrwerk funktionierten nicht, da der rechte, explodierte Motor normalerweise die Stromversorgung dafür übernimmt. Also setzte Dugan zur Bauchlandung an, zog kurz vor dem Boden die Nase hoch. Die Maschine schlitterte über den Sand, der Boden des Cockpits wurde dabei weggerissen. Aber sie kam zum Stehen, ohne zu explodieren! Ed Dugan kletterte unverletzt aus der Dachluke hinaus, schnappte sich seine Kamera und versuchte, das brennende Flugzeug zu fotografieren. Vergebens, die Kamera hatte die Bruchlandung nicht überlebt. Keine halbe Stunde später wurde er von einem Rettungshubschrauber aufgesammelt und zusammen mit den anderen, die alle den Absprung überlebten, nach Fairbanks zurückgeflogen. Nur ein paar Tage später hatte er ein neues Flugzeug und flog wieder Einsätze.

Ein paar Kilometer unterhalb des Flugzeugwracks baue ich auf einer Kiesbank das Lager auf. Bis in die späten Abendstunden brennt die Sonne gnadenlos herunter; noch um halb elf liege ich nackt im Zelt, anders ist es nicht auszuhalten. Draußen gurgelt der Fluss, am gegenüberliegenden Ufer bricht gelegentlich die Böschung mit lautem Klatschen ab. Während im Vorzelt die Mücken tanzen, dämmere ich schwitzend in die helle Nacht hinüber.

Elche
Getrappel im Kies reißt mich aus dem Schlaf. Unmittelbar vor dem Zelt tut sich was! Augenblicklich bin ich wach. Bären? Ich wage kaum zu atmen und spähe aus dem Zelt. Entwarnung! Nur ein Elch! Ich schnappe mir die Kamera, öffne leise den Zeltreißverschluß und schieße unbemerkt einige Fotos. Mittlerweile ist der Elch in den Fluss gestiegen und watet schnaubend durchs Wasser. Einen Augenblick verharrt er in der Strömung und entscheidet sich dann, wieder umzukehren. Tropfnass steigt er aus dem Fluss, blickt in meine Richtung und trabt dann die Kiesbank entlang, um weiter Flussauf sein Glück zu versuchen. Diesmal schwimmt er kraftvoll durch den Koyukuk, erklimmt die gegenüberliegende Uferböschung und bricht schließlich krachend durchs Unterholz. Eine ganze Weile ist er zu hören. Dann wird es wieder still. Dank dieses Weckdienstes bleibe ich gleich auf, ziehe mich an, krieche aus dem Zelt und begrüße den neuen Tag.



Neugierig schaut die Elchkuh herüber

Auf dem Fluss wird es wieder warm. Nicht nur, weil die Sonne vom Himmel brennt, nein, auch die Strömung nimmt langsam ab. Ich muss kräftig paddeln und komme dabei ganz schön ins Schwitzen. Der Koyukuk strömt auch heute durch dichtes Inselgewirr mit ausgedehnten Kiesbänken in einer weiten Ebene ohne markante Orientierungspunkte. Wieder versuche ich zu angeln; im vielversprechenden Henshaw Creek verbringe ich Stunden, aber nichts beißt. Zu allem Pech verliere ich dort einen Blinker, der an einem versunkenem Baumstamm hängen bleibt.
Abends im Camp bestimme ich mit dem GPS meine neue Position. Der Blick auf die Karte ist ernüchternd, gerade einmal 25 Kilometer konnte ich dem Koyukuk

heute abringen, zu wenig, um in einem Monat den Yukon zu erreichen. Die Analyse ist einfach: Ich bin zu langsam, die Angelversuche kosten zuviel Zeit. Dennoch bin ich optimistisch. Meine Ausdauer dürfte im Laufe der Wochen zunehmen und längere Tagesetappen sollten dann machbar sein.

Allakaket

Ich passiere den Alatna River und halte mich am südlichen Ufer des Koyukuk, um das Dorf Allakaket nicht zu verpassen. Am Horizont tauchen die ersten Hütten auf; schon von Weitem macht Allakaket einen gepflegten Eindruck. Am Kiesufer liegen einige Motorboote, und bald gesellt sich mein Faltboot dazu. Ich steige die Böschung hinauf und stromere auf staubigen Schotterwegen durch den Ort. Hütte reiht sich an Hütte, die Metalldächer glänzen im Sonnenlicht und irgendwo im Hintergrund brummt ein Dieselgenerator. Einige Indianer schlurfen durch den Ort und würdigen mich keines Blickes. Irgendwie fühle ich mich hier fehl am Platz und mache mich wieder auf den Weg zurück zum Fluss. Dort spricht mich ein alter Indianer an. „Hi! Where are you from?“ fragt er. „From Germany“ erzähle ich ihm, und dass ich den Koyukuk hinunterpaddle. Das scheint ihm zu gefallen, denn augenblicklich hellt sich seine Miene auf. Mit einem breiten Lächeln stellt er sich vor: „I am Frank, Frank Simon“ und schüttelt mir kräftig die Hand. Wie sich schnell herausstellt, ist Frank aus der Siedlung Huslia am Koyukuk und zu Besuch in Allakaket. Gemeinsam schlendern wir zu meinem Boot, das er interessiert und nachdenklich inspiziert. Frank erzählt, dass er auch noch gerne einmal in einem Kanu den Koyukuk hinunterpaddeln möchte, bevor er stirbt. Motorboote seien viel zu laut, würden die Tiere vertreiben, und die ganze Technik würde sowieso nichts taugen. Ich kann ihm nur beipflichten. Wir setzen uns in den Kies, werfen wie die Kinder Steine in den Fluss und plaudern eine ganze Weile. Er erzählt einiges über Allakaket, auch weshalb die Hütten einen so neuen Eindruck machen: Im September 1994 zerstörte ein gewaltiges Herbsthochwasser die gesamte Siedlung, der Fluss stand drei Meter hoch in den Straßen. Auch die Nachbardörfer Alatna und das 100 Kilometer stromabwärts liegende Hughes wurden praktisch ausradiert. Im Sommer 1995 wurden die Siedlungen weitgehend neu aufgebaut.

„The river is unpredictable“ warnt Frank. Der Fluss ist unberechenbar, auch wenn er völlig harmlos aussieht. Und vor der Strömung soll ich mich in acht nehmen: Unterhalb von Huslia soll der Fluss sehr träge werden und mehr einem großen See ähneln als einem Fluss. Na ja, bis dahin ist es noch eine Weile. Im Augenblick freue ich mich, dass hier am Oberlauf die Strömung mithilft. Da ich heute noch weiter will, schwinge ich mich wieder ins Boot. Frank steht am Ufer und winkt zum Abschied. „Visit my home when you come to Huslia“ ruft er mir nach. „Sure!“ brülle ich zurück, während der Koyukuk mich langsam fortträgt.