



Im Camper durch die NWT

Wer von Yellowknife nach Whitehorse fährt, nimmt gleich drei kanadische Roadtrip-Legenden unter die Reifen: Mackenzie, Liard und Alaska Highway. Auf den 3000 Kilometern durch die grandiose Leere der Northwest Territories lernen Camper vor allem eins: Gelassenheit.

Irgendwie bin ich froh, dass die Fähre nach Fort Simpson kaputt war. Ich hätte den Campingplatz an den Sambaa Deh Falls sonst glatt links liegen gelassen und den Besitzer Raymond Michaud nicht kennengelernt. Ich wäre nicht mit ihm über die Felsplatten zum Trout River Canyon abgestiegen und hätte mich auch nicht zu seiner Angelstelle abgeseilt. Und den toten Elch am Ufer hätte ich auch nicht gesehen. Er grüble noch immer, hat der Mittsechziger gesagt, wie der Bulle, ein kapitaler Bursche mit mächtigen Schaufeln, dort, an den Fuß der Felswand, hingelangt sei. Denn abgestürzt sei er nicht, das stehe fest. Als ich kurz vor Mitternacht die Decke über den Kopf ziehe, danke ich der kaputten Fähre für diesen Tag. Und träume von brüchigen Seilen und Elchen mit Flügeln.

Northwest Territories, Kanadas letzte Grenze: Ich fahre von Yellowknife nach Whitehorse. Zwölf Tage habe ich dafür Zeit, über 3000 Kilometer liegen vor mir. Ich schlafe auf Campingplätzen, und wo das nicht geht, fahre ich einfach rechts ran. Ich habe zwar huckepack ein weiches Doppelbett und andere Annehmlichkeiten, die ein moderner Truck Camper zu bieten hat. Aber dem Abenteuer tut das keinen Abbruch. Ich rolle über endlos leere Highways. Schotterpisten mit Legendenstatus. Ich lerne, Pläne über Bord zu werfen und zu improvisieren. Und habe schon nach zwei, drei Tagen in dieser grandiosen Leere jegliches Zeitgefühl verloren. Ich kann nicht mehr sagen, wo genau ich gerade bin und wie spät es gerade ist. Die Welt, aus der ich komme, verblasst jeden Tag ein wenig mehr.

Safari-Momente wie in Afrika

Die Northwest Territories sind 1,3 Millionen Quadratkilometer groß. Entfernungen geben die rund 40.000 Einwohner in Stunden



und Tagen an. Demnach ist es ein Tag bis zum schweizgroßen Wood Buffalo National Park. Ein langer Tag, wie man mir in Yellowknife versichert, aber das Buschfeuer kurz vor dem Park sei ja jetzt unter Kontrolle, also kein Problem. Derart ermutigt, schauke ich mit Tempo 70 um den Great Slave Lake herum, durch eine Muldenlandschaft, die der schmelzende Permafrost in den Mackenzie Highway gedrückt hat. Zu sehen gibt es nur Wald, umständehalber niedrig und poesielos, und Sand- und Kieshaufen mit davor geparkten, verlassenen Bulldozern. Alles in allem eine echte Geduldsprobe, denn in Europa hätte ich in derselben Zeit die Niederlande umrundet. Am Tagesende verstellt in Fort Smith ein gutes Dutzend grasender Büffel die Einfahrt zum Campingplatz. Als die braunschwarzen Kolosse endlich abziehen, macht der Manager Feierabend.

"Such dir den besten Platz aus", ruft er durchs Autofenster, "und schieb das Geld morgen unter der Bürotür durch!" Am Ende sehe ich auf dem Weg zum Büffel-Nationalpark mehr dieser Fleischberge als im Park selbst. Bullen, Kühe, Junge. Safari-Momente wie in Afrika. Auch auf dem Weg zurück nach Westen bin ich mutterseelenallein. Manchmal halte ich an, falte meinen Klappstuhl auseinander und nehme eine Weile mitten auf der Piste Platz, um in die Stille zu lauschen. In Deutschland undenkbar. Nicht die schlechteste Art, ein Gefühl für das Land zu bekommen. Genau das bezweckt auch Doug Lamalice mit seiner Tour "Walk a mile in my Mocassins". Der massige Dene-Indianer lebt südlich von Hay River und nimmt seine Gäste mit auf eine zweieinhalb Kilometer lange Reise durch seine Kultur. Dabei dienen die spektakulären Alexandra-und-Louise-Wasserfälle im Twin Falls Gorge Territorial Park als Kulisse. "Meine Gäste sollen Mutter Natur spüren und lernen, mit ihr anstatt gegen sie zu arbeiten." Nach einem Gebet marschieren wir los. Doug erzählt von Traditionen und Zeremonien, wie seine Vorfahren die Kanus um die unfahrbaren Wasserfälle zogen und die Jungen in feierlichen Zeremonien zu Männern wurden. Das ist zwar lange her, doch das Land ist dasselbe. Es macht die Menschen, wie man hier sagt. Auch an mir arbeitet es. Jeden Tag fällt ein wenig mehr Stress von mir ab. Der Spagat zwischen Vergangenheit und Gegenwart sei nicht einfach, sagt Doug, es gebe aber auch eindeutige Vorteile. "Früher brauchten wir 14 Tage, um den Great Slave Lake zu erreichen. Heute sind wir in 45 Minuten da. Wenn die Straße okay ist!

In den Northwest Territories ist der Straßenzustand das Hauptthema. Informationen zu bekommen ist jedoch so schwer, wie aus zig Hinweisen einen handfesten Tatverdacht zu filtern. Vor Fort Simpson, meiner nächsten Station, hätten Regenfälle den Mackenzie Highway unpassierbar gemacht, warnt Doug beim Abschied. Während der nächsten Tage höre ich alles Mögliche. Die Straße ist passierbar, unpassierbar, demnächst geöffnet, vielleicht aber auch nicht. Meine Quellen sind Straßenarbeiter, andere Autofahrer und sogar die offizielle Webseite von



Northwest Territories Transportation. Je näher ich Fort Simpson komme, desto unruhiger werde ich. Sollte der Mackenzie tatsächlich gesperrt sein, erreiche ich nämlich nicht den Liard-Highway nach British Columbia. Dann würde mir ein 1200 Kilometer langer Umweg durch die Nachbarprovinz Alberta bevorstehen, um auf den Alaska-Highway zu kommen. Die wichtigste Überlebensregel hier oben lerne ich deshalb zwangsläufig: Tanke, sobald du eine Tankstelle siehst. Auch wenn es gerade nicht nötig ist. In Enterprise flimmert über der Straße eine digitale Hinweistafel: "Fort-Simpson-Fähre in Betrieb". Erleichtert und mit vollem Tank fahre ich auf einem staubigen Gemisch aus Asphalt, Sand und Schotter weiter. Drei Stunden später an einer Baustelle im Nirgendwo erreicht mich die Hiobsbotschaft: Fährbetrieb eingestellt, wegen technischer Probleme. Umkehren geht nicht mehr, die Tankstelle in Enterprise liegt inzwischen außer Reichweite. Die einzige andere ist in Fort Simpson auf der anderen Seite des Liard River. Was tun? "Fahre bis zur Anlegestelle und kampiere da", sagt ein Arbeiter und grinst: "Kann sich nur um ein paar Tage handeln." Ein Autofahrer, den ich etwas später anhalte, kommt von dort zurück. "Die warten jetzt auf ein Ersatzteil. Aber wann das eingeflogen wird, weiß keiner."

Ich beschließe, meinem Glück zu vertrauen, und fahre weiter. So also lerne ich Raymond Michaud und seinen Campingplatz eine Autostunde vor der Fähre kennen. Am nächsten Morgen klopft Raymond an meinen Camper. Sie hätten die Fähre in der Nacht repariert. Das mit der Fähre wird so etwas wie meine Initiation. Ich werde gelassener und genieße. Auf dem knapp 400 Kilometer langen Liard Highway, der einzigen Verbindung zwischen den Northwest Territories und British Columbia, begegne ich Schwarzbären, Hochwild und sogar einem Luchs. Den Blick auf die schneebedeckte Ragged Range des Nahanni National Park Reserve habe ich für mich ganz allein - auch hier ist Gegenverkehr Fehlanzeige.

Nach insgesamt zehn Tagen biege ich bei Fort Nelson auf den Alaska-Highway ab. Der tadellose Asphalt ist eine Erholung, doch an den Gegenverkehr muss ich mich erst wieder gewöhnen. Dazu spult die legendäre Fernstraße ihre Highlights so routiniert ab, dass ich mich schon bald wieder nach etwas Unvorhergesehenem sehne. Dass ich noch immer in der Wildnis bin, daran werde ich abends im Restaurant gegenüber der Liard Hot Springs erinnert. Schon wieder Büffel. Dieses Mal wandert eine ganze Herde über den Alaska-Highway. Erst nach Einbruch der Dunkelheit ist die Straße frei, und ich kann zurück zu meinem Camper gelangen. Bis Whitehorse ist es nun nicht mehr weit. Das schaffe ich morgen. Schade.

Yukon River Kanutour Rainer und Markus: Floßbau in der Wildnis:
<https://www.youtube.com/watch?v=gZ6yts1GkVw&list=PLw8pLDkDujR0EquaWv1mgvKFhoSQKKQNg>



Yukon River Kanutour Rainer und Markus: Überholt vom Floß auf dem Yukon River:

https://www.youtube.com/watch?v=rNoH_Xmsj90&index=10&list=PLw8pLDkDujR0EuaWv1mgvKFhoSQKKQNg