

Die vielen Nationalparks entlang des Alaska Highways sind unendlich groß. Unser Autor genießt hier die unberührte Weite des Kluane-Nationalparks in Yukon/Kanada

WILDE WEITE

DER **ALASKA HIGHWAY** WURDE EINST AUS MILITÄRISCH-STRATEGISCHEN GRÜNDEN ERBAUT. HEUTE IST ER AUCH EINE HERAUSFORDERUNG FÜR ABENTEURER. BIKE BILD-AUTOR THOMAS WIDERIN IST MIT DEM GRAVELBIKE DURCH DIE ATEMBERAUBENDE NATUR ZWISCHEN DELTA JUNCTION IN ALASKA UND DAWSON CREEK IN NORTHERN BRITISH COLUMBIA GEFAHREN – UND HAT EINIGE BÄRENSTARKE TAGE UND NÄCHTE ERLEBT



FOTO: THOMAS WIDERIN

Vor mir liegt eine kleine Broschüre mit dem Titel „How to survive the Alaska Highway“. Eine Art Ratgeber für Touristen, die in ihren Mietautos oder Wohnmobilen den berühmten Highway befahren wollen. Ich muss schmunzeln. Auch ich habe den Highway überlebt – allerdings nicht in einem Wohnmobil, sondern auf meinem Gravelbike. Aber die Strecke durch die wilde Natur Alaskas, Yukons und British Columbias hat mir einiges abverlangt – vor allem psychisch. Jetzt sitze ich in einem kleinen Café in Dawson Creek, unmittelbar neben dem Schild „Mile 0 Alaska Highway“. Das kühle Bier schmeckt vorzüglich, und während ich in dieser lustigen Überlebensfibel blättere, denke ich müde, aber zufrieden an die letzten drei Wochen zurück.

Delta Junction: Aller Anfang ist schwer

Ich hasse es, wenn ich beim Radfahren wasserdichte Kleidung tragen muss. Aber es regnet heute, und es ist ungemütlich kalt. Mein Fahrrad lehnt an einer in die Jahre gekommenen Säule, auf der in abgeblättern Buchstaben steht: „End of the Alaska Highway“. Für mich ist hier jedoch nicht das Ziel, sondern der Start. Ich radle in Richtung Süden, also von Delta Junction nach Dawson Creek. Und wenn ich so

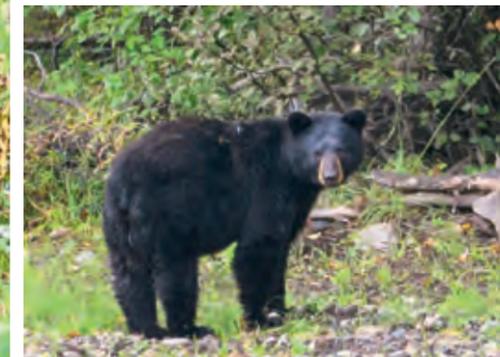
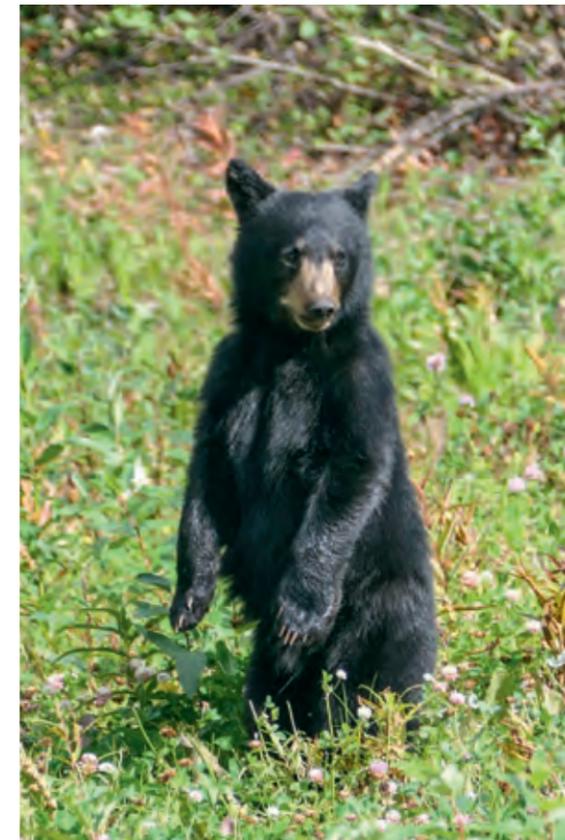
” ES IST STILL. KEIN EINZIGES FAHRZEUG BEGEGNET MIR. ICH HABE DAS GEFÜHL, ICH WERDE BEOBACHTET.

auf mein schwer beladenes Bike blicke, dann fröstelt es mich noch mehr. Die großen Satteltaschen, in denen fein säuberlich 35 Kilogramm Gepäck verstaut sind, machen mir Angst. Vor mir liegen nicht nur rund 2500 Kilometer Einsamkeit, sondern auch einige Tausend Höhenmeter.

Schon wenige Kilometer nach Delta Junction habe ich das Gefühl, allein auf der Welt zu sein. So weit ich blicken kann, führt der Highway ohne kleinste Richtungsänderung geradeaus hinein in dichtes Waldgebiet. Beidseitig des Asphaltbandes befindet sich ein 10 bis 15 Meter breiter Streifen mit Gras, Sträuchern oder ausgedehnten Blumenwiesen, dann beginnt der Wald. Der ist derart dicht, dass ich nichts anderes erkennen kann als grünschwarzes Nichts.

Es ist still, kein einziges Fahrzeug begegnet mir. Immer wieder habe ich das Gefühl, aus dem dunklen Wald heraus beobachtet mich jemand. Irgendwie ist es unheimlich, und der Nieselregen verstärkt mein mulmiges Gefühl. Und dann habe ich drei Reifenpannen hintereinander – schon am ersten Tag. Erst beim letzten Schlauchwechsel entdecke ich einen winzig kleinen Draht als Übeltäter.

Plötzlich lichtet sich der Wald ein wenig, und gleichzeitig hört es auf zu regnen. Vor mir liegt nun ein silber glänzendes Band. Die Sonne lässt den Highway mystisch erscheinen, und sofort erhellt sich auch mein Gemüt. Ohne Regenbekleidung ra-



Bitte Vorsicht und Abstand halten! Denn das hier sind alles andere als knuffige Kuscheltiere. Doch trotz aller Gefährlichkeit waren die Schwarzbären und Grizzlys, die während der Tour täglich zu bestaunen waren, unserem Autor jederzeit friedlich gestimmt



Thomas Widerin erklimmt einen Anstieg Richtung Haines Junction. Der Alaska Highway zieht sich wie ein silbernes Band durch die Einsamkeit

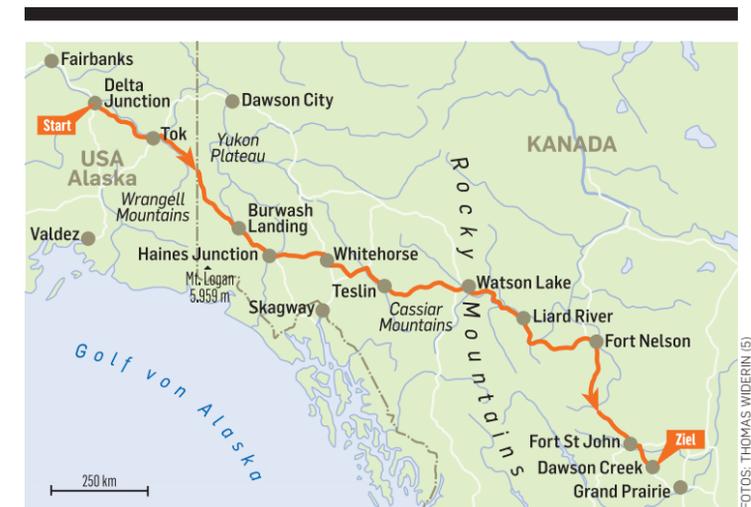
delt es sich schon deutlich besser. Und – so viel sei gesagt – bis nach Dawson Creek wird es so bleiben.

Bärenstarke erste Nacht

Mein Plan: alle sechs oder sieben Tage das Zelt gegen ein Motelzimmer tauschen; ein kleiner Luxus, der auf einer so schweren Reise guttut. Zumal es nicht leicht ist, einen geeigneten Platz für das Zelt zu finden. Der dichte Wald, wo Wolf, Bär und andere Raubtiere ihr Zuhause haben, ist für mich tabu. Es bleibt nur der Randstreifen des Highways oder einer der wenigen Campgrounds.

Für die erste Nacht entdecke ich einen kleinen Hügel mit hohem Gras und vielen Blumen. Der starke Wind erschwert den Zeltaufbau. Als meine Behausung endlich steht, die Isomatte, der Schlafsack und ein wenig warme Bekleidung dort verstaut sind, folgt eine überlebenswichtige Tätigkeit in dieser Wildnis: Alles, was auch nur im Geringsten nach Essen riechen könnte, oder auch Dinge wie Zahncreme und Kettenöl, muss weit vom Zelt entfernt verstaut werden – am besten irgendwo auf einem Baum oder unter einem schweren Stein. Lässt man solche Dinge im Zelt, kommt es einem Selbstmord gleich. Grizzlybären lassen sich nicht von Zeltstoff aufhalten.

Ich bin sehr müde, einschlafen kann ich aber nicht. Aufgewühlt und auch ein wenig ängstlich döse ich vor mich hin. Es ist noch nicht ganz dun-



FOTOS: THOMAS WIDERIN (5)

DER ALASKA HIGHWAY PER RAD

Das sind 2237 einsame Kilometer durch Alaska, Yukon und British Columbia mit mindestens 19 000 positiven Höhenmetern. Der Alaska Highway ist durchgehend asphaltiert, doch dort, wo gebaut wird, muss man „graveln“. Es gibt nur eine Handvoll größerer Orte, und da manche Tankstelle geschlossen ist, kann man nur etwa alle 200 Kilometer Versorgungsstellen anfahren. Im Land der Bären, Wölfe und anderer Raubtiere sind Achtsamkeit und Vorsicht geboten.



Im „Hohen Norden“ kurz vor der Alaska-Yukon-Grenze wird ständig gebaut – man sollte daher Wartezeit mitbringen

kel, da raschelt es. Ich bin sofort hellwach. Auch ein leises Schnauben ist deutlich zu hören. Ich bin mir sicher, das ist ein Bär. Vorsichtig ziehe ich den Reißverschluss meines Zelts ein klein wenig hoch. In einer Hand halte ich vorsichtshalber das Bärenspray.

Obwohl ich darauf vorbereitet war, rutscht mir jetzt das Herz in die Hose. Es ist mein erstes direktes Zusammentreffen mit einem solchen Raubtier. Trotz der Dämmerung erkenne ich den deutlich sichtbaren Nackenhöcker – ein Grizzly. Bedächtig schnüffelt er am Boden herum und bewegt sich dabei langsam zum Fußende meines Nachtlagers. Ich wage kaum zu atmen. Schon nach wenigen Minuten herrscht wieder Stille. Gott sei Dank. Der

Grizzly hat das Interesse an mir und meinem Zelt verloren. Gut, dass meine Nahrungsmittel hoch oben in einem Baum weit entfernt vom Zelt hängen.

Ich bin erleichtert, an Schlaf ist jedoch nicht mehr zu denken. Ich liege bis zum Sonnenaufgang wach. Als ich endlich das Zelt verlassen will, erschrecke ich fürchterlich. Noch ein Bär. Dieses Mal ein etwas kleinerer Schwarzbär. Damit habe ich nicht gerechnet. Das Tier frisst keine zehn Meter von mir entfernt seelenruhig Gras und Blumen und nimmt keinerlei Notiz von mir. Es blickt nicht einmal in meine Richtung. Ich bleibe ruhig im Zelt sitzen und beobachte fasziniert die Szenerie. Obwohl mir nicht wohl zumute ist, gelingen mir doch ein paar Auf-



Wo Baustellen sind, ist fehlender Asphalt meist nicht weit. Bei schönem Wetter ist das kein Problem



Aus Sicherheitsgründen ist es ratsam, nicht im Wald zu campen, sondern immer in der Nähe des Highways

FOTOS: THOMAS WIDERN (5)

nahmen mit meiner Kamera. Zwei Bärenbesuche in der ersten Nacht – das geht ja gut los.

Richtung kanadische Grenze

Die ersten Tage und Nächte vergehen wie im Fluge. Langsam komme ich in Fahrt, finde meinen Rhythmus. Die Straße ist ein einziges Auf und Ab. Wegen der monströsen Trucks dürfen am Alaska Highway neun Prozent Steigung nicht überschritten werden, ein Grund dafür, dass die Anstiege oft viele Kilometer lang sind. Richtung kanadische Grenze mache ich jeden Tag mindestens 1000 Höhenmeter. Das Wetter und vor allem der Wind sind mir wohlgesonnen. Zwar ist es in der Früh immer kalt, aber schon am frühen Vormittag radle ich bei schönem, warmem Wetter. Als Sahnehäubchen bläst der Wind meist von hinten und schiebt mich ordentlich an. Das ist gut, zumal mich die lästigen Moskitos oberhalb von 15 km/h nicht mehr quälen.

In den spärlichen Orten, wie Tok oder Hains Junction, organisiere ich Verpflegung. Wählerisch bin ich dabei nicht. Auf meinen Radabenteuern esse ich fast alles, was ich bekommen kann. Vor allem Cola oder stark kalorische Donuts und Pancakes haben es mir angetan. Ich koche und esse meist am Seitenstreifen des Highways und abends mehrere Kilometer vor meinem nächsten geplanten Nachtlager. Nahezu jede Nacht oder in der Früh besucht mich nun ein Bär oder sogar eine Bärenmutter mit ihrem Nachwuchs.

Motorhomes und Baustellen

„Yukon – larger then the Word“ lese ich in Kanada immer wieder auf Schildern. Der Highway verläuft hier oft zehn Kilometer und mehr stur geradeaus. Erste größere Berge sind in der Ferne zu erkennen – die Ausläufer der Rocky Mountains. Es geht Richtung Whitehorse, einer der wenigen größeren Städte entlang des ALCAN, wie der Highway zur Gründerzeit noch geheißen hat. Je näher ich kom-



DER ALASKA HIGHWAY

Der Alaska Highway ist 1387 Meilen (2237 Kilometer) lang und führt von Dawson Creek in British Columbia (Kanada) bis nach Delta Junction in Alaska (USA). So einzigartig wie der Highway selbst ist auch die Geschichte seiner Entstehung.

Das Projekt hatte einen militärischen Hintergrund. Als die Japaner 1941 Pearl Harbor und 1942 Dutch Harbor überfielen, wurde die Verwundbarkeit Alaskas und damit Nordamerikas offensichtlich. Es benötigte eine Straße in den Norden, um die militärische Versorgung sicherzustellen. Unter dem damaligen Präsidenten Roosevelt wurde daher das US-Kriegsministerium mit dem Bau eines Highways nach Alaska beauftragt. Am 8. März 1942 begannen gleichzeitig an den beiden Endpunkten des heutigen Highways die Bauarbeiten. 10 000 Soldaten, die von einigen Tausend Zivilisten unterstützt wurden, schufteten unter enormem

Zeitdruck und unter oft unmenschlichen Bedingungen in der wilden, teils noch komplett unerschlossenen Natur. Sie hatten mit Hitze, Kälte, Mücken oder Bären zu kämpfen. Es mussten über 200 Brücken gebaut, Hügel ab- oder aufgetragen und Hunderttausende Bäume gefällt werden. Nach nicht einmal einem Jahr Bauzeit trafen am 24. September 1942 die Soldaten aus Süden kommend mit denen aus dem Norden zusammen und komplettierten den Highway. Die neue, vorerst noch unbefestigte Straße, wurde am 20. November 1942 in „Soldier's Summit“ eröffnet, blieb aber vorerst nur dem Militär vorbehalten. Erst im Juni 1948 wurde der Alaska Highway auch für den öffentlichen Verkehr freigegeben, 1960 war die durchgehende Asphaltierung abgeschlossen. Heute zählt der Highway zu den wichtigsten Straßenverbindungen im Norden der USA und Nordwesten Kanadas.

ANZEIGE

woom®

Langeweile?

OFF

Abenteuer ON. Mit dem ultraleichten Mountainbike von woom. Jetzt mit neuen Features und neuer Farbe!

woom.com/OFF



Hunderte geheimnisvolle kleine Seen und Moore säumen den langen Weg zwischen Delta Junction und Dawson Creek

me, desto stärker nimmt der Verkehr zu. Aber nicht die gewaltigen, lauten Trucks werden mehr, sondern die Motorhomes à la Cruise America, CanaDreams oder Adventure. Ich erkenne oder höre sie schon von Weitem und weiß, da muss ich aufpassen.

Die Touristen in diesen oft viel zu großen fahrbaren Haushalten sind mit deren Handhabung meist heillos überfordert. Immer wieder kommt mir eines dieser Fahrzeuge beim Überholvorgang gefährlich nahe, und ich muss von der Fahrbahn. Ganz anders die Lenker der Trucks. Entweder sie wechseln beim Überholen komplett die Fahrbahn oder fahren so lange hinter mir her, bis für mich keinerlei Gefahr mehr besteht.

Am Alaska Highway wird immer irgendwo gebaut. Das unbändige Wetter und vor allem der Permafrost setzen dem Highway enorm zu. Solche Baustellen können nicht nur viele Meilen lang sein, für Radfahrer sind sie wegen des oft lehmigen Untergrunds der reinste Horror. In den letzten Tagen musste ich somit immer wieder absteigen und schieben. Mehrere große rote Tafeln zeigen mir jetzt die nächste Baustelle an, und wenige Hundert Meter weiter hält mir eine mürrisch blickende Dame eine Kelle mit der Aufschrift „Stop“ vor die Nase. Wieder absteigen, aber dieses Mal muss ich auf das Pilotcar warten. Ein Fahrzeug der Straßenaufsicht, das dem Verkehr innerhalb der Baustelle langsam vorausfährt. Die nette Dame weist mich an, mein Rad zu entladen und alles auf der Ladefläche des speziellen

Trucks zu verstauen. „I cannot allow you to cycle on this gravel road.“ Hier hilft kein Diskutieren. Die nächsten acht Meilen sitze ich auf der Ladefläche und werde von oben bis unten eingestaubt.

In Whitehorse, der ehemaligen Goldwäscherstadt, lege ich einen Pausentag ein. Nicht wegen des Sightseings, sondern um Wäsche zu waschen, mein Rad zu pflegen und meine Beine für die Rockies zu schonen.

Bärenkälte und Touristen

Meine Vorausplanung hinsichtlich Nachschubmöglichkeiten ist nahezu sinnlos, mindestens die Hälfte der in der Karte eingezeichneten kleinen Siedlungen oder auch Tankstellen gibt es nicht mehr.



Kocher und Wasserfilter sind auf dieser Reise unerlässlich. Es gibt nur wenige Versorgungsstellen

FOTO: THOMAS WIDERIN

„Closed“ ist eines jener Wörter, die ich auf meiner Reise am öftesten lese. Einstige Dörfer sind nur mehr eine Ansammlung von zerfallenen Holzhöhlen oder zugewachsener Tankstellen. Es passiert mir mehrfach, dass ich hungrig vor verschlossenen Türen stehe. „Next service 100 miles.“ Na super!

Die Schonzeit ist vorbei, ab jetzt geht es hinein in die Rocky Mountains. Die Steigungen werden merklich steiler und länger. Der Wald weicht immer mehr felsigem Gelände. Die Gegend ähnelt ein wenig den Alpen in meiner Heimat.

In Watson Lake treffe ich auf eine Ansammlung von mindestens 100 japanischen Touristen. Sie stehen staunend vor einem riesigen bunten Schilderwald. Während des Zweiten Weltkriegs hat hier ein US-amerikanischer Soldat aus Heimweh an der Kreuzung einen Wegweiser in Richtung seiner Heimat aufgestellt. Mittlerweile befinden sich mehr als 80 000 teils skurrilste Schilder im „Sign Post Forest“ von Watson Lake. Ich habe kein weiteres dazugestellt.

Die Nächte im Zelt werden immer ungemütlicher. Es ist kalt, und meist begrüßt mich am frühen Morgen nicht nur ein Bär vor dem Zelt, sondern auch Reif auf dem Sattel meines Fahrrads. Lange Bekleidung wird zur Pflicht, und meine Oberschenkel müssen in den Bergen so richtig schuften. Müde und durchgefroren komme ich nach Liard River. Darauf habe ich mich schon seit Tagen gefreut, denn hier gibt es die einzigen heißen Quellen entlang des Alaska Highway. Das ausgedehnte Bad ist herrlich, Balsam für meine Seele und meine Oberschenkel. Mein Zelt kann ich hier auf einem mit Elektrozaun abgesicherten Campground aufstellen, was mein Schlafverhalten deutlich verbessert. Nach weiteren zwei überaus anstrengenden Tagen in den Bergen mache ich in Fort Nelson einen Tag Pause. Das bedeutet zwei Nächte in einem Motel, ein feines Bett, eine heiße Dusche und ein kühles Bier.

Endspurt

So langsam sehe ich ein wenig Licht im Tunnel. Es geht Richtung Dawson Creek. Leider hat meine Recherche ergeben, dass nur die letzten 100 Kilometer ein wenig flacher werden. Es bleibt also hart, und ich muss zugeben, dass ich psychisch an meine Grenzen komme, wenn es stundenlang nur bergauf geht. Ich fahre um eine Kurve, und plötzlich steht ein riesiger Grizzlybär direkt am Highwayrand. Ich brems, bleibe stehen und steige ab. Grizzlys können bis zu 40 km/h schnell laufen, es würde vermutlich nicht gut ausgehen, einfach so an ihm vorbeizufahren. Als er mich bemerkt, richtet er sich kurz auf und bewegt sich dann langsam in meine Richtung. Ich versuche ruhig zu bleiben, aber als er die Fünf-Meter-Distanz unterschreitet, versprühe ich die große Bärenspray-Kartusche. Es wirkt. Gott sei Dank. Das Raubtier erschrickt und kehrt um.

Glück gehabt

Nochmals verlangen mir die Rockies alles ab. Obwohl es kalt ist, schwitze ich bergauf gehörig und

Geschafft! In Dawson Creek (British Columbia, Kanada) endet nach 2237 Kilometern das Highway-Abenteuer



muss ständig trinken. In den letzten beiden Tagen nimmt der Verkehr deutlich zu, und ab Fort St. John ist es vorbei mit der Einsamkeit. Mir fällt auf, dass ich die vielen Autos, die Menschen und die Unruhe nicht mehr gewohnt bin.

In Dawson Creek begrüßt mich dann eine große hölzerne Tafel: „Welcome to Dawson Creek – You are now entering the world famous Alaska Highway“. Aber für mich beginnt hier nicht der Highway, sondern er endet. Ich habe ihn überlebt – nicht mit dem Wohnmobil, sondern mit dem Fahrrad.

Thomas Widerin

TIPPS AUF EINEN BLICK

ANREISE (Start in Delta Junction): **FLUG:** Frankfurt–Fairbanks (**TIPP:** Direktflug buchen, aktuell nur mit Condor möglich, www.condor.com). **WICHTIG:** Rad in entsprechender Box gut verpacken und Schaltung sichern.

BESTE REISEZEIT: Mitte Juni bis Ende August (ab September wird es in den Bergen in der Nacht bereits sehr kalt).

FAHRRAD: **GUTES GRAVEL-BIKE** (Stahl oder Alu), pannensichere Bereifung (wahlweise mit/ohne Schlauch), wasserdichte Radtaschen (**TIPP:** Gesamtes Material auf vier Taschen aufteilen – zwei hinten, zwei vorne)

BEKLEIDUNG: Unbedingt Vier-Jahreszeiten-Bekleidung, Raddress für warme und kalte Tage, Beinlinge, gute Regenbekleidung, wasserdichte Haube, Handschuhe, Schuhüberzüge. **Wichtig:** Windschutz (ärmellos und lange Ärmel). **TIPP:** Ein wenig Komfort sollte sein, also nicht zu sehr an der Bekleidung sparen.

WOHNEN, ESSEN: Zelt (frei stehend, Innenzelt mit Moskitoschutz), gute Schlafmatte (aufblasbar, mindestens 5 cm

dick), Schlafsack (warm), Kocher und Wasserfilter, Minimalgeschirr. **TIPP:** Ich würde mich nicht auf eine Verpflegung ohne Kocher und Filter verlassen.

UNTERKUNFT: Unbedingt Zelt mitnehmen, da Unterkünfte nur in größeren Orten vorhanden und sehr teuer sind. Minimalverpflegung ist bei allen Tankstellen möglich (durchschnittlich ca. alle 150 km). **WICHTIG:** Immer gut vorausplanen und erkundigen, ob betreffende Tankstelle auch geöffnet ist.

SONSTIGE WICHTIGE AUSTRÜSTUNG: Bärenspray, Moskitospray (beides erst dort kaufen), Erste-Hilfe-Notausstattung, Notsender (Handyempfang nur bedingt, ebenso Internet)

WICHTIGE INFORMATIONEN: Die „Bibel“ für alle Alaska-, Yukon- und BC-Reisenden ist die „Milepost“. Hier sind wirklich alle erdenklichen Infos enthalten. Kommt jährlich aktualisiert heraus und ist über 500 Seiten dick. Noch nicht vollständig digitalisiert. **TIPP:** Für die Planung unerlässlich, erhältlich unter themilepost.com oder über www.amazon.com