

Die Sehnsucht nach der Unmittelbarkeit

Auf dem George Parks Highway zum Denali Park

Alaska ist mit einer Fläche von 1,43 Millionen qkm der mit Abstand größte Flächenstaat der USA, mit seinen knapp 750.000 Einwohnern aber bevölkerungsmäßig der viertkleinste (Nur Wyoming, North Dakota und Vermont haben noch weniger Einwohner) Das hat den kuriosen Effekt, dass Alaska mehr Senatoren in den amerikanischen Kongress entsendet als Repräsentanten, nämlich wie alle anderen Bundesstaaten zwei in den Senat, aber nur einen Abgeordneten in das 435köpfige Repräsentantenhaus. So riesig dieser 49. Bundesstaat der USA auch ist (als 50. und bisher letzter kam im Jahre 1960 Hawaii hinzu) - seine Hauptstadt Juneau in der Inselwelt des Alaska- Panhandle ist mit ca. 30.000 Einwohnern der mit Abstand der kleinste Regierungssitz eines amerikanischen Bundesstaates. Dann wieder ein Superlativ. Der höchste Berg Amerikas, der Denali/Mount McKinley befindet sich in Alaska. Der längste Fluss Alaskas, der Yukon, bringt es mit seinen 3.180 Kilometern Länge unter den Flüssen der USA auf den dritten Platz.

Wie steht es mit dem Klima? Kalt und nass. Aber wie kalt und nass? Während es in der Inselwelt Süd-Alaskas fastimmer regnet und Nord-Alaska fast vollständig vereist ist, schwanken die Temperaturen in Zentral-Alaska um unglaubliche einhundert Grad. In der Ebene von Fairbanks waren in einem der heißesten Sommer der letzten Jahre 25 Grad gemessen worden, während im Winter bei Delta Junction die

Temperaturen auch schon auf -72 Grad gefallen sind. Kein Land für schwache Autobatterien. Einen klimatischen Sonderfall stellt die Inselkette der Aleuten zwischen Alaska und Sibirien dar, von der behauptet wird, sie litte unter dem schlimmsten Klima der Erde, weil an ihren Küsten die pazifischen und die arktischen Eismeerströme aufeinandertreffen. Ganz ähnlich wie Sibirien ist auch Alaska bei dieser Größe und klimatischen Unberechenbarkeit bis heute verkehrstechnisch nur unvollkommen erschlossen. An den Küsten verbinden Fährlinien die einzelnen Orte, die wichtigste ist die „Alaska Inside Passage“ von Bellingham im Bundesstaat Washington bis Skagway bzw. Anchorage. Die weiträumige Erschließung vollzog sich mit auf der Grundlage des inneralaskischen Flugverkehrs mit Hilfe von Wasserflugzeugen und Flugbooten. Das bequemste aber geografisch eingeschränkteste Verkehrsmittel ist die Eisenbahn. Vier Strecken im Sommer und zwei Strecken im Winter verbinden die wichtigsten Orte in Zentral-Alaska, wobei immer wieder Elche von den Eisenbahnen überfahren werden, weil die Tiere gerne die Schienen als Wege durch die vereisten Wälder nutzen. Im Vergleich zu den anderen Bundesstaaten der USA ist nur Zentral-Alaska hinreichend durch Straßen erschlossen, von denen vier immerhin den Rang eines „Interstate“-Highways besitzen, ohne dass sie die Qualität vergleichbarer Interstate-Straßen in den lower 48 erreichen. Die berühmteste ist der Alaska-Highway, der von Dawson Creek in Britisch Columbia gut zweitausend Kilometer bis nach Tok bzw. Fairbanks führt. Die am intensivsten frequentiertesten Straßen Alaskas sind der Glenn Highway und der George Parks Highway, die Anchorage und Fairbanks, die beiden größten Städte, miteinander verbinden.

Diese geografischen Basisdaten hatte ich mir in mein Skizzenbuch notiert, ohne zu wissen, was sie mir im Ernstfall nutzen würden. Als wir den Motor unseres T19

Camperhomes anließen, gab es ohnehin zunächst Wichtiges zu erledigen. Wie nahezu jeden Camperhome, der in Anchorage startete, führte uns die erste Fahrt zum Walmart Supercenter in der Debarr Road zum Einkaufen. Nudeln, Reis, Kartoffeln, Wein, eingefrorenes Fleisch, Gemüse, Obst, Wasser und Saft, wie immer fast alles in für Europäer ungewohnt großen Portionierungen, schleppten wir vom Store zum Wagen, so dass wir Schwierigkeiten hatten, die Lebensmittel in Kühlschrank und Stauraum unterzubringen. Übrigens waren die Parkplätze von Walmart die inoffiziellen Treffpunkte von Wohnmobilen aller Art, denn es war erlaubt, auf ihnen zu übernachten und am Morgen die sanitären Anlagen zu benutzen.

Bei den Wohnwagenfahrern, die wir an diesem Nachmittag kennenlernten, handelte es sich überwiegend um ältere Herrschaften, die ihr Erspartes in rollende Wohnhäuser investiert hatten und nun ihren Lebensabend damit verbrachten, Nordamerika abzureisen. Pete und Aline stammten aus Sacramento in Kalifornien und waren vor vier Monaten über den Alaska-Highway angereist. Nun befanden sie sich schon am Ende ihrer Reise, die sie zehntausend Kilometer kreuz und quer über alle befahrbaren Straßen Alaskas und Yukons geführt hatte. Pete war ein großer breitschultriger Mann mit einem vernarbten Gesicht, seine Frau Aline war eine kleine quirilige Person, die immerfort um ihren Pete herumswirrte. Ihnen hatte es in Alaska gut gefallen, jedenfalls viel besser als in Mexiko oder Mittelamerika, wo es zwar billiger, aber gefährlicher gewesen sei. Die einzige Gefahr, vor der man sich in Alaska in Acht nehmen müsse, seien die Elche, die urplötzlich aus dem Unterholz auf die Straße gerannt kämen und manchmal die Fahrzeuge einfach umranneten.

Nach dem Einkauf bei Walmart verließen wir die Stadt und fuhren den Glenn Highway nach Norden. Der Wagen fuhr

sich erstaunlich leicht, und auch an die erhöhte Position im Fahrerhaus über der Fahrbahn gewöhnte man sich schnell. Eine Zeitlang führte die Straße parallel zu den Schneisen der Alaska Railroad, die Anchorage und Fairbanks verbindet. Links und rechts der Straßen befand sich Birken- und Tannenwald am Fuße stark bewachsener Hügel. Dann tauchten die ersten Schilder auf, die vor kreuzenden Elchen warnten. Viele von ihnen wiesen Einschussspuren auf. Die Autofahrer hatten also aus dem fahrenden Auto auf die Schilder gefeuert, ob aus Wut oder Gaudi, wer wollte das wissen?



Hier fuhr ein rustikaler Fahrer vorüber

Unseren ersten Stopp machten wir in der Eklunta, einer kleinen Athabaskensiedlung gleich am Glenn Highway. Der Ort selbst machte wenig her, seine Attraktion war der Eklutna-Village Historic-Park, in dem es eine echte Kuriosität der Völkergeschichte zu besichtigen gab. Denn die Athabasken-Indianer von Eklutna hatten sich unter dem Einfluss russischer

Missionare früh und vollständig zum orthodoxen Christentum bekehrt. Das war lange her, und als wir Eklutna erreichten, waren die orthodoxen Missionare ebenso verschwunden wie die meisten Athabasken - geblieben aber war ein kleiner Friedhof, auf dem die Gräber russisch-orthodoxer Indianer zu besichtigen waren. Sie waren in sogenannte spirit houses bestattet, länglichen Särgen aus Holz und Blech mit einem kleinen Giebeldach, auf denen bunte viereckige Scheiben hochkant befestigt waren. An ihren Seiten befanden sich Blumenbeete und die typischen orthodoxen Kreuze mit dem abschüssigen Querbalken an ihrem unteren Ende. Malerisch im Fluchtpunkt des Friedhofs lag die bunt angemalte russisch-orthodoxe Kirche zum heiligen Nikolaus, die leider geschlossen war. Merkwürdige Seitenwege geht die Kulturgeschichte - in der Südsee hatte ich protestantische Samoaner kennengelernt, die ihrer Sinnenfreude mit dem engen Ethikkorsett des Luthertums zu Leibe rückten, in Mittelamerika war ich guatemalteken Bauern begegnet, die bei ihren Umzügen den Christus am Kreuz wie einen Indianerhäuptling mit prachtvollem Federschmuck ausstatteten, und nun betrachtete ich die Gräber russisch-orthodoxer Athabasken-Indianer, von denen manche mit paganen Holzschnitzereien versehen waren. Amerikanische Hare-Krisna-Jünger, die die Bhagavad-Gita lasen oder jüdische Äthiopier, die den Lehrern der Thora folgten - die Welt war zu einer Zentrifuge geworden, in denen die Werte aus allen Himmelsrichtungen wie in einer Lotterie über die Völker geschleudert wurden. Kurz hinter Eklutna verließen wir die Straße und fuhren auf einer Schotterpiste etwa fünfzehn Kilometer in den Wald, mitten hinein in eine dunkelgrüne Front mächtiger Bäume, deren Äste sich von beiden Seiten der Straße wie die Arme eines Ungetüms über unseren Wagen schlossen. Inzwischen war es noch dunkler geworden, und schmutzig-graue Regenwolken bedeckten den Himmel, als wir den Eklutna-See

erreichten. Der Anblick des Sees und der mächtigen Gletscher, die ihn speisen, gehört zu den klassischen Fotomotiven einer Alaskareise, doch als wir an diesem Abend den Wagen stoppten, war nichts zu erkennen außer Regen und Dunst. Niemand außer uns war auf den anderen Stellplätzen zu sehen, und als ich aus dem Wagen stieg, betrat ich matschigen, modrigen Grund. Neben dem Eingang des Campgrounds befand sich eine Art Postkasten, in den die Camper, bevor sie sich auf dem Platz niederließen, ihre zehn Dollar Übernachtungsgebühr einwerfen konnten. Der Platz verfügte über keine elektrischen Anschlüsse und auch keine Dump-Station, dafür gab es einen stabilen alaskischen Donnerbalken, von außen gut verschließbar, damit einem Bären und Elche bei dem Geschäft keine Gesellschaft leisten konnten.

Unser erstes Abendessen im Camperhome prägte ein Muster, das wir für den Rest der Reise beibehalten sollten. Ich war für die einfachen Arbeiten zuständig, für das Tischdecken, Spülen und bald auch für das Frühstück. Wolfgang dagegen regierte am Herd, kochte, würzte und schnitt, mischte und portionierte mit staunenswerter Meisterschaft Fleisch und Fisch, Gehacktes und Vegetarisches und was immer auch nach dem Rhythmus unserer Walmart Einkäufe auf den Tisch des Camperhomes kam. Aus großen Benzinkanister ähnlichen Plastikbehältern mit Zapfhahn füllten wir unsere Becher mit nordamerikanischen Wein, der sehr, sehr bitter schmeckte und deswegen auch gesund war, weil man von ihm einfach nicht zu viel trinken konnte.

Nach dem Abendessen verließen wir den Wagen und stapften zum Ufer des Sees, überquerten Kies und vermoderte Bäume und versuchten irgendetwas jenseits des Sees zu erkennen. Doch es war nichts zu sehen, als schwarzes Wasser mit den unzähligen Kringeln, die der Regen auf der Wasseroberfläche erzeugte. Ohne dass es uns bewusst war,

begrüßten wir an diesem Abend zum ersten Mal einen Gefährten, der uns auf dieser Reise noch oft begegnen würde: den alaskischen Regen. Es gibt viele Arten des Regens in der Welt, und einige von ihnen sind geradezu eine Labsal: der Monsunregen, der im Juni über den indischen Süden fällt und das Land kühlt, der Regen des mexikanischen Hochlandes, der die Natur zum Leuchten bringt oder der kurze zarte Regen unserer heimatlichen Breitengrade, der einem feuchten Streicheln gleicht. Aber der alaskische Regen war anders. Er war diesig, kalt und penetrant, man konnte ihn nicht ignorieren sondern nur erleiden wie ein Gebrechen, das man in Kauf nehmen musste wenn man Alaska bereisen wollte. Der Regen, der heute fiel war so bitterkalt, dass ich mich wunderte, dass er nicht als Schnee vom Himmel kam. Er war ein Quälgeist, ein Farbenschlucker, - und er war ein Regisseur, der die Landschaft ins Unheimliche veränderte. Wie ein nasser Schleier legte er sich über die Umgebung des Sees, raubte den Bäumen ihre Kontur und verwandelte sie in verummte Riesensoldaten am Rande des schwarzen Wassers. Ich erinnerte mich plötzlich daran, wie ich im Vorfeld der Reise einen Artikel über Robert Christian Hansen gelesen hatte, einen Serienmörder aus Anchorage, der eine bis heute unbekannte Anzahl von Frauen in den Wäldern Südalaskas ermordet hatte. Diese Mordserie hatte hier am Eklutna-See begonnen. Straßenarbeiter hatten im Sommer 1980 in der Nähe des Sees die sterblichen Überreste einer jungen Frau gefunden - geschändet, erstochen und das Gesicht von einem Bärenbiss entstellt. Als „Eklutna-Annie“ war sie in die Kriminalgeschichte Alaskas eingegangen und bis heute ist ungeklärt, um welche Frau es sich gehandelt hatte.

Am nächsten Vormittag bogen wir bei Wasilla vom Highway ab und besuchten das Hauptquartier des Iditarod Rennens. Bei dem Iditarod Rennen handelt es sich um das berühmteste Schlittenhunderennen Alaskas, das alljährlich

zwischen Anchorage und Nome ausgetragen wird. Historischer Hintergrund dieses Rennens war eine Diphtherieepidemie, die im Jahre 1925 in Nome an der Beringsee ausgebrochen war, so dass damals die besten Schlittenhundefahrer des Landes von Südalaska aus gestartet waren, um den benötigten Impfstoff so schnell wie möglich über 1800 Kilometer quer durch Alaska nach Nome zu transportieren (Wir erinnern uns: der berühmte Balto!). Zum Gedenken an dieses Ereignis traten alljährlich im März die besten Musher (Hundeschlittenführer) Alaskas gegeneinander zum Wettstreit an. Meistens handelte es sich dabei um professionelle Hundeschlittenführer, die ihre Tiere selbst züchteten und auch an anderen Rennen wie etwa dem Yukonquest zwischen Fairbanks und Whithorse teilnahmen. Die Begeisterung, die mit dem Rennen verbunden war, hatte aber nicht nur sportliche, sondern auch psychologische Gründe, denn das alljährliche Eintreffen der Schlittenhunde in den abgelegenen Dörfern des alaskischen Nordwestens markierte nichts Geringeres als den baldigen Beginn des nordischen Frühjahrs. Als wir das Hauptquartier des Iditarod-Rennens erreichten, war Hochsommer und das nächste Rennen lag noch in weiter Ferne. Die Station bestand aus einem breiten Blockhaus mit einem museumsartigen Anbau inmitten eines Kiefernwaldes. Im Museum waren Bilder und Texte ausgestellt, die über die Auswirkungen des Klimawandels informierten, außerdem waren an einer besonderen Wand die Portraitfotos der erfolgreichsten Musher ausgestellt, unter denen sich auch einige Frauen befanden. Die Gesichter waren gut geschnitten, aber abweisend, denn im Schlittenhunderennengeschäft wurde mit harten Bandagen gekämpft. Die amerikanische Autorin Sue Henry hatte diese Stimmung in ihrem preisgekrönten Roman „Murder at the Iditarod Trail“ (deutsch: „Wetlauf durch die weiße Hölle“) zu einem packenden Kriminalroman verarbeitet. Ein Musher schlief,

durch ein Schlafmittel in seinem Kaffee ermüdet auf seinem Schlitten ein und wurde an einem Baum zerschmettert, ein zweiter, dessen Gespann angesägt wurde, stürzte in eine Schlucht, und der dritte wurde von seinen Huskys zerfleischt, weil man die Hunde unter Drogen gesetzt hatte. Am Ende wurde der Bösewicht natürlich enttarnt und der beste Musher triumphierte.

Die wahren Helden des Iditarods aber sind nicht die Musher, sondern die Huskys. Auch von ihnen hingen Bilder im Museum, lauter Hundegesichter zum Verlieben, die sich allerdings glichen wie ein Ei dem anderen. Texte informierten darüber, dass der Husky im Ursprung gar kein alaskischer Hund gewesen war, sondern dass seine Vorfahren am Anfang des 20. Jahrhunderts aus Sibirien importiert worden waren. Bald nachdem sie die ersten aufsehenerregenden Erfolge bei Hundeschlittenrennen erzielt hatten, wurden sie mit Schäferhunden und Wolfsarten gekreuzt, um ihre Leistungsfähigkeit zu steigern. Die Produkte dieser Züchtungen waren bildschöne Hunde - weiß, mit der ideal proportionierten Schnauze, vor allem aber regelrechte Wunder an Laufstärke und Bereitwilligkeit. Der Husky der Gegenwart war ein kleines mobiles Kraftpaket, gerade mal 60 Zentimeter hoch und keine dreißig Kilogramm schwer, das das Neunfache seines Körpergewichtes ziehen konnte und keinen anderen Wunsch zu haben schien, als zu rennen, zu rennen und zu rennen. Von Natur aus sind die Huskys so wärmeisoliert wie eine tibetische Yurte, sie verfügen über zwei Felllagen, von denen die äußere wasserabweisend und die innere wärmespeichernd ist, so dass der Hund unvorstellbare Kälte über längere Zeiträume hinweg aushalten kann. Huskys sind aber nicht nur fit wie kaum ein anderes Tier, sondern auch orientierungsstark, anpassungsfähig, unaggressiv und kontaktfreudig. Last not least sind sie in ihrer Erscheinungsform als Welpen von einem derartigen Liebreiz, dass die Besucher

des Iditarod Headquarters vor Entzücken fast durchdrehten. Soweit die guten Nachrichten. Die schlechte Nachricht war, dass vielen Mushern im alaskischen Husky- Geschäft nachgesagt wurde, mit ihren Hunden, vor allem, wenn sie keine Preise gewannen oder sich als Fehlzüchtungen erwiesen, schlecht umzugehen. Vielerorts hatte sich die Unsitte breitgemacht, die Huskys an Touristen zu verkaufen, die sie mit in die Städte nahmen, wo sie an purer Bewegungsarmut verkümmerten. Tierschutzorganisationen gingen inzwischen noch einen Schritt weiter und bezeichneten die Hundeschlittenrennen insgesamt als Tierquälerei. Ganz von der Hand zu weisen war das nicht, denn wenn es auch jedem Menschen freigestellt sein mag, sich im Interesse eines sportlichen Zieles bis zum Exzess zu quälen, so kann das doch bei den Tieren, die er dafür verwendet, keineswegs vorausgesetzt werden, selbst dann nicht, wenn sie speziell auf diese Leistungsformen hin gezüchtet wurden. Vor dem Museum konnte man sich erwachsene Huskys auch in natura ansehen und sich von einem Zehnergespann eine Strecke durch den angrenzenden Wald ziehen lassen. Als wäre jeder Besucher eine Offenbarung der menschlichen Art, so sprangen die Huskys freudig auf und ab, wenn eine neue Schlittenhund-Besatzung Platz nahm und liefen los wie kleine Raketen. Diese Hunde gaben offenbar immer ihr Bestes, ganz egal, ob sie einen Hundert-Kilo-Mann samt seiner ähnlich gearteten Gattin oder eine Horde grölender Kinder durch die Gegend zogen.

*

Von Wasilla aus fuhren wir nicht sofort weiter nach Norden, sondern wählten den Umweg über die Hatcher Pass Road, auf dessen Scheitelpunkt sich eine alte Mine befand, die nach dem Ende ihres aktiven Betriebes in ein Museumsgelände