



- [...Kanu & Kajak Menü](#)
- [Copper River Artikel](#)
- [Copper River Bilder](#)
- [Copper River Bericht](#)
- [Copper River Images](#) 
- [Prince William Sound](#)
- [Stikine River](#)
- [Kodiak-Wale](#)

Chitina & Copper River - Paddelabenteuer längs einer verschwundenen Eisenbahn

Copper River, Wrangell St.Elias Mountains, Alaska, der Fluss fließt entlang des größten Nationalparks Nordamerikas, hier liegt das größte geschlossene Gletschergebiet außerhalb der Arktis, hier gibt es die höchsten Berge Nordamerikas - nimmt man den Mt.Denali einmal aus. Superlative. Doch noch nicht genug. Der Copper River und sein Hauptnebenfluss, der Chitina River haben im Sommer bei Gletscherschmelze eine wahnsinnige Strömungsgeschwindigkeit: Distanzen, für die man anderswo Wochen kalkulieren würde, lassen sich hier in Tagen zurücklegen. Panorama satt, besonders auf der Durchbruchstrecke durch die Küstenberge und im Chitinatal. Zudem stößt man hier auf faszinierende Technik-Geschichte.

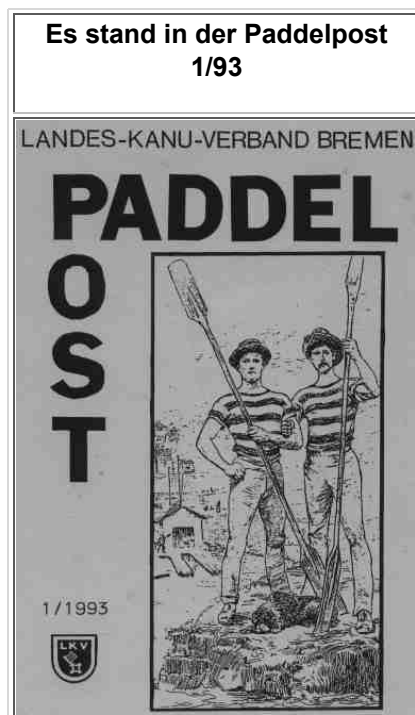
Copper River. Der Name sagt es. Kupfer wurde mitten in den Bergen gefunden. Direkt an den Flanken der Gletscher. Und es wurde hier abgebaut. Es beginnt eine imposante Geschichte. Berühmte Namen tauchen auf: z.B. Guggenheim - diese Familie hat ein Vermögen hier verdient. Guggenheimmuseum in New York, hier liegt die Wurzel. Oder Mike Heney - einer der verwegenen Eisenbahnbauer: er schuf unter anderem die White Pass and Yukon Railroads am berühmten Chilkoot Pass, diese einmalige Bahnlinie zum Klondike, Gold Rush, Jack London... verbinden sich damit. Eben dieser Mike Heney baute auch die Copper River Northwestern Railroad, die Bahn, an deren Spuren entlang eine Kayakreise im Copper River Gebiet zwangsläufig vorbeiführt. Und so man sich die Gelegenheit nicht entgehen lässt, auch den Chitina River als Nebenfluss mitzunehmen, so führt der Weg ebenso zwangsläufig nach Kennecott und McCarthy, dem Ende der Copper River Northwestern Railroad, ihrem Ziel und Ursprung, der Minenstadt am Gletscher.

Hier oben gab es eines der reinsten Kupfervorkommen der Erde. Seit der Jahrhundertwende wurde dieses Gebiet bergmännisch erschlossen. In den Berg wurden gewaltige Tunnelsysteme gegraben. Hier am Rande des ewigen Eises steht eine langsam verfallende Geisterfabrik, ein riesiger Holzgebäudekomplex schmiegt sich 14 Stockwerke hoch an den Berg. In den alten Prozessgebäuden steht jetzt meterhoch Eis. Ein zwei Jahre währender Streik besiegelte das Ende der Mine Ende der 30er Jahre. Die Besitzer hatten ihr Geld gemacht. Mine und Eisenbahn versanken im Dornröschenschlaf.

Zum Abtransport des Erzes war die Eisenbahn gebaut worden, ihre Streckenführung war atemberaubend. Ausgangspunkt war Cordova am Prince William Sound, der durch die Ökatastrophe traurige Berühmtheit erlangte. Schon die Trasse im Delta des Copper in den Treibsänden war eine Meisterleistung. Dann musste die Trasse am Fluss entlang visávis der 80 Meter hohen Gletscherfront des Childsgletschers zur Million Dollar Bridge geführt werden, sie ist zum Teil beim Erdbeben 1964 eingestürzt. Die Strecke führt weiter am Miles Lake mit dem Miles Gletscher vorbei, weiter zu den Abercrombie Rapids, dem Baird Canyon, quert den Allen Gletscher on top, also auf dem Eis. Dieser Teil musste jedes Jahr auf dem Eis neu trassiert werden. Weiter geht es mit der Bahnlinie immer am Flussufer entlang. Kurz vor Chitina, Ort und der Mündung des Chitina River, kommt Wood Canyon. Auch hier wird der Fluss wieder stark verengt zu einer brodelnden Schlucht. Paradies der Lachsangler. Dieser Streckenabschnitt ist der eindrucksvollste, sowohl für den Eisenbahnfan wie auch für den Kanuten. Denn heute ist die seit 1938 stillgelegte und seit 1964 total vom Regenwald überwucherte Strecke unzulänglich, und damit dieser Flussabschnitt absolute Wildnis.



Doch starten wir ganz oben. Der Copper beginnt im Nordosten der Wrangell Mountains. über Glenn Highway, Tok Cut Off





und Nabesna Road kommt man in die Nähe der Headwaters, also Copper Lake oder Tanada Lake. Oder etwas unterhalb in Slana, wo auch eine Ranger Station liegt. Weite Kiesbänke breiten sich aus. Ausblicke auf die Gletscherbedeckten Berge beeindruckend. Mount Sandfort mit weit über 5500 Metern Höhe und Mount Drum dominieren majestätisch. Wind, der immer Flussauf weht und unzählige flache Arme, in denen das Wasser am Ende irgendwo versickert, verursachen bisweilen Verdruss. Wenn gleich Gummikanadier wie der Metzeler Indio, der

Outside oder auch der weniger empfindliche XR-Treking beliebte Boote für solche Gewässer sind, der immer Nachmittags aufbriesende Wind kann fatale Folgen für diesen Bootstyp haben. Das fatale Ende einer Copper-Befahrung mit Indio-Schlauch-Canadiern wird als warnendes Beispiel in den Rangerstationen erzählt und ist in einer Tours-Veröffentlichung beschrieben. Das Boot war durch Wind in gefährliche Preßwirbel gedrückt, gekentert und unter Treibholz gedrückt worden.

Zeltplätze sind auf den Kiesbänken gut zu finden. Buschwerk schützt vor den Winden. Allerdings zeigen sich überall Bären- und Elchspuren. Aber geeignete Bäume zum Sichern der Lebensmittel sind nicht zu finden. Man sagt ja, die Lebensmittel sollten in 4 Meter Höhe zwischen zwei Bäume gehängt werden, damit sie bärensicher sind. Quelle für Slapsticks ist immer wieder der Versuch, die schweren Fressbeutel derart aufzuhängen. Wie viele Eier und Milchtüten mögen dabei schon draufgegangen sein.

Der erste Rapid zeigt sich an der Mündung des Sandfort River. Eine querverlaufende Grundschwelle erzeugt kräftige Wellenbildung und Presswasser. Bald kommt die Mündung von Gakona und Gulkana River. Beide sind groß genug, um ebenfalls als Startpunkte für Touren im Copper River Revier zu dienen; aber nur der Gulkana ist über den Richardson Highway leicht erreichbar.



Hier startet man am bestem am Paxson Lake, dort wo der Denali Highway auf den Richardson Highway trifft. Diese Fahrt ist nicht sehr einsam, Alaska Parklands hat die Strecke bis Sauerteig, so heißt dieser Ort wirklich, aber natürlich in englisch: Sourdough, "maintained", d.h. sie ist für Kanu und Rafttours

empfohlen und das merkt man, etliche Rafts mit Lachsfischern begegnen einem hier. Gleich am Ausfluss des Paxson Lake ist es erst mal recht flach, genaues Manövrieren ist bei beladenen Gummibooten notwendig. Ca. 20 Km nach dem Ausfluss folgen die Canyon Rapids, ca. 400m lang Wildwasser, manchmal liegt in der ersten Hauptstufe ein gescheitertes Kanu. 400m etwa Loisach Character. Ab dann ist es für ca. 4 Tagestouren recht ruhig, die Strömung kann mit dem Copper nicht mithalten.

Von der Seite kommen noch zwei Nebenarme mit den vielsagenden Namen Middle Fork und West Fork. Beide sind z.T. etwas anspruchsvoller, die Befahrung jedoch schwieriger, da sie nicht direkt erreicht werden können, sondern man muss andere Flüsse ein Stück Fluss auf fahren und dann portagieren.

Beim Ort Gulkana, möchte man nach flüchtigem Kartenlesen meinen, mündet der Gulkana River in den Copper, aber er fließt noch eine ganze Weile parallel. Erst beim Zusammenfluss wird der Unterscheid zwischen Copper und Gulkana im wahrsten Sinne des Wortes klar: Der Gulkana hat recht klares Wasser, bis hierher ist Trinkwasser kein Problem; doch der Cooper ist eine graubraune Milch, hat also das typische Gletscherwasser mit feinem Gesteinsschwebstoffen. Fischer am Copper warnen, dass eine Kenterung im Copper fatal sei, diese

Schwebstoffe, "silk" genannt, setzen sich in der Kleidung fest, wenn man schwimmen muss; man wird in kürzester Zeit sedimentiert und ertrinkt. Wahrheit oder Legende? Jeder, dem wir erzählten, dass wir den Copper befahren würden, auch die Rafter vom Gulkana, hielten uns für tough, also äußerst wagemutig und warnten uns nach Kräften.

Der Copper merkt nicht viel von seinen Nebenflüssen, bisweilen merkt man nicht einmal die Einmündung selbst größerer Nebenflüsse, er fließt in unzähligen Armen kilometerbreit dahin. In manchen Armen bauen sich Kilometerlange Schwallstrecken auf, deren Wellen recht beachtliche Höhen von 1m und mehr erreichen können. Und mit einer immensen Geschwindigkeit kachelt dieser Fluss dem Meer entgegen. 70 - 90 Km in 4 - 5 Stunden Fahrt sind möglich. Wir fuhren z.B. die Strecke Slana - Chitina in 3 Tagen (147 Meilen, 236 Km), Chitina bis Million Dollar Bridge in 2 Tage (75 Meilen, 120 Km).



Jeden Tag, vorzugsweise nachmittags muss man mit Wind rechnen. Im Kessel von Chitina kann er Sturmstärke erreichen. Über den Kiesbänken entwickeln sich Staubstürme und Windhosen. Gummikanus bekommen dann Fahrverbot. Naturgesetzmäßig.

Bis Chitina kommen noch drei Nebenflüsse von Westen: Tazlina, Klutina und Tonsina River. Tazlina ist vom Glenn Highway über den Nelchina River zu erreichen. Leichtes bis mittleres Wildwasser 120 Km lang. Klutina ist nur mit Wasserflugzeug oder schwerem Geländewagen zu erreichen. Vom Klutina Lake bis Mündung in Copper Center sind es 40 Km mit mittlerem Wildwasser. Bei Hochwasser ist die Befahrung häufig unmöglich. Schwerer ist der Tonsina River, der über den Richardson Highway erreichbar ist. Oder mit dem Wasserflugzeug ab Tonsina Lake. 1 oder 2 Tage Fahrzeit auf 70 Km WW3-4. In Chitina kommt man am besten hinter der Brücke links an Land. Aber das muss frühzeitig geplant sein. Die ungeheure Geschwindigkeit des Flusses lässt einen sonst daran vorbeischießen, und flussauf paddeln ist normalerweise unmöglich. Es gibt bessere Zeltplätze, auch in Chitina, aber wenn man hier zum Chitina River hinauf fahren will, bleibt keine andere Wahl. Hier staubt es. stürmt es oft. Wir wollten hier schon mal aufgeben. doch davon später. Hier treffen wir wieder auf die besagte Bahnlinie. Heute ist die alte Trasse von Chitina nach McCarthy ein Schlagloch durchsetzter Gravel Road. Die Möglichkeit, nach McCarthy zu kommen, bietet ein Lift mit einem Pickup, den man mit irgendeinem Einheimischen verabreden muss. Nachfragen in der Bar von Chitina lohnt, oder man fragt Art Koeninger, den Besitzer des Kunstgewerbeladens "Spirit Mountain Artworks" dort, er sagt, er hätte sich extra für solche Touren einen großen Pickup gekauft, nachdem wir ihn 1987 auf die Idee gebracht hatten. Damals musste er sich für uns erst einen Van leihen.

Auf dem Weg nach McCarthy kommt man an den alten Eisenbahnbrücken vorbei. Wahnsinnige Holzkonstruktionen wie die Brücke über den Lakina River. Riesige Gitterbrücken wie die Kuskulana-Bridge über einem Canyon des Kuskulana River. Die Straße folgt der alten Eisenbahntrasse. Bisweilen findet man noch einen alten Eisenbahnnagel - einen Copperspike. Dann kommt der Grader und hinterlässt die Straße als einen aufgewühlten Acker. Ken, der uns mit seinem kleinen Geo Metro hinauffährt, setzt einige Male auf. Jedes Mal haben wir das Gefühl, dass es die Hinterachse zerschlagen hat. Die Straße endet an einem Gletscherfluss, der nur wenig oberhalb aus der Gletscherzunge des Kennikot Gletschers heraustritt. Will man nach McCarthy und Kennikot, hilft nur ein kleiner Cableway. Eine Miniaturseilbahn für zwei Personen mit Handbetrieb. Die Gondel hat zwei Sitze. Und einen Aufhänger fürs Mountainbike oder für einen Rucksack. Beschwerlich, wenn die Passagiere sich selbst herüberziehen müssen. Besser wenn Helfer am Ufer das übernehmen.

In McCarthy bleiben 3 Möglichkeiten. eigentlich vier. Nummer eins und absolutes Muss ist ein Hike - also eine Wanderung zu den Minen und dem



Fabrikgelände im Eis. Eine industrielle Geisterstadt, ein unbeabsichtigtes Freilichtmuseum, das langsam unter der Last winterlichen Schnees zerbricht. Noch kann man das ungeheure



Ausmaß der Anlagen für solch eine abgelegene Gletscherregion erkennen. In den Labors stehen noch die Reagenzgläser für die Analysen. Der Wind fegt durch offene Fensterhöhlen und spielt mit den Blättern der Produktionsprotokollbücher. Wartungshandbücher liegen aufgeschlagen in der Werkstatt herum. Blau und grün schimmern die Kupfererzklumpen in den Ecken. Ein Tag Stöbern in den baufälligen Gebäuden reicht kaum. Bis hierher ging einmal die Eisenbahn, hier liegen noch Gleise. Irgendwo im Wald rosten die Reste einer Drehscheibe. Seile früherer Seilbahnen führen hinauf in die Berge. Dort oben waren Tunnelsysteme riesigen Ausmaßes, in denen das Kupfer abgebaut wurde.

Möglichkeit Nummer zwei ist der einfachste Weg, mit einem Boot wieder zum Copper zurück zu kommen. Einsetzen am Kennikot River. Direkt in der Nähe der Cableway. Es geht mit Karacho los, wird aber bald leicht bis zur Mündung in den Nazina-River. Im Nazina River folgt unmittelbar ein Canyon mit einer anspruchsvollen Rechtsbiegung. Hier geht's wohl zur Sache, denn jeder rät uns, die Innenkurve zu nehmen.

Möglichkeit drei ist eine Fahrt auf dem Nazina River, beginnend direkt am Gletscher. Einfliegen ist hier notwendig. Man fährt einen breiten Kiesbettfluss. Eine nur noch in Teilen vorhandene Brücke zeigte sich uns vom Flugzeug aus, sie diente früher einmal zur Verbindung der Siedlung May Creek und Dan Creek, als die Eisenbahn noch fuhr. Heute sind Teile weggerissen, aber die Brückenbögen in dem riesigen Kiesbett sehen immer noch imposant aus. Knackpunkt auch dieser Variante ist der Canyon vor der Mündung, wenn der Fluss durch eine alte Endmoräne geht.

Wir wählen Variante vier: den Flug nach Huberts Landing an der Endmoräne des Chitina-Gletschers. Das ist die längste Paddelstrecke, die hier machbar ist. Ein phantastischer Flug durch die Bergwelt der Wrangel-St.Elias Mountains ist der Auftakt für ... leider nur 3 Tage Fahrt auf dem Chitina. Es ist wahnsinnig, mit welcher Geschwindigkeit diese Touren abgehen.



Variante vier beginnt für uns nach der Landung mit Fußmärschen. Der erste Fußmarsch geht zu einer Hütte der Parkverwaltung. Bärensicher sind die Fenster verrammelt. Die Hütte ist gut ausgestattet, Coleman Lampen und Kocher stehen bereit, eine große gusseiserne Pfanne verleitet uns, Pfannkuchen zu machen. Das Haus mit Herz hat kein Herz, es hat Panoramablick auf Gletscher und Berge, hier spielt der Wind nicht mit der Lokustür, sie fehlt.

Der zweite Fußmarsch führt von Huberts Landing zum ersten Wasser führenden Kanal in der Kieswüste der Gletschersander. Mit allem Gepäck. 500 Meter, 1000 Meter. Irgendwo ist eine Bucht neben einem stark strömenden Kanal, hier dümpeln kleine Eisberge. Der Transport der Ausrüstung ist anstrengend. Steile Kiesabbrüche müssen überwunden werden. Wir stolpern über das Geröll, versinken fast im Treibsand. Dann geht's los. Nur wo sind die richtigen Kanäle; wo laufen wir nicht auf. Da fährst du in den größten Kanal, aber nach einer Weile ist das Wasser weg. Man muss immer darauf achten, wohin sich das Wasser verteilt. Wasser? Es ist eine trübe graue Brühe; wenn man das Paddel ins Wasser steckt, hört man das Poltern der Steine am Grund. Ein Phänomen, dass ich nur auf den großen Gletscherströmen Nordamerikas bisher gehört habe.

Hier auf dem Chitina River merkt man nichts von der Eisenbahn. Zu weit entfernt vom Flussbett war ihre Trasse. Das Chitina Tal ist hier recht breit, die Flanken flach. Erst weiter im Hintergrund ragen die Klötze aus Fels und Eis bis zu fast 20000 Fuß hoch auf. Es gibt einige



Seitenflüsse, sie zu erreichen, erscheint nicht einfach, der Größte ist wohl der Tana, der relativ weit oben dazu kommt. Canyon Creek ist ebenfalls ein interessanter Zufluss, eben wie sein Name schon sagt. Vom Flugzeug aus sah er imposant aus und anscheinend fahrbar. Aber wie hinkommen? Kurz vor Chitina kommt wieder Wind auf. Sturm fegt aus den Seitentälern. Staubwolken werden auf den Kiesbänken hochgewirbelt. Der XR-Trecking segelt quer. Zwei Engstellen lassen die Fahrt kritisch werden. Im Gummikanu schaufeln wir wie die Wilden, um nicht an die Felswand gespült oder geweht zu werden. Riesige Wirbel bilden sich an den Felsvorsprüngen. Enorme Geschwindigkeitsunterscheide zwischen Stromzunge und Kehrwasser. Nur da nicht reinkommen. Hoffentlich scheitern wir nicht hier. Ausweichen ist nicht mehr möglich. Die Naturgewalten zwingen uns ihren Weg auf. Kein Entrinnen. Doch es geht noch mal gut, wir reiten gerade an der Grenze lang, krampfhaftes Stützen mit den Paddeln scheint uns zu helfen. Der Durchbruch ist geschafft, doch das Desaster ist nicht vorbei. wir kommen in den Kessel von Chitina, der Mündung des Chitina River in den Copper. Der Wind bläst uns stromauf. Trotz der immensen Strömung. Wir lassen uns an eine Kiesbank verblasen. Mitten im Fluss; der Zeltplatz am Westufer ist nicht erreichbar. Mitten im Fluss und wir wissen nicht weiter. Nur mit dem Wind lässt sich der Zeltplatz oberhalb an der Brücke erreichen. Dieses elende Staubloch, dass wir schon bei der ersten Etappe verfluchten.

Sollte der Wind eine Befahrung der Durchbruchstrecke wieder verhindern. Jetzt kommt die Strecke, vor der uns alle gewarnt haben. Wood Canyon, wo Fußballfeld-große Eddies sein sollen. (eddy ist ein englischer Paddlerbegriff für Wirbel oder Strudel, aber vom Wortbegriff her viel drastischer als die deutschen Übersetzungen). Abercrombie Rapid mit 3 Meter hohen, sich brechenden Wellen. Schauergeschichten von gewaltigen Auswirkungen der Kalbungen des Childs-Gletschers, die ganze Autos wie Fußbälle durch die Gegend geworfen haben. Die Mündung des Bremner River mit ihren Fallwinden.

Morgens ist der Wind ruhig. Ein früher Start ist notwendig, damit der Wind keinen Strich durch die Rechnung macht. Die folgende Strecke erwies sich bei zwar lausigem Wetter, aber ohne Wind, als vergleichsweise harmlos. Wood Canyon hat zwar riesige Presswasser, aber insgesamt fließt der Fluss glatt durch. Der Eddy am Haley Creek ist weiträumig umfahrbar und erscheint ebenfalls harmlos. Schade, wir waren sehr vorsichtig und haben deswegen nur von Weitem einen Blick auf die hölzerne Eisenbahnbrücke. Einige Stützfüße sind durchgerotet, darrüberliegende Fachwerkfelder sind teilweise eingestürzt, aber die Konstruktion ist noch gut erkennbar. Hinter ihr stürzt der Creek von einem Felsen tosend herab.

Haley Creek war lange Zeit nur über den Fluss oder über einen schmalen Fußweg erreichbar. Mittlerweile ist der Weg zum Gravel Road ausgebaut, nur an einer verfallenen Eisenbahnbrücke verhindern steile glitschige Rampen die Weiterfahrt für alle Wagen ohne 4Radantrieb. Aber weit in der Schlucht noch hören wir Baumaschinenlärm. Illusion vorbei. Hier wird die Straße nach Cordova gebaut. Die Unzugänglichkeit, die durch das Erdbeben von 1964 manifestiert zu sein schien, ist offensichtlich bald dahin. Noch, so sagte uns der Ranger in Chitina, wird hier mit Road-Maintenance-Money gearbeitet, quasi auf Sparflamme, dafür sind sie aber schon ganz schön weit vorgedrungen.

Irgendwo beim Tikel River hört der Baumaschinenlärm auf. Tikel River ist einer der größeren Zuflüsse und er kann vom Richardson Highway in seinem Oberlauf erreicht werden. Aber da scheint Karacho drin zu sein: Auf kurzer Distanz geht's 400m runter. Die Brücken der Eisenbahn hier sind teilweise von Hochwasser weggespült worden. Nur die Schienen hängen am Hang, die Schwellen sind schon weggerotet. Manchmal gähnt ein Tunnelloch in der Felswand am Ufer. Der Versuch, auf einem Teil des Bahndammes ein Stück vorzudringen, wird durch dichtestes Gestrüpp sofort vereitelt. Noch also führt aus diesem Teil des Flußtals der Weg nur über das Wasser hinaus. Das Tal weitet sich: bei dem Nebel, den wir momentan haben, fehlt plötzlich alles: die Berge, die wir eben noch schemenhaft sahen, sind weg. Der Fuß mündet in die Wolken. Greyout. Einen Tag später sehen wir, wo wir sind. Die Mündung des Tasnuna River, seine Flanken gespickt mit unzähligen Gletschern, links, das Tal des Bremner River kommt von rechts, auch hier sind die Berge bis tief ins Tal vergletschert.

Der Bremner River schiebt gewaltige Schuttmassen in das Copper Tal. Über Kilometer laufen beide Flüsse parallel. Heney Gletscher, benannt nach dem berühmten Eisenbahnpionier, dem Erbauer der Copper River and Northwest Railway, drückt ebenfalls seine Endmoräne in den Copper, trotzdem muss man darauf achten, den richtigen Kanal zu erwischen, sonst hängt man wieder mal. Erst als der Allengletscher von rechts reindrückt, wird der Fluss im Baird Canyon auf wenig mehr als hundert Meter zusammen gedrückt. Bärenland. Spuren ja; Spuren haben wir gesehen. Aber keine Decke lässt sich sehen. Baird Canyon ist schmal, aber das Wasser läuft glatt durch. Wo sind die Rapids, vor denen uns alle gewarnt hatten? Der Fluss fließt in einen Kessel. Sein Ausgang ist nicht vollständig einsehbar, aber dort steigen Fontänen auf. Bei Näherkommen sehen wir auf der linken Seite eine mächtige Welle pumpen. Donnern dringt an unser Ohr.

Wir legen rechts vor den Rapids an. Die Besichtigung ergibt links die gewaltige sich brechende Welle mit einem riesigen Loch dahinter und dann eine Kilometerlange Schwallstrecke mit meterhohen Wellen. Eine riesige Stromzunge in der Mitte des Flusses schiebt langsam auf die



Wellenschleppe links zu. Rechts einige angeströmte Felsen mit gewaltigen Kehrwassern. Ungeheure Geschwindigkeitsunterschiede zwischen Stromzunge und Kehrwasser. Wenn man mit dem Gummikanu dazwischen kommt, ist die Katastrophe sicher. Präzises Fahren mit dem XR-Trecking bewahrt vor Schaden, die Wellen im Schwall sind dann schon eine Gaudi. Aber unmittelbar danach schiebt es uns in den Miles Lake.

Miles Lake ist der Kalbungssee des riesigen Miles Gletschers. Erste Robben begrüßen uns. Eisberge dümpeln im Ostteil des Sees. Entgegen den Erwartungen zieht eine starke Strömung durch den See. Vor der Gletscherkante lässt eine Kreisströmung Eisberge Karussell fahren. Wären wir nicht aus Grönland schon solchen Anblick gewohnt, wir könnten uns nicht losreißen. In der Ferne liegt die Million Dollar Bridge in dem gleißenden Sonnenlicht. Die Million Dollar Bridge direkt vor der weißen Wand des Childs Gletscher mit dem eingestürzten 4. Brückenbogen.



Die Geschichte ihres Baus ist abenteuerlich. Mitten im tiefsten Winter gebaut, weil dann der Fluss relativ ruhig ist. Gerade als der letzte Bogen eingesetzt ist, wird das Stützgerüst von Eisschollen und Schmelzwasser weggerissen. Ihr Fertigstellungstermin war äußerst knapp und musste unbedingt eingehalten werden, da sonst die Konzession verfallen wäre. Das Erdbeben von 64, bei dem das ganze Land zum Teil bis zu 5 Meter angehoben wurde, ließ einen Teil der Brücke einstürzen. Die

Pläne zum Bau der Straße von Cordova nach Chitina waren begraben. Es ist wahnsinnig: eine große Brücke unmittelbar vor einer 60 Meter hohen Gletscherwand. Der Copper fließt direkt am Gletscherfuß vorbei. Bei höheren Wasserständen unterspült der Fluss den Gletscher und riesige Kalbungen stürzen in den hier nur 400 m breiten Copper. Diese Kalbungen verursachen gewaltige Wellen, die ihr zerstörerisches Werk am gegenüberliegenden Ufer deutlich sichtbar hinterlassen: Felsbrocken liegen 20 m hochgeschleudert auf dem gegenüberliegenden hohen Ufer. Bäume sind bis zur Spitze abrasiert.



Man kommt nicht drum rum, die Tour endet frühestens direkt in Front des Gletscher; erst hier kommt man raus, an der Million Dollar Bridge kurz vorher ist das Gestrüpp so undurchdringlich, dass die Bergung der Ausrüstung

dort nicht möglich ist. Das Risiko muß eingegangen werden - wir müssen zumindest die Hälfte der Gletscherfront abfahren, erst dann ergibt sich eine Anlandemöglichkeit. Vorher ist das Gestrüpp fast bis obenhin mit Schlamm bedeckt. Folgen einer Riesenkalbung??? Das Wasser beschleunigt nach der Million Dollar Bridge enorm. Höchstens zehn Minuten würde eine Vorbeifahrt am ganzen Gletscher dauern. Gebremstes Risiko? Linke Mitte fahren, nicht zu weit am linken Ufer, dann sind die möglichen Kalbungswellen schon rund, aber überschlagen sich noch nicht am flachen Flussufer. An der Anlandestelle werden wir hektisch: das Bergen der Boote, der Transport auf das 50 Meter entfernte und 20 Meter hohe Ufer muss schnell gehen. Oder sollte gerade jetzt an der Gletscherkante ein Hochhaus-großes Stück abbrechen und ins Wasser stürzen. All die Schauergeschichten derer, die uns immer gewarnt haben, gehen uns durch den Kopf.



Wir beenden hier unsere Fahrt, denn schon einen Tag später geht unsere Fähre von Cordova. Aber man kann getrost noch weiterfahren; ca 35 Km weiter, in noch immer imposanter Gletscherkulisse liegt die letzte Brücke über den Copper River die 27 Mile Bridge. Will man nicht durch das ganze Delta, vorbei auch an den Düneninseln, an denen sich die Pazifikbrandung bricht, so ist hier die letzte Gelegenheit.

Treibsände, starke Brandung, ein nicht einfaches Seekajakrevier wartet hier auf den, der komplett auf eigenem Kiel bis Cordova fahren möchte.

© 2000-2009: [Kanu-Verein Unterweser e.V. Bremerhaven](#) [Impressum](#) [Kontakt](#)

Inhalte: Inhalte dieser Seiten wurden sorgfältigst erstellt. Für Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität der Inhalte übernehmen wir jedoch keine Gewähr. Wir sind als Diensteanbieter gemäß § 7 Abs. 1 TMG für eigene Inhalte auf diesen Seiten nach den allgemeinen Gesetzen verantwortlich. Nach §§ 8 bis 10 TMG sind wir jedoch nicht verpflichtet, fremde übermittelte oder gespeicherte Informationen zu überwachen oder nach Umständen zu forschen, die auf rechtswidrige Tätigkeit hinweisen. Verpflichtungen zur Entfernung oder Sperrung der Nutzung von Informationen nach den allgemeinen Gesetzen bleiben hiervon unberührt. Eine diesbezügliche Haftung ist jedoch erst ab dem Zeitpunkt der Kenntnis einer konkreten Rechtsverletzung möglich. Bei Bekanntwerden von entsprechenden Rechtsverletzungen werden wir diese Inhalte umgehend entfernen.

Haftung für Links: Diese Präsenz enthält Links zu Webseiten Dritter, deren Inhalte wir nicht beeinflussen können. Deshalb übernehmen wir für diese fremden Inhalte auch keine Gewähr. Inhalte verlinkten Seiten verantwortet stets der jeweilige Anbieter oder Betreiber der Seiten. Verlinkten Seiten wurden zum Zeitpunkt der Verlinkung auf mögliche Rechtsverstöße überprüft. Rechtswidrige Inhalte waren zum Zeitpunkt der Verlinkung nicht erkennbar. Die permanente inhaltliche Kontrolle der verlinkten Seiten ist jedoch ohne konkrete Anhaltspunkte einer Rechtsverletzung nicht zumutbar. Bei Bekanntwerden von Rechtsverletzungen werden wir derartige Links umgehend entfernen.

Urheberrecht: Werke, Inhalte und Abbildungen auf den Seiten des Kanuverein Unterweser unterliegen dem deutschen Urheberrecht. Vervielfältigung, Bearbeitung, Verbreitung und jede Art der Verwertung außerhalb der Grenzen des Urheberrechtes bedürfen der schriftlichen Zustimmung des jeweiligen Autors bzw. Erstellers. Downloads und Kopien dieser Seite sind nur für den privaten, nicht kommerziellen Gebrauch gestattet. Soweit die Inhalte auf dieser Seite nicht vom Betreiber erstellt wurden, werden die Urheberrechte Dritter beachtet. Insbesondere werden Inhalte Dritter als solche gekennzeichnet. Sollten Sie trotzdem auf eine Urheberrechtsverletzung aufmerksam werden, bitten wir um einen entsprechenden Hinweis. Bei Bekanntwerden von Rechtsverletzungen werden wir derartige Inhalte umgehend entfernen.

Datenschutz: Die Nutzung unserer Webseite ist in der Regel ohne Angabe personenbezogener Daten möglich. Soweit auf unseren Seiten personenbezogene Daten (beispielsweise Name, Anschrift oder eMail-Adressen) erhoben werden, erfolgt dies, soweit möglich, stets auf freiwilliger Basis. Diese Daten werden ohne Ihre ausdrückliche Zustimmung nicht an Dritte weitergegeben. Wir weisen darauf hin, dass die Datenübertragung im Internet (z.B. bei der Kommunikation per E-Mail) Sicherheitslücken aufweisen kann. Ein lückenloser Schutz der Daten vor dem Zugriff durch Dritte ist nicht möglich.

Werbung: Der Nutzung von im Rahmen der Impressumspflicht veröffentlichten Kontaktdaten durch Dritte zur Übersendung von nicht ausdrücklich angeforderter Werbung und Informationsmaterialien wird hiermit ausdrücklich widersprochen. Die Betreiber der Seiten behalten sich ausdrücklich rechtliche Schritte im Falle der unverlangten Zusendung von Werbeinformationen, etwa durch Spam-Mails, vor.