



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

Stikine - indianisch: der große Fluss



Ist schon ein bisschen her. Ich wollte eigentlich nach Grönland. Hatte das auch bei ein paar meiner alten Studienkollegen in Braunschweig bei einem Diaabend kundgetan und es hatte sich etwas rumgespröchen - ich suchte mal wieder Mitfahrer.

Erfolglos. Bis Weihnachten meldete sich keiner mit ernsthaftem Interesse. Damit war wegen der notwendigen Vorbereitungszeit die Idee erst mal gestorben. Im Februar ruft mich dann Henning an. Fragt nach Grönland und meinen Plänen. Aber das war ja nun schon begraben. Alternativen wurden kalkuliert - Henning wollte etwas machen, wo seine Frau nicht mitkommen würde - und die hatte mit ihm schon einiges in der Welt unternommen - jetzt hatte sie keinen Urlaub ,aber Henning musste seinen Urlaub nehmen.

Was kann es für eine Alternative zu Grönland geben. Direkt keine. Aber Kanada und Alaska haben auch Interessantes zu bieten. Hennings Prämisse für eine lange Flusstour war: Keine Straße, keine Siedlung in der Nähe. Intensives Kartenstudium und die verfügbaren Informationen führten uns durch ganz Kanada und Alaska - erst mal nur mit dem Finger auf der Landkarte: aber da ist ein Fluss der uns überzeugt - Stikine.

Er entspringt auf einer über tausend Meter hohen Hochfläche, dem Spatsizi Plateau. Und er von dort fällt über mehr als 600 km bis aufs Meeresniveau. Dabei durchfließt oder fast besser durchdringt er eine mehr als 100 Km lange Schlucht in der er manchmal bis auf wenige Meter zusammengedrückt quasi hochkant fließt. Schließlich mündet er im Pfannenstiel, dem Panhandle von Alaska in der Mitte der berühmten Insidepassage.

Etliche Herausforderungen stehen vor, während und nach der eigentlichen Flussbefahrung auf dem Programm. Will man den Stikine ganz befahren muss man sich einfliegen lassen. Will man den Canyon umfahren - und bisher hat mir keiner verlässlich von einer gelungenen Befahrung erzählt - dann muss man mitten in der Wildnis an der einsamen und einzigen Brücke, der des Stuart-Cassier-Highway, sich irgendein Gefährt besorgen, das einen nach Telegraph Creek ans Ende der Schlucht bringt, dem einzigen Ort am Stikine. Schließlich, wenn man unten ankommt, in Wrangell in Alaska, muss man auch wieder wegkommen, das ist aber sicher für amerikanische Verhältnisse ein kleines Problem, oder?

Wir sind losgezogen. Nur ein Ticket der LTU von Frankfurt nach Vancouver und zurück. Und einem alten GFK-Boot und einem alten Spezi L von Metzeler, jenem unvergessenen Schlauchbootkajak, dessen Stauraum einen zum absoluten Minimierungsexperten für Ausrüstung werden lässt. Aber es ist ein Kajak. mit richtigem Süllrand und richtiger Spritzdecke und richtiger Kajakform.

Wir wussten nur, in Smithers gibt's Tom Britton, der hat die Central Mountain Air mit ein paar Wasserflugzeugen. Irgendwo in Iskut weiter oben am Stuart Cassier Highway gibt's noch jemand mit einer Beaver. Wir hatten ein paar Karten von British Columbiens, die zeigten eine Eisenbahnlinie bis Smithers und weiter rauf. Die sollte einmal bis Dease Lake gebaut werden, nördlich von Smithers war sie nur gestrichelt eingezeichnet. Aber bis Smithers könnte es ja einen Zug geben. Außerdem, bis Smithers soll man auch fliegen können, aber ob die ein Kajak mitnehmen? Leihwagen? Letzte und schlechteste Möglichkeit Wir kommen ganz woanders an als wir starten. 4 Wochen würde der Wagen im Nirgendwo stehen, wir müssten Zahlen und hätten nichts davon.

Egal, es wird sich schon was finden. Es findet sich immer irgendwie. Auch in der Wildnis.

Der Flug nach Vancouver ist phantastisch, Grönland bietet einen phantastischen Anblick. Das muss noch mal mein Ziel sein. Auch der Flug über Kanadas Norden begeistert uns wenn nicht immer die Flugbegleiter uns auffordern würden, das Fenster zuzumachen. Scheiß Filme.

Vancouver kommt näher, das Wetter dort ist wolkig und regnerisch. Wir kurven über dem Pazifik ein, die Fräsermündung unter uns.

Dann sind wir unten. Reinzukommen nach Kanada war nicht schwierig, kein Interview, wie ich es noch Jahre zuvor erlebt hatte, nach was wo wohin, danach ob man gedenkt arbeiten zu wollen etc. Es ging einfach rein, nicht mal das starre Boot machte Aufhebens, müde hat uns der Zollfritze nur durchgewinkt. Jetzt haben wir wieder unser Problem. Es ist 11 Uhr morgens, wir sind in Kanada und wissen nicht weiter.

Es ist schön, wenn man nicht zu sehr auf den Dollar schauen muss. Auf der Anzeigetafel im Terminal wird ein Flug nach Smithers um 13.00 angezeigt. Der ist im Nu gebucht, \$300, Boot sollen wir einfach vor dem Counter liegen lassen, das würde später jemand abholen. Ein etwas unsicheres Gefühl beschleicht mich, da mein ganzes Gepäck liegen zu lassen. Aber so einer Tour darf man sich nicht schon gleich am Anfang ängstigen, bis jetzt klappt doch alles wie am Schnürchen.

Der Flug nach Smithers scheint der Samstags Shopping Flug zu sein, viele Frauen mit Einkaufstüten und kleinem Gepäck, manche mit Kindern. Wie bei uns Samstags der Bus aus der Stadt. Netter Flug das Fraser Valleys rauf nach Watson Lake zum Zwischenstopp auf einer Buschpiste mit kleiner Hütte als Abfertigungsgebäude - wir fliegen immerhin Boeing 737, einen nicht ganz kleinen Jet und landen auf einer Buschpiste! Dann geht's nach Smithers, auch nicht viel größer. Als sie das starre Boot ausladen, sehe ich, wie knapp das war. Die Jungs haben Schwierigkeiten, das lange Ding aus der Luke zu bekommen.

Da stehen wir nun wieder in mitten Kanadas, und wissen wieder nicht weiter. Es gibt in dem Miniabfertigungsgebäude zwei Werbetafeln, einen Helikopterservice und Central Mountain Air. Nur wo gib't's die. Alle anderen Passagiere sind von irgend jemand abgeholt worden, nur wir stehen mit all dem Gepäck hier noch rum. Wir finden Jemand, der uns den Weg zum Büro von Tom weist. Ich bleib beim Gepäck, Henning soll 2 Kilometer die Runway längs gehen, dort fände er 'ne Baracke von Central Mountain Air.

Ich warte na ganze Weile. Dann fährt ein Pickup auf das kleine Flughafengebäude zu und hält neben mir. Der Fahrer Springt raus und fängt an mein Gepäck aufzuladen und sagt mir, ich soll einsteigen, er fährt mich zu Base. Na gut. Also, der Fahrer ist jener Tom, Chef der Central Mountain Air, und Henning hat mit ihm verhandelt: Mit einer Cessna 185 kostet es \$1,75 pro Meile und mit der Beaver \$2,40. Bezahlt wird nur für einen erfolgreichen Flug. Mit der Cessna wurden das \$600 sein. Na, wenn sonst nichts ist. Wir Überlegen uns das noch mal (das war die Zeit, da kostete der \$ noch um die 2DM). Tom meint, er fährt uns erst mal zum Zeltplatz, da können wir uns das ja noch überlegen und wir müssten ja sowieso noch einiges besorgen. Wir sollen ihm dann Bescheid sagen, wenn wir loswollen.

Wenn alles so glatt geht, das man auch gleich noch zum Zeltplatz gebracht wird und da auch wieder abgeholt wird, dann ist die Entscheidung trotz des Preises schnell gemacht. Was sollten wir auch anderes machen?

Ein Tag Akklimatisation, rumgucken - der Skeena wäre sicher auch ein schöner Fluss, aber wir wollen Einsamkeit, Proviant einkaufen - Unsere Einkaufsliste ist völlig unsinnig, was wir auf der Liste haben, gibt es nicht, aber schöne Dinge, die nicht drauf sind, locken uns. Smithers ist alpines Ski-Zentrum, es versucht etwas Schweizerisch auszusehen, aber das geht natürlich in Amerika gar nicht, erst recht nicht hier halb in der Wildnis.



Tom holt uns ab und staunt doch etwas über das angewachsene Gepäck, 4 Wochen Verpflegung, auch Trockenfutter wiegt halt was. Am See wird alles in die Cessna verstaut, mein GFK-Boot an den Schwimmer gebunden, die Schwimmer gelenzt, die Maschine betankt, und eingestiegen. Henning als alter Segelflieger kommt auf den Kopiloten sitz - hat da aber nichts zu tun als Karte eventuell zu halten. Nur ganz langsam kommt die Maschine beim Start hoch, erst ein Schwimmer angelupft, dann der zweite, dann ein Schwimmer ganz aus dem Wasser, das Ufer kommt schon gefährlich nahe, denke ich, da bringt er auch den zweiten Schwimmer hoch und ganz dicht über die Uferbäume fliegend gewinnen wir sehr langsam an Höhe.

Eine Zeit noch fliegen wir über dem Skeena, dann geht es über nein in die Berge. durch manche Bergscharte fliegen wir so tief, dass die

Bergflanken fast zum Greifen nahe sind. Dann kommen wir ins Tal des Klappan River, einem Seitenfluss des Stikine und unten am Ufer sehen wir die noch nicht fertige Eisenbahntrasse. An den Seiten sind Berge mit großen Hängegletschern, an deren Abbruchkanten wir relativ dicht entlang fliegen. Die Wolkendecke hängt unterhalb der höheren Gipfel durch manches Kar fliegen wir fast im Nebel. Aber Tom kennt sich aus, kein Blick auf die Karte. Unten läuft eine Karibouherde. Waldbrandgebiete mit ihren kahlen Spargeln sind bisweilen zusehen. Dann der letzte Pass, zwei Seen liegen vor uns und als Tom einkurvt zur Landung, erkennen wir am oberen See 2 Zelte und zwei Kanus und einige verwunderte Paddler, die aus den Zelten schauen, wer ihnen die Einsamkeit stört. Wasserlandungen sind ein Erlebnis, das Ausladen noch mehr, wenn eben kein Steg da ist, das Ufer ständig beim drauftreten abbricht und das Flugzeug immer weg schwoit.

Der Auslade-Slapstick ist vorbei, unsere Paddelkollegen schauen verwundert ob des nur einen Boots, das andere liegt ja noch im Packsack, Tom dreht und gibt Gas, hebt schnell ab und verschwindet in den bergen. Wir bekommen einen heißen Kaffee aus einem großen schwarzgerußten Kessel serviert. Es nieselt etwas, wir bauen das Zelt auf, räumen das Gepäck weg und blasen den Spezi auf.

Wir machen noch eine Wanderung in die Berge ringsum - es sollte die letzte sein, nur hier oben ist das Gelände offen, Später ist der

Wald so dicht, das Fortkommen äußerst schwer ist. Und Orientierung noch schwerer.

Etappen:

1 Tuaton Lake

Der Tuaton Lake liegt in einer etwa 1275 m hohen Bergwiesenregion umgeben von Schneebedeckten und Vergletscherten Zweitausendern. Bis zum Chukachida River Mündung sind auf einer 75 Km langen Strecke 2 Portagen zu machen. Der Tuaton Lake selbst ist etwa 10 Km lang. Zwischen Tuaton Lake und Laslui Lake fließt ein 10 km langer Fluss mit leichten Stromschnellen. Laslui Lake dann hat eine Länge von 14 km. Der Ausfluss des Sees ist 20-30 Meter breit, für 1500 Meter befahrbar, dann folgen 1 Km Rapids mit gewaltigen Blöcken in der Mitte des Stroms und einem hohen Abfall mit sehr verblocktem Unterwasser. Portagiert wird auf einem Pfad auf der rechten Uferseite. Ein Schild vor einer Linkskurve des Flusses weist auf die Portage hin. Am Ende der Portage gibt es eine nette Fläche zum Zelten auf einer großen bewachsenen Felsplatte, die einen schönen, erhöhten Ausblick auf den Fluss erlaubt. Good Fishing hier, wie die Amerikaner sagen.

2 Rapids unterhalb des Laslui Lake

Bis zur Mündung des Chapea Creek gibt es 8 km sehr munteres Wildwasser in einem etwa 50 breiten Flussbett. Eine starke Strömung baut häufig stehende Wellen auf. Aber weder Treibholz noch Felsblöcke trüben hier das Fahrvergnügen. Auch weitere 3 Km nach der Mündung des Chapea Creek fließt der Fluss so munter weiter, bis er sich wieder durch Fels gräbt. In Flussführern werden die hier liegenden Rapids zur Umtragung empfohlen, aber mit einiger Wildwassererfahrung wird man eine Fahrtroute durch die an- und überspülten Felsriegel finden, die etwas an die Scheibum der Ammer erinnern - aber nur ganz entfernt. In den nachfolgenden 500 Metern geht's noch durch einen kleinen Canyon mit Presswassern. dann treten die Felsufer zurück, es geht wieder durch Wald. Die folgenden 7 Km bringen weiter die übliche Abwechslung zwischen munterem dahinfließen und den stehenden Wellen auf den Kiesbankschwällen durchsetzt mit rundgeschliffenen Felsen.

Dann folgt der rosa Granit Canyon, dessen Wände 12-15 Meter hoch aus Granit und Sandstein aufragen, auf einer Länge von etwa 1200 Metern. Wieder Presswasser und stehende Wellen, die aber einfach zu durchfahren sind. Nach nur kurzer Zeit oder Strecke kommt dann die Mündung des Metsantan Creek. In der Nähe der Mündung lag früher die erste Siedlung der Caribou Hide Indianer. Ursprünglich von der Bear Lake Region kommend kamen sie hierher auf der Suche nach einem Siedlungsplatz fernab von alten Streitereien und Saufgelagen. Bis zum 1. Weltkrieg waren sie hier, dann wanderten sie den Metsantan weiter herauf und später ins Iskut-Gebiet.

3 Caribou Hide

Jetzt folgen 32 km relativ gemütliche Paddelstrecke vorbei an Chili Creek und Adoogacho Creek bis zur Mündung des Chukachida River. Auf der Strecke gibt es eine ganze Reihe schöner Zeltmöglichkeiten. Jetzt an der Mündung ist man auf ungefähr 1065m über Meereshöhe. Ein Blick in die Landschaft führt über Mt. McNamara und Mt. Albert Dease in der Stikine Range. Von hier sind es noch 190 km bis zur Straßenbrücke des Stuart Cassier Highway. auf denen der Stikine durchschnittlich 2,3 Meter pro Kilometer fällt. Erst mal ist die Fließgeschwindigkeit auf den nächsten 10 Km ziemlich gemütlich, doch dann beschleunigt er für die nächsten 23 km auf um die 10 Stundenkilometer mit den üblichen stehenden Wellen. Viele nette Zeltplätze gibt es auf der Strecke. Einen davon wählen wir.



4 Spruce Hill / Mt. Albert Dease

Wenn der Spazisi River mündet, gibt es phantastische Ausblicke ins Spazisital und auf die Highlands. Die Kiesbank gegenüber der Einmündung lädt ein zur Mittagsrast oder gar zum Zelten. Wenn nicht grad ein Schauer hernieder prasselt. Aber kein Schauer dauert lang, rasch wechselt der Himmel wieder die Farbe und die Wolken machen der Sonne platz. 3 Kilometer weiter befindet sich ein Outfitter Camp mit Anlegestelle, vielleicht dümpelt auch eine Cessna vertäut am Ufer. Liegt keine da, sei vorsichtig bei Motorengeräusch, vielleicht landet gleich eine hinter dir, der Fluss ist breit und ruhig genug. Dies ist die einzige ein bisschen zivilisierte Stelle hier am Fluss, mit Funk, von der aus man bei Problemen Hilfe anfordern könnte.

Der Spazisi selbst kann auch als Start für eine Tour gewählt werden, allerdings fehlt dort ein See für leichte Landung und Start eines Flugzeuges.

Der Stikine vergrößert jetzt sein Bett. Nachmittägliche starke Wind flussaufwärts, typisch für die großen Flüsse, muss man nun einkalkulieren, denn der offene Fluss bietet wenig Schutz. Kanus und Gummiboote spüren das besonders.

5 Mitte der Strecke Spatzisi R. - Pitman River

16 Kilometer nach der Spazisi-Mündung engt der Jewel Canyon die Wasser des Stikine 2 km lang auf 100 Meter Breite ein. 4 Meter

hohe Kies-Ufer säumen den Fluss - es ist kein richtiger Canyon. Besonders bei Befahrung in der Nachmittagszeit erschließt sich dem Paddler schnell der Grund für den Klunker-Namen: die westlich stehende Sonne schickt ihre Strahlen so, dass jede kleine Welle reflektiert und juwelenartig glitzert. In einer Beschreibung der Parkverwaltung wird eine Fahratanweisung gegeben, die mich an die Beschreibung einer 4+ Stelle (Ulmicher Walzen im DKV-Führer 1979) auf der Trisanna erinnert: die Fahrtrichtung muss mehrfach gewechselt werden hieß es für die Trisanna. Hier für den Stikine im Jewel Canyon heißt es: Große Felsen verursachen hohe stehende Wellen und starke Walzen. Es sollte erst rechts gefahren werden, dann scharf zum rechten Ufer wenden, um die schwierigste Passage zu umfahren - but before: scout it out! Alles halb so wild - für wen haben die diese Führer bloß geschrieben - wie gesagt, das fieseste an der Stelle ist nur das blendende Glitzern der Wellen. Die im Flussführer empfohlene Portage auf Wildwechselfaden ist unnötig.

4 Kilometer sind es dann noch bis zum Pitman River, weiterhin hält der Stikine seine hohe Strömungsgeschwindigkeit. Weiter 4 Kilometer führen in den Schreiber Canyon, wo ein felsiges Steilufer auf der rechten Uferseite im Fluss höhere stehende Wellen erzeugt. Links geht's ohne Probleme durch den Lieferanteneingang. Noch 90 Kilometer bis Beggerlay Creek und nur mäßige Schwierigkeiten mit Kiesbankschwellen.

6 oberhalb McBride River

2,5 Km oberhalb der Mündung des McBride Rivers gibt's eine Hütte bzw. ein Camp der BC-Forstverwaltung. Der Fluss bleibt breit und einfach paddelt es sich weiter bis zum Baggerlay Creek der in Kaskaden von rechts in den Stikine mündet. Gleich nach seiner Mündung folgt der Goat Canyon, in dessen Eingang sich eine Stufe schiebt die nur 3/4 links eine große Stromzunge zur Durchfahrt bietet, bei dem Wasserdruck des eingegengten Stikine eine nicht ganz einfache Frage, ob man eine Befragung wagt. Was danach kommt, ist schwierig zu erkunden. Alle Führer empfehlen eine Portage am linken Ufer. Trotzdem wird die Portage linksseitig von allen als eine Tortur beschrieben. mehrfach muss am 1 Km langen felsigen Ufer rauf und runtergeklettert werden. Ein Befahrungsbericht beschreibt solch eine Aktion eines sehr ängstlichen Kameraden: Mehrfach musste er die Strecke machen - das ist normalerweise bei üblicher Ausrüstungsmenge selbstverständlich - aber er trug immer noch einen schweren, sperrigen Bärenötter mit sich rum - der Bär könnte ja schon auf ihn lauern.



Schon früh muss man sich bei der Anfahrt für ein Ufer entscheiden. Ein Auskundschaften der Canyon-Strecke lässt sich meiner Meinung nach besser vom rechten Ufer aus machen, dann ist allerdings der reißende Beggerlay Creek zu überwinden. Auf dieser Flusshälfte ist aber die Eingangsstufe nicht zu befahren, die sichelförmig im Fluss liegt. und die Beggerlay Creek-Mündung als Landeplatz ist zu weit flußab, um hinterher den Fluss nach links zu traversieren, um dort zu portagieren oder die Schwalldurchfahrt zu machen. Rechts ist ein völliges Umtragen wegen der Dichte des Waldes und der Felsklippen und Steilabfälle am Ufer praktisch nicht machbar. Mann kann allerdings die Eingangsstufe

umtragen, wenn man vorher die aufwendige Querung des Beggerlay Creek bewerkstelligt. Die folgende Canyon Strecke mit hohen stehenden Wellen, die von Ufer zu Ufer reichen, schweren Presswassern und Kehrwassern, Stromverschneidungen etc. muss man dann bewältigen. Befährt man auch die Eingangsstufe, muss man äußerst darauf achten, in der Mitte der Stromzunge zu fahren. Gewaltig sind die Geschwindigkeitsunterschiede zwischen Strom und Kehrwassern. Löcher, Verschneidungen, Schrägwalzen beuteln den, der nicht Ideallinie fährt. Aber fahr mal Ideallinie mit schwer bepacktem Boot und eventuell noch Deckslast. Wenn sich der Canyon nach 1 Kilometer öffnet und der Fluss weitere 1,5 Kilometer hinter sich gelassen hat, mündet von links der Klappan River, an dessen linken Ufer die halbfertige Eisenbahnstrecke entlang führt. Heute wird sie von allradgetriebenen Pickups befahren, um weiter in das Spazisi-Parkgebiet zu gelangen. Die Mündung des Klappan wird am Stikine durch die unfertige Eisenbahnbrücke markiert. Rechts auf dem Stikine-Ufer nach der Klappanmündung unterhalb der Eisenbahntrasse auf einer Kiesfläche war eine große Walderdbeerenfläche - Abwechslung fürs Müsli und Grund zum Campieren.

7 Mündung Klappan River

3 Kilometer unterhalb der Klappanmündung durchfließt der Stikine noch einen kleinen Canyon, empfohlen wird die Durchfahrt linksseitig. Noch sind es 18 Kilometer bis zur Brücke des Stuart Cassier Highway, Endpunkt für die Befahrung des oberen Stikine. Wir campen auf dem linken Ufer oberhalb der Brücke, ein kleiner Track führt vom Highway zum Fluss gut für einen Pickup.

8 Brücke Stuart Cassier Hwy

Was gibt es an der Brücke: das Problem, wie komm ich um den Canyon. Wie geht es weiter. Wenn man ohne eigenen Wagen reist, muss man sich einen besorgen. Wir hatten aus einem deutschen Führer entnommen, dass man wohl entweder nach Iskut oder nach Dease Lake trampen müsste, um einen Transport zu organisieren. Also blieb einer von uns bei den Booten und wartete, der andere trampete Richtung Iskut - zum nächsten Roadhouse. Dort fragte er



die Wirtin, ob sie jemand wüsste, der uns nach Telegraph Creek bringen könnte. Und sie wusste jemanden. Kurz angerufen und dann kam er, sagte aber er müsse noch die Shocks an seinem Pickup wechseln, dann könne es losgehen. Shocks wechseln? Ja, die Stoßdämpfer auswechseln. So mal eben. So geht das hier eben - so mal eben schnell, da liegt ja noch ein Wrack im Garten, da sind noch ein paar gute drin...



Unser Chauffeur war Tom D. Black. Er hat mal früher die Hudson Bay Station in Telegraph Creek geleitet, also den Trading Post oder den besser gesagt den Dorfladen. Der gehörte der berühmten Hudson Bay Company, heute noch Betreiber der großen "The Bay"-Kaufhausen in den großen Städten Kanadas. Als The Bay sich zurückzog, wurde in Telegraph Creek aus dem Haus das River Song Cafe. Und Tom macht nun in Organisation und Betreuung von Großwildjagden - für crazy Europeans, die dann mit den Indianern Bären oder Elche jagen können. Bären, Elche...so ein Transport ist da ein willkommenes Zubrot.

Für den, der am Stikine wartete, wurde es recht lang, aber endlich kam der Truck. Es wurde aufgeladen. Und vertäut und abgefahren.

Der Canyon ist 95 km lang und bis damals noch nicht befahren worden. Das Gefälle beträgt im Canyon zwischen 7m/km und 15-20m/Km, die Wände des Canyons sind 300-400m hoch; Es gibt Engstellen von weniger als 10 Metern, durch die das ganze Wasser schießt, das sind 600 bis 1000 Kubikmeter /sec. (Zur Befahrung des Canyons siehe Internetseiten des AKC).

Wir fahren erst mal auf dem Stuard Cassier Highway nach Dease Lake und versorgen uns im Store mit einigen Dingen, die nach 14 Tagen Fahrt zu ergänzen waren. Dann geht es ab vom Highway auf den abenteuerlichen Gravel Road nach Telegraph Creek. Bald sieht man im der Ferne die Berge der Boundary Ranges und die Coastal Mountains. Die Zeit für den Weg nach Telegraph Creek sollte nicht zu knapp bemessen werden. Der Weg ist zum Teil sehr steil, gewunden und schmal, wenn es zum Tuya-River runter geht, sind 20% und mehr Steigung drin. Dort ist auch - so wird berichtet - eine erste Möglichkeit, die Fahrt zu beginnen. Der Nebenfluss hat sich - wie der Stikine - auch einen Canyon gegraben. Und tief unten rumpelt der dem Stikine entgegen.

Es geht noch wieder rauf und nach einiger Zeit kommt der weg durch das Indianerreservat und windet sich dann nach Telegraph Creek herunter. Von oben sah man damals das neue Blechdach des River Song Cafes blinken. Unten liegt der ort dicht zwischen Fluss und Felswand schmal eingeklemmt. Wir laden ab, bezahlen Tom, der im Cafe noch vorbeischaud und den neuen Besitzern noch erzählt, das er den Trading Post früher mal geleitet hat - und bauen unser Zelt auf. den Tag beschließen wir mit einem mexikanischen Abendbrot im River Song Cafe.

9 Telegraph Creek

Die Tour beginnt in dem noch immer engen Canyon, der Fluss fließt schnell. Man ist versucht, auf dem Gegenufer den Telegraph Trail zu suchen, der vom Mount Edziza herunterführt. Doch man wird ihn schwer finden. Irgendwo führt er den Mess Creek hinauf, aber er beginnt an einer anderen Stelle gegenüber von Telegraph Creek.

Was ist eigentlich Telegraph Creek?

Da war mal die Idee, eine Telegraphen- (Morse, später Telefon) Leitung von den "lower 48", also den unteren 48 Staaten, nach Europa über Kanada, Alaska, Sibirien, Russland nach Europa zu bauen. Weil man mit Dampfbooten irgendwie bis nach Telegraph Creek, also bis der Canyon die Weiterfahrt endgültig blockiert, kommen konnte, um Material bis dahin zu transportieren, wurde dort ein Construction Camp aufgebaut. Und am Telegraph Creek ging die Leitung dann wieder auf das Plateau zurück, nachdem sie am Mess Creek vom Edzizaplateau herunter gekommen war. Gleichzeitig, da mit Raddampfer erreichbar, war Telegraph Creek das Hintertor zum Klindike. Man musste sich dann nur zum Dease Lake durchschlagen, dann bis zum Liard auf dem Fluss etc.



Buck's Riffle, Tree Sisters, Bad Rapids, sind die Knackpunkte des Tages. Doch der Reihe nach. Es ist nicht viel Komfort, der einem beim einsteigen in Telegraph Creek geboten wird. Nur ein schmaler Streifen am Fluss lässt wenig Platz zum packen. Und auch am Ufer zieht der Fluss mit ungehinderter Strömung - professionelles Einsteigen ist notwendig. Noch kachelt der Fluss in dem engen Tal, das von Felswänden begrenzt wird. Bald nach dem Start mündet der Mess Creek von Süden. Bis Glenora sind noch einige Zivilisationszeichen zu sehen, die Gegend hier war zu Goldrush-Zeiten gut und ist auch jetzt noch schwach besiedelt. Es gibt im Flussverlauf einige Rapids, allerdings kann man ohne viel Probleme alles leicht bewältigen. Die Three Sisters erinnern an ähnliche Felsen im Yukon, 3 Felsen schräg im Strom verteilt und natürlich angespült - aber schon durchschnittliches Fahrkönnen erlaubt ungefährdete Passage. Gleich danach folgen die Bad Rapids, Doch auch hier ist der Name wohl eher von den Steamboat-Capt'n's kreiert worden.

Glenora ist heute nur noch dadurch zu erkennen, dass vereinzelt Cabins und Hauser durch den Buscvh zu sehen sind und dass eventuell einige Leute am Fluss stehen und fischen - einst standen hier Zelte und Hütten von 5000 Leuten (1898). Nach den Hudson Flats findet sich dann ein netter Zeltplatz, leider hat mein Boot beim Autotransport gelitten; es leckt ein wenig, weil von der Ladekante des Pickup das Polyester in der hinteren Hälfte durchgerüttelt wurde. Eine Polyester-Sitzung ist heute Abend notwendig, um das Loch zu stopfen.

10 unterhalb Glenora

Man kommt immer näher an die Küstenberge, die mit Ihren Schneekappen, den alpinen Felstürmen und den Gletschern die



Kulisse bereichern. Bemerkenswerte Punkte im fluß sind Dutch Charlie Rapids, die Mündung des Chutine River, der doch einiges an Wasser dazu bringt und es ist sicher ganz interessant an seinem Ufer ein Stück hinauf zu wandern: 10 Km einwärts ist ein altes Goldminengelnde in manchen Führern erwähnt - wir sind allerdings daran vorbeigeschaukelt. Mit der Mündung des Chutine Rivers verzweigt sich auch der Stikine und hat etliche größere Kiesinseln, bis schließlich die Grand Rapids auftauchen, je nach Wasserstand problemlos. Der rechte Arm, Steamboat Channel wurde einem alten Schaufelraddampfer, der Hazel B, zu Verhängnis, deswegen der Name.



11 Devils Elbow / Klootchman Canyon

Zeltmglichkeit gab's am Klootchman Canyon. Der Blick in die Berge ist grartiger geworden. Dafür ist die Fahrt auf dem Fluss wenig aufregend. Viele gre Kiesinseln. Manche bewachsen mit Wald. andere überhäuft mit Logjams - also angetriebenen Bäumen. Devils Elbow ist ein größer Berg auf der linken Flusssseite, der den Blick lange einfängt. In der Ferne taucht der Little Canyon als felsige Einengung des weitgefächerten Stikine auf. Ab und an kommen gre Aluminium-Schüsseln mit 2 gren laut dröhnenden Außenbordmotoren vorbei, besetzt mit einer ganzen Ausflglergruppe und einer riesigen Kühltruhe für Budweiser, Hotdogs und Hamburgern: Und kurz vor dem Erreichen des Little Canyon winkt uns so eine Ausflglerfamilie vom Ufer aus heran, und ld uns ein. Wir haben kaum unsere Bootsspitzen in den Ufersand gebohrt, da sind in unsere Hände schon Bierdose und Hotdog gesteckt. Wir haben das Boot noch nicht verlassen und wir sind schon eingeladen. Na schön, das schont den Proviant - müssen wir verhungert aussehen.

Wunderbar - mal was anderes als eingeweichtes Trockenfutter, Müsli und Tee.

Man bewundert uns, dass wir mit den kleinen Booten unterwegs sind, ganz aus Deutschland - einer der Jungs ist natürlich auch mal mit der Army dagewesen. Tough. Und was wir machen wenn wir umkippen.... Dumme Frage, tun wir nicht

Völlig satt nach einigen Hamburgern und Hotdogs und diversen Budweisern verabschieden wir uns und fahren weiter. Bestes Fotografierwetter und schönes Panorama. Langsam mit gezckter Kamera lassen wir uns in den Canyon reintreiben. Aus einem Tours-Magazin-Bericht weiß ich daß die Autoren dort im Faltboot gekentert sind. Aber bis auf größere Presswasserteller sieht es harmlos aus. Ich treibe quer herunter, ganz easy. Fotografiere noch, pack die Kamera in die Tasche und schließe dann Fotobeutel und Luke als eine Windb auf mich zu fegt. Man sieht es an den feinen Wellenriffeln auf dem Wasser. Im selben Moment, als die B mich erreicht, plumpse ich auch von einem Presswasserteller in die Verschneidung zwischen zwei Presswassern. Das Paddel lag schräg neben mir auf dem Boot und kann es gerade noch mit einer Hand greifen, damit es nicht abhaut... da kippt mich dieses blöde Presswasser, ich hab das Paddel nicht richtig im Griff, es schlägt unters Boot und zeiht mich mit.... Gurgelnd und blubbernd verschlingt mich das Wasser. Irgendwie versuche ich das Paddel richtig zu greifen und eine, eine zweite Rolle anzusetzen, das Gepäck auf dem Heck behindert mich, das Paddel ist nicht richtig in der Hand, alles misslingt, ich habe heute auch den Neo nicht an, nur Jeans, Norwegerpulli, aber das es kalt wäre, merke ich nicht. aber an Land schwimmen geht nicht, der Canyon ist wie eine Flogasse und spült alles in die Mitte. Sch....

Henning ist weit weg, zwar oberhalb von mir, hat aber nichts mitbekommen. Merkt auch jetzt nichts. Mir hat es einen Turnschuh beim aussteigen ausgezogen, ich drehe das Boot um, um das Herauschwemmen von Ausrüstung zu unterbinden und schwing mich irgendwie drauf, aber die Kiste ist randvoll. Hennig bekommt mit, was los ist und zieht mich an Land in eine kleine Felsnische im Canyon. Ausleeren des Bootes geht schnell, praktisch nix ist abgeschwommen, selbst der Schuh findet sich wieder. Und nass geworden ist auch fast nix. Nur 'ne Knckebrottte hat Feuchtigkeitsspuren Jetzt nachdem alles ausgeleert und die Ausrüstung einigermaßen durchgesehen und trockengelegt, das Boot wieder mehr oder weniger gepackt ist, beginne ich die Kälte meiner nassen Klamotten zu fühlen und beschließe meinen Neopren-Longjohn anzuziehen. Verkehrte Welt.

Wir paddeln noch ein Stück bis zu einer Jagd-Cabin und beschließen unser heutiges Abenteuer. Bemerkenswert: Rund um die Cabin liegen Mottenkugeln verstreut. Als Tom, unser Fahrer, uns erzählte, das Mottenkugeln Bren fernhalten, dachten wir es sei Trapperlatein. Hier war nun der Beweis.

Die Htte war eine gute Gelegenheit, meine nassen Klamotten zu trocken. Ein bisschen hat mich das Erlebnis auf die realen Tatsachen einer solchen Tour zurückgeholt. Durch Unaufmerksamkeit einen Fehler gemacht. Auf Hilfe eines Kameraden angewiesen. Bei einer Solotour wahrscheinlich völlig aufgeschmissen.

12 Cone Mtn.

Hier beginnt sich der Fluss wieder stark zu verästeln. Bald mündet der Scud River, der zwar recht mickerig über den Kies in den Stikine plätschert, aber doch ein ganz anständiges Tal ausgewaschen hat. Bald gibt es die letzte Schnellen und Wellen bis zur Mündung, es folgen viele gre Kiesinseln und es bietet sich ein grartiges Panorama dort, wo die Inseln nur minderen Bewuchs aufweisen. Auf den Kiesinseln, besonders an den angeströmten Enden häufen sich Verhaue aus grauen, verwitterten riesigen Baumstämmen, wobei immer mal wieder einer bedrohlich oszilliert, wenn er noch halb im Wasser hängt und die Macht des



Wasserdrucks versucht, ihn mitzureißen. Andere Inselsysteme bilden Flussarmenlabyrinth in dichten

Urwald, so dass eine Orientierung schwierig scheint, denn immer wieder ist ein solcher Arm plötzlich verammelt mit Treibgut. Heute erreichen wir den Flood Glacier, der erste große Gletscher, der fast an den Fluss heranreicht. Bevor wir uns niederlassen, wollen wir noch zum Kalbungssee laufen. Durch relativ trockene Bachbetten kommt man dorthin. Die Steine im Bach weisen eine rostbraune Färbung auf, es scheint, dass im Gletscherbereich eisenhaltiges Gestein vorhanden sein muss. Wir schaffen es bis weit oberhalb der Endmoräne zu laufen und haben einen schönen Blick ins Stikine-Tal. Das war bisher nicht möglich, denn überwiegend ist das Tal so dicht bewachsen, dass ein Fortkommen nicht möglich scheint.

13 Flood Glacier

Der nächste Tag führt uns wieder bei hervorragendem Wetter durch die gewaltige Bergkulisse mit vielen vergletscherten Gipfeln. An den Flanken der Berge donnern unzählige Wasserfälle herunter, deren Wasserfächer auf den blanken Felsflächen in der Sonne glitzern. Einmal schwimmt ein merkwürdiges braunschwarzes Stoffkissen auf uns zu. Erst beim näherkommen bemerke ich, dass es ein Schwarzbär sein muss. Da Bären schlecht sehen und ich in Lee angedümpelt komme, merk er lange Zeit nicht, dass er unaufhörlich zu mir treibt. Umständlich versuche ich meine Kamera schussbereit zu machen - aber das Tele verklemmt sich - als ich dann endlich soweit bin, hat auch der Bär gemerkt, was los ist und sucht das Weite, paddelt geschwind Richtung Ufer wo er mir den Hintern zu wendet und im Dickicht verschwindet. War nix mit Bärenfoto, mir gelang nur das Portrait eines Bärenhintern. Jack Wilson Creek, Anuk River, Porkupine River münden von links, dann folgt von rechts der Sterling Creek, wir im Fluss merken allerdings häufig nicht, was da reinkommt, denn dank der vielen Nebenarme ist es weiterhin recht unübersichtlich. Nur die Navigation jeweils zum Hauptstrom bewahrt vor Fehlern. Neuerdings sollen dort gefährliche Bäume sogar mit Kettensägen entfernt werden, damit sich Motorbooter nicht verletzen. An der Mündung des Anuk gab es in historischer Zeit die erst Niederlassung der Hudson Bay Company (1866).

14 Mud Glacier

Mud Glacier liegt etwas zurück in einem Seitental und besitzt einen größeren Kalbungssee, der ab und an wohl mal überläuft und Überschwemmungen verursacht - ansonsten ist sein Name aussagekräftig: er ist ein recht schmutziger Gletscher. Die Namensgebung geht wohl auf John Muir zurück, wie auch der Great Glacier seinen Namen von ihm bekommen hat. Auf der heutigen Tagesetappe bis zum Iskut River passieren wir auch den besagten Great Glacier. Er ist der größte im Stikine-Tal und sein Kalbungssee füllt den gesamten Talkessel vor dem Gletscher aus, so dass eine Wanderung zu Gletscherzunge nicht möglich ist. Der Weg vom Fluss zum See ist allerdings recht kurz. Zu fixiert waren wir auf den Besuch des Gletschers; und zu unwissend dazu. In unseren Führern stand nichts von den warmen Quellen gegenüber vom Gletscher am linken Stikine-Ufer. Man muss schon einen der kleinen linken Seitenarme nehmen, lange bevor man rechts zum Gletscher hoch wandern kann. (für alle, die jetzt hinfahren, rate ich den Flussführer von Jennifer Voss zu Rate zu ziehen).

Zum Great Glacier ist noch folgende Geschichte zu erzählen. Früher ging die Gletscherzunge weiter ins Tal hinein und blockierte immer wieder im Winter den Stikine. Wenn dann im Frühjahr die Indianer mit ihren Kanus zur Küste paddeln wollten mussten sie warten bis sich das Wasser des Stikine einen Tunnel durch das Eis geschmolzen und gefräst hatte. Nun sind Männer nicht immer 'ganze Kerle' und es war schon eine Mutprobe, mit dem Kanu durch diesen neuen Tunnel zu fahren - er konnte ja noch nicht völlig durchgebohrt sein. So setzten diese Mutigen Indianer den ein Kanu mit alten Frauen in den Fluss und ließen sie voraustreiben - wenn sie heil auf der anderen Seite ankamen, war der Fluss im Gletscher schiffbar - nett, nicht?

Bald nach dem wir von unserer Wanderung zum Gletschersee zurückgekommen sind und weiter paddelten, hörten wir laute Maschinengeräusche wie von einer großen Autobahnbaustelle - sehr befremdlich nach den vielen Tagen purer Natur. Beim näherkommen an die Iskutmündung stellen wir fest, dass hier das Tal bereits fest in der Hand der Holzindustrie ist. (1988! heute ist sicher alles wieder anders... damals war das die einzige Stelle, an der wir was von Kahlschlag sahen)

Wir suchten uns nach der Kracke einen Zeltplatz auf einer höheren gemütlich ausschauenden Kiesinsel. Als das Zelt schon steht und das Menü schon brutzelt, kommt ein Motorboot vorbei und der Fahrer warnt uns, das heute nacht der Fluss ca. 1 Meter höher steigen wird. Na ja. Unser platz wird wohl gerade reichen - das ist schon die höchste bezeltbare Stelle der Insel.

15 Iskut River

Der Fluss ist heute sehr viel höher als gestern. Doch es ist noch etwas Freibord übriggeblieben. Vom Zeltplatz aus hat man einen schönen Blick in den großen Talkessel mit der Mündung des Iskut. Hier macht es den Eindruck, als sein der Iskut noch größer als der Stikine. Sicher, es trägt.

Vom Iskut wird gesagt, dass er wegen einer großen, noch unzugänglicheren Schlucht unterhalb des Stuart Cassier Highway unfahrbar sei. So von der Straßenkarte aus macht er ja den Eindruck, als müsste das auch ein lohnendes Ziel sein, denn man kommt ja einfach an seinen Oberlauf, den See. Der Highway läuft da ja dran lang. Man erzählte uns das es mal eine britische Expedition mit der Befahrung versucht hätte, sie hätten allerdings 14 Tage für das Umtragen der Schlucht gebraucht....

Bald nach der Iskut-Mündung wendet sich der Fluss ganz nach Westen und strebt dem Pazifik zu. Kurz davor taucht



auf der rechten Seite ein weithin sichtbares Holzhaus auf: das kanadische Boundary House, die Zollstation der Mounties.



Dann kann man auch die Grenze erkennen. Ein breiter Kahlschlag läuft den Berg rauf. Bald mündet auf der linken Flussseite ein grüner sauberer Strom. Lange lässt sich sein Wasser noch im Braungrau des Stikine-Wassers verfolgen. Es ist der Red oder Clearwater Slough. bald nach seiner Mündung - wir sind jetzt auf US-Amerikanischem Gebiet - steht die erste Hütte des Tongas National Forrest Service. Es sind für Alaskas Forrestservice typische Nurdachhütten. Im Untergeschoss sind Tisch, Petroleum-Stove, Kochnische, Eine Leiter führt auf den Boden des zweiten (Kriech-Geschosses, auf dem man ein Matratzenlager einrichten kann.

Diese Hütte zeichnet ein zauberhafter Blick hinüber ins Iskut-Tal aus. Traumhaft. Wenn man die Hütte nutzen will, muss man sich vorher beim National Forrest Service, z.B. in Wrangell anmelden. Die Nutzung ist nicht ganz billig!...

Wir paddeln nach langer Pause weiter und suchen nach der Einfahrt zu den Chief Shakes Hot Springs - den berühmten Quellen. Hiervon hatten wir glücklicherweise eine Beschreibung. Allerdings wählten wir den umständlichen Weg von unten rauf. Man muss in einem Seitenarmabyrinth den Weg zu einem schmalen Kanal finden, der dann nach einigen Windungen vor einen Holzhüttenkomplex führt. Natürlich liegt dort schon ein Motorboot. In mehreren Hütten sind dort große Holzzuber in einem Holzpodest, in die das warme Wasser geleitet wird. Die Amerikaner sind ja prüde. Also waren die Gäste, die vor uns da waren auch korrekt bade-bekleidet. Aber sie verließen bald das Gelände und wir hatten die Bottiche bald für uns allein. schön warm war's.

Als wir unser Badevergnügen beendet hatten, tauchte eine neue Bademannschaft auf, die sich auch schnell anschickte, amerikanische Prüderie fallen zu lassen. Allerdings: der Colt musste mit in die Badestube. Es könnte ja ein Bär kommen.....

Wir beschlossen, unterhalb des Badelandes unser Camp für heute einzurichten. Bald bekamen wir Gesellschaft von anderen Kanuten. Ein Holländer, der in Whitehorse als Sozialarbeiter für die Indianer arbeitete, mit seinem Sohn und ein Freund. Sie waren von Telegraph Creek - wo sie ihren Wagen stehen gelassen hatten - auf dem Wasserweg zu den Queen Charlotte Islands zum Seakayaken. Von Wrangell wollten sie die Fähre nach Rupert nehmen und dann die nächste Fähre zu den Inseln. Sie interessierten sich sehr für unsere Boote (komisch) besonders für den Metzler Spezi L von Henning. Ich erwähnte, dass ich gerne mein Schiff in Wrangell verkaufen würde, da ich davon gelesen hatte, dass das schon mal welche gemacht hatten, und ich mein Boot dann nicht mehr umständlich nach Hause Fliegen müsste. Ja und schon kam der Deal zu Stande. 14 Jahre alter Nashbau eines Pavel Bone Combi 430 mit Steuer (selbstgepfuscht) findet immerhin für ein paar hundert kanadische Dollar schnell einen neuen Besitzer und bekommt eine neue zünftige Heimat: es soll bei Freunden auf den Queen Charlottes bleiben

16 Chief Shakes Slough Hot Springs

Weiter geht es zum Shakes Glacier, der Oberhalb des Shakes Lake ein diesen See kalbt. In den See kommt man über den Shakes Slough, einen erste weiten Wasserbereich, der weiter oben schmal wird und einiges an Strömung aufweist. Angeblich soll man u.U. portagieren oder treideln müssen, wir kamen so rauf. Der Slough endet in einer alten Endmoräne, der natürliche Barriere für die vom Wind über den See gewehten



Kalbeisberge. Hier kann man mit richtigem Grönlandfeeling zwischen ganz mächtigen Eisklumpen hindurch paddeln. Nur dass sie alle auf Grund liegen und so wesentlich ungefährlicher sind als Grönländische Eisberge. Aber die Farbe stimmt: weis, blau und klar...

Der See selbst ist unspektakulär, einige Wasserfälle donnern von den Hängen, am Ende schiebt sich weis-grau der Gletscher ins Wasser. Der Rückweg bietet uns bei langsam verdunkelndem Himmel - es beginnt zu regnen, wir sind nicht fern der Küste - einen dramatischen Ausblick auf die letzten Bergketten vor der Mündung in die Inselwelt der Inside Passage.

Wir campen bei der Forrest Service Hütte am Beginn des Shakes Slough. Sie ist nicht besetzt, und das Wetter sehr trüb und verregnet, so okkupieren wir das Ding mit etwas schlechtem Gewissen und angestrengtem Hören, ob irgendwo ein Motorboot dröhnt.

Nix dröhnt. Wir machen es uns trotzdem gemütlich, feuern den Kocher an und trocknen unsere nassen Klamotten. Der Proviant ist nun doch etwas einseitig, manches Geliebte ist jetzt alle, ein Teil des restlichen Knäckebrot bröselig und pappig

17 Shakes Glacier Cabin

Der letzte Paddeltag beginnt mit bedecktem Wetter. Wir fummeln uns durch die vielen Kanäle des Delta, haben Glück, dass wir nirgendwo auflaufen und trockenfallen, denn die Tide ist hier doch recht anständig. Lange überlegen wir, ob noch Zeit ist für einen Abstecher in den LeComte Glacier, aber man hatte uns erzählt, das Eis häufig die Zufahrt blockiert und dann ist das kein Vergnügen, da man nichts sieht...

Also wenden wir uns nach Wrangell, paddeln noch durch den Hafen und schauen, wo man sich Zoll/Einwanderungs-mäßig anmelden kann, aber es ist gerade Niedrigwasser und Aussteigen im Hafen sehr umständlich, also Schiet drauf - wir fahren zum Campground am südlichen Ortsrand.

18 Wrangell

Ja. man muss sich beim Hafenkaptän anmelden. Der saß damals in dem Haus, in dem auch das Postamt war. Aber das Gitter am Aufgang zu seinen Büros war verrammelt. Irgendwo sollte auch eine Telefonnummer zu lesen sein, unter der man ihn anrufen kann. Aber wir hatten keine Quarters da, die Post war auch schon zu ... und: "Shiet op". Machen wir morgen. Morgen war auch das Gitter zu und im Postamt sagt man uns, dass der Harbourmaster auch heute nicht mehr da ist aber wir sollten da und da anrufen. Also suchen

wir uns 'ne Telefonzelle und ich muss anrufen. Da bekomme ich aber was zu hören.... Von wegen er hätte uns schon gestern gesehen und wir hätten die Pflicht, und keine Ausrede und und und....

Aber dann lässt er sich unsere Pass- und Visumnummern geben und gut is. Wir treffen unseren Kanadische Holländer und machen den Bootsdeal perfekt, besuchen den Waschsalon, schauen die Ziemlich "abgewrackte" Stadt an und die vielen Totempfähle und organisieren unsere Fähre nach Rupert.

Der Rückweg war einfach zu bewältigen: ALaska Marine Highway nach Prince Rupert - mit gutem Platz auf dem Solarium der Fähre. Das ist das obere hintere Deck, das zum Teil mit Glas überdeckt ist und mit Heizstrahlern bestückt, und das Phantastischen Ausblick bietet. Dort gibt es kostenlose Liegestühle, die man allerdings rechtzeitig ergattern muss. Man kann aber auch sein Zelt im hinteren Bereich des Decks aufschlagen, das Deck bietet extra Befestigungsmöglichkeiten für Kuppelzelte. Eins ist gut: als walk-on-Passenger kommt man mit der Fähre immer mit!

Ähnlich geht es mit den BC-Ferries nach Vancouver Island. zuvor müssen wir allerdings noch durch die Inquisition der kanadischen Einreisebehörde, aber die Zöllnerin macht uns hinterher ein Angebot: Sie nimmt uns in ihrem Wagen (original VW-Beetle) mit in die Stadt, während wir unsere Sachen im Fährgebäude lassen können. (sie spricht Deutsch und hat verwandte in Bremen, schön wa?) So können wir den halben Tag Wartezeit vernünftig verbringen.

Auch durch Vancouver Island bekommen wir einfach einen "Lift" - wir lernen auf der Fähre einen Hamburger Rentner kennen, der uns so nett findet, dass er uns mit seinem wagen bis zur Fähre nach Vancouver Stadt mitnimmt. Er selbst hat seinen neuen VW-Bus gleich in die Staaten verschiffen lassen und ist nun mit seiner Frau 6 Monate im Campingbus unterwegs. damit haben wir auch das letzte Transportproblem gelöst...

Wunderbar!

STIKINE - Bibliographie

1.) The Stikine River , ISBN 0-88240-133-5

Vol 6, No 4, 1979 \$9.95, Alaska Geographic Society, 137 E Seventh Avenue - VG, Anchorage 99501-3607, Alaska - Fax:278-6582

2.) John Muir : Stickeen

Heyday Books, Berkeley, ISBN 0-930588-48-7 \$6.95

3.) Gary Fiegehen Stikine, The Great River

Douglas & McIntyre, Vancouver + Toronto 1991, ISBN 0-88894-736-4

4.) Ulrich Schaffer: Wildnis in uns

Edition Schaffer in Kreuz-Verlag 1989, ISBN 3-7831-1002-5

5.) Leosch Schimanek: Kanada - Alaska, mit dem Schlauchboot durch die Wildnis

Badenia-Verlag, Reihe Abenteuer heute, Karlsruhe 1995, ISBN 3-7617-0311-2

6.) Diekmann Thieme: Wildnis Privat, der Ratgeber für Kanutouren in Kanada; Seite 235-249

Verlag Diekmann/Thieme 1984, ISBN 3-9800734-1-6

7.) Ferdi Wenger: KanuAtlas Kanada Band 1: West- & Nordwestkanada Seite 142 - 151

Verlag Diekmann/Thieme 1987, ISBN 3-9800-734-2-4

8.) Jennifer Voss: Stikine River - A guide to paddling The Great River

Verlag Rocky Mountain Books 1998, ISBN 0-921102-57-7 \$12.95

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

Inhalte: Inhalte dieser Seiten wurden sorgfältig 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.