

Reise

Das Ende der Welt

Eine Indianerin, eine Touristin und ein Umweltschützer: Drei Liebeserklärungen an Kanadas Wildnis

Aus der Sicht einer Indianer-Ältesten

Mein persönlicher Schatz, den mir niemand nehmen kann, sind die Bilder von früher, die ich in mir trage. Ich weiß noch genau, wie wir eng aneinandergeschmelt in unserem Zelt rund um das Feuerloch hockten und meine Großeltern uns elf Kindern Geschichten von den Vorfahren erzählen oder Märchen aus längst vergangenen Zeiten, als Menschen und Tiere noch miteinander sprechen konnten. Egal, ob es gerade schneite oder die Sonne schien: Mein Vater war meist draußen zum Jagen. Er war ein sehr guter Jäger, und auch mir hat er beigebracht, wie man Fallen baut und richtig aufstellt. Von ihm habe ich gelernt, wie man Fische anlegt, welches Holz am besten brennt und wie man einen Elch häutet. Vater wollte nicht, dass ich später einmal abhängig von einem Mann bin. Oft bin ich in der Dämmerung ganz allein durch die dunklen Wälder gestreift, um die Fallen zu kontrollieren. Doch Angst hatte ich nie. Niemand von uns wurde jemals von einem Schwarzbären oder Grizzly angegriffen. Wir Gwich'in glauben, dass man keine



Wir Gwich'in glauben, dass man keine Witze über Bären machen darf. Dann begegnen die Bären auch uns mit Respekt.

Witze über Bären machen darf und nicht schlecht über sie sprechen sollte. Wenn der Mensch ihnen mit Respekt begegnet, zollen sie dem Menschen auch welchen. Über Generationen haben die Karibus unseren Lebensrhythmus bestimmt. Das ganz Jahr über sind wir der Porcupine-Herde hinterhergezogen. Mit Hundeschlitten, auf Schneeschuhen oder mit unseren Booten aus Birkenrinde oder Elchhaut. Das Karibufleisch ist sehr nahrhaft. Aus dem Fell und dem Leder nähen wir Alte Mäntel und Schuhe, aus den Knochen und Sehnen machen wir Schmuck, Messer oder Fäden zum Nähen. Diese Traditionen halten wir bewusst aufrecht, auch wenn wir heute nicht mehr in Zelten, sondern in Fertighäusern in Fort McPherson leben.

Wir haben unser Land immer mit großem Respekt behandelt. Mich schmerzt zu sehen, wie jetzt damit umgesprungen wird. Eine neue Ölpipeline soll genau über jene Wiesen führen, auf denen die Karibukühe im Frühsommer ihre Jungen zur Welt bringen. Uns sind diese Gründe heilig. Selbst wenn wir Hunger litten und die kalbenden Tiere eine leichte Beute waren, niemand von uns hat sie dort je angerührt. Auch wenn wir die Jagdbeute heute nicht mehr zu Fuß, sondern mit Autos abtransportieren, das Karibu ist immer noch unsere Hauptnahrungsquelle. Wenn die Herde sich neue Wanderrouten suchen muss, weil sie sich gestört fühlt, kommen wir an die Tiere nicht mehr heran.

Ich selbst verbringe immer noch so viel Zeit wie möglich draußen in der Natur, aber für uns Alte wird es immer schwieriger, den Enkelkindern die Traditionen zu vermitteln. Dabei sind sie es, die in Zukunft für den Schutz des Landes kämpfen müssen. Viele von ihnen sitzen lieber vorm Fernseher, und ich frage mich, welche Bilder sie später einmal vor ihrem inneren

ren Auge haben werden, wenn sie sich an ihre Jugend erinnern.

Aufgezeichnet von Eva Lehnen

Mary-Effie Snowhose wurde 1938 geboren. Sie hat sieben Kinder und viele, viele Enkel. Noch immer verbringt sie die Sommer in ihrem Camp am Peel River, einem Nebenfluss des Snake River. Den Rest des Jahres lebt sie in Fort McPherson, in den kanadischen Northwest Territories. Auf Karibujagd geht sie nicht mehr, aber sie wirft immer noch mit Begeisterung ihre Netze aus.

Aus der Sicht der Touristin

Genauso muss es hier schon vor Jahrtausenden ausgesehen haben, als die ersten Menschen den Norden Kanadas durchquerten: Berge, die im Sonnenaufgang so rot glühen, als hätte in ihrem Inneren die

ganze Nacht zwischen dem Feuer geschürt. Tagewälder, die noch nie ein Mensch betreten hat, und Täler, die mit einem orangefarbenen Teppich aus Moos ausgelegt sind, über den Karibus und Elche ziehen. Bergschafe, Wölfe und Vielfraße leben im Grenzland zwischen dem Yukon Territory und den Northwest Territories, einem der letzten großen Wildnisgebiete auf Erden. Es fühlt sich an, als würde wir uns durch ein anderes Erdzeitalter navigieren. In Rafting-Booten paddeln wir zwölf

Tage lang den Snake River hinab. Für ein paar Wochen hat der Sommer den Fluss freigegeben. Die meiste Zeit des Jahres ist der Snake River ein etwa 300 Kilometer langes Band aus Eis. Jetzt, im kurzen arktischen Sommer, fließt er so klar und sauber dahin, dass wir unser Trinkwasser vom Bootsrand schöpfen können. Die nächste Siedlung, die nächsten Straßen sind Hunderte von Kilometern entfernt. Hier draußen lernen wir, was man in der Großstadt oft vergisst: Respekt vor der Natur. In der Zivilisation mag der Mensch der Zereimonienmeister sein, hier draußen ist er nichts weiter als ein Statist, der sich vorsehen muss. Grizzlys und Schwarzbären haben hier das Sagen, plötzliche Wetterumschwünge und auch die Gewalt der Strömung lassen uns spüren, dass wir im Zweifel nicht mehr als ein Spielball der Elemente sind. Wenn der Snake River will, packt er unsere Boote und wirbelt uns durch seine Stromschnellen. Doch zum Glück übertrifft er es nicht.

Auf einer Wanderung an einem paddelfreien Tag stürzen wir uns auf die Cranberries, die hier auf Schritt und Tritt so üppig wachsen. Unsere indianischen Reisegefährten - vom Stamm der Teelt' Gwich'in - ermahnen uns, nur so viele Beeren zu pflücken, wie wir auch wirklich essen wollen. Die Ureinwohner machen das seit Generationen nicht anders und haben sich so ihre Wildnis erhalten. Sie nehmen sich von der Natur nur das, was sie zum Leben brauchen. Keine Beere mehr als nötig pflücken sie von den Büschen, vom Elch, den sie erlegen, bleibt kein Stück Fleisch, kein Fetzen Fell ungenutzt.

Wir beobachten einen Wolf, der ein Karibu das Flussufer entlanghetzt, sich in es verbeißt, dann aber plötzlich von seiner blutenden Beute ablässt.

Fortsetzung auf Seite V 2



Regenbogenland: In Reptile Creek (oben) findet man Versteinerungen und tiefrote Eisenerzbrocken, die aus den Bergen angespült werden. Am Oberlauf des Snake River (Mitte) sind die nächsten Straßen und Häuser Hunderte von Kilometern entfernt, und nur an den Duo Lakes (unten) kann man mit dem Wassergezeug landen. Am Fuße des Regenbogens liegt auch hier kein Tropfen Gold, aber dafür das vielleicht sauberste Wasser der Welt. Foto: Johanna Diehl

PHÄNOMENOLOGIE



The outer minister

Es war einmal vor langer Zeit ein Flugzeug. Das stand bereit zum Abflug nach Vancouver in Kanada am Flugsteig, als ein Mann in einem eleganten Anzug mit schwarzgelbgestreifter Krawatte und einem gelben Einstecktuch im letzten Moment festen Schrittes nach vorne in die bisher leere erste Klasse stürmte und dort Platz nahm. Das Kabinenpersonal bestand aus Amerikanern und Kanadierinnen. Eine voluminöse schwarze Stewardess fragte ihn nach seinem Sitzplatz. Der Mann zuckte zusammen und sagte dann: Bitte sprechen Sie Deutsch. We are on a German roll field.

Die Stewardess versuchte ihm zu verstehen zu geben, dass er sich geirrt habe. Sein Platz sei weiter hinten in der Businessclass. Nix Bussi, antwortete der Mann, stand auf und überlegte. Dann stieß er folgenden Satz hervor: I am the outer minister of the free and unuphanging state of Helgoland. Die weltgewandte Frau, die ein Buch über ihre Flugzeuge hätte schreiben können, fragte ihn freundlich nach seinem Namen und bat um seinen Diplomatenpass. I am a upordered from our Parlament, beharrte Mister Helgoland. And it is my Recht to sit hier. Ihres Wissens, sagte die Stewardess nun in fließendem Deutsch, sei die Insel Helgoland kein unabhängiger Staat, sondern gehöre zu Deutschland. Ich bin Außenminister of an Eiland beyond, sagte Mr. Helgoland. Wer ihn denn befugt habe, als Außenminister aufzutreten. Meine Frau, die Isebill, antwortete Mr. Helgoland. Der Butt habe sie - after the fall of the wall - auf ihren Wunsch hin zur Präsidentin gemacht und sie ihn zu ihrem Außenminister. Who?, fragte die Stewardess, und Mr. Helgoland antwortete: Do you know the Gebrothers Grimm? I am their messabag. And deshalb I have the recht to sit in First Class Apartment.

Es brauchte einen Augenblick, bis sich die Pursette von ihrem unterdrückten Lachanfall erholt hatte. Dann sagte sie mit strenger Stimme: Your seat is nB, the third from last, Sir. Sie zog Mr. Helgoland mit sanfter Gewalt nach hinten und drückte ihn energisch auf Platz nB. The thirst last place, murmelte Mr. Helgoland entgeistert und beleidigt. Gib me your name, grolle er und drohte, I declare you to the main course.

Als die Maschine die Reiseflughöhe erreicht hatte, wurden Cocktails serviert. Unsere Stewardess ignorierte Mr. Helgoland, und als er sich beschwerte, sagte sie, er habe gesagt, er sei nun auf des Durstes letztem Platz. Er wolle ein bear, rief ihr Mr. Helgoland hinterher. We don't have any bears on board, Sir, brach es aus ihr heraus, und sie lief hinter den Vorhang zur Pantree, und man hörte das Personal schallend lachen. Mr. Helgoland riss den Vorhang zurück und schrie: You are impossible! I burden me by your flight society. Und dann zeigte er auf die offene Schublade mit Bierflaschen. You bind me a beer on. Guter Mann, sagte der Chefsteward nun auf Deutsch, wir bringen ihnen so viele Bären, wie Sie wollen, wir binden Ihnen auch so viele Bierflaschen auf den Rücken, wie Sie wollen, aber bitte nehmen Sie jetzt wieder Platz. Na also, sagte Mr. Helgoland, geht doch. Plötzlich spricht alle Welt Deutsch. Und wenn der Butt nicht gestorben ist, dann leben der Außenminister und seine Frau Isebill noch heute auf ihrer kleinen Insel weit hinter Helgoland. **MICHAEL WINTER**

Ich rei' das Ruder rum

Man kann nicht drehen und wenden, wie man will: In Hamburg darf man an Simulatoren Schiffe steuern

Helgoland, um die Mittagszeit. Rot leuchten die Klippen in der blaugrauen See. Am Hafen kuscheln sich hund gestrichene Hummerbuden aneinander - wie offenbar die Insulaner in ihren Häusern. Keiner von ihnen ist draußen zu sehen, keiner scheint zu merken, dass Unheil naht: Ein 40-Meter langes Containerschiff hält auf die Insel zu, schlingend, viel zu schnell. Der Kapitän weit nicht, was seine eigenen Befehle bedeuten, sogar „Backbord“ und „Steuerbord“ verwechselt er. Davon abgesehen hat er sowieso keine Ahnung, wohin er will.

Der Kapitän bin ich. Meine bisherige Seemannsausbildung stammt hauptsächlich aus Film und Fernsehen: Im Kino habe ich in „Titanic“ gelernt, was man auf sinkenden Schiffen zu seinem Partner sagt: „Wenn du springst, dann spring' ich auch!“ Und Kapitän Blaubr lehrte mich einst eine Faustregel über die Kakerlakenzahl an Bord: „Stehst du eine, sind da noch 99 andere; siehst du keine, sind da noch 100.“ Das ist aber auch schon meine gesamte Vorbildung.

Ein Glück für Helgoland also, dass ich nicht wirklich auf hoher See bin, sondern im Marine Training Center Hamburg. Während der Woche werden hier Profis geschult, Kapitäne, Lotsen, Ingenieure. Das Zentrum hat dazu Simulatoren in Originalgröße, etwa für Maschinenraum, Funk - und für Kommandobrcken: Sieben Seegebiete weltweit können hier simuliert werden und mehr als vierzig Schiffstypen, darunter Tanker und Kreuzfahrtschiffe. An manchen Wochenenden dürfen hier neuerdings Laien in den Kapitnsstand. Einmal die „Queen Mary 2“ selber steuern, hatte ich phantasiert. Ein-

mal unjubelet im Hamburger Hafen einparken - ich winke auch allein zurück!

Noch einige andere Mchtegernkapitne trafen an diesem Sonntagmorgen im Marine Training Center ein. Unsere Karriere begann mit einer Theorieunde bei Andreas Hartmann, Ausbilder des Zentrums und langjähriger Kapitän zur See. „Backbord“ habe die



Einmal Kapitän sein! Auch wenn man überall aneckt... Foto: h. o.

Signalfarbe Rot und „Steuerbord“ Grün. „Mittschiffs“ bedeute, das Ruder liege auf null Grad. Dann erläuterte er noch die Aufgaben der Besatzungsmitglieder: „Der erste Offizier vertritt den Kapitän und ist für die Ladung zuständig. Der zweite kümmert sich um die Apotheke und die Rettungsboote, der dritte um die Seckarten. Und der Kapitän ist für alles verantwortlich, was an Bord passiert.“

Auf Kurs bleiben

Unheilvoll hüllt dieser letzte Satz nach, als ich nun auf Brücke eins stehe. Sie ist die größte; hat ein 360-Grad-Panorama, das so realistisch ist, dass man im Takt der Wellen mitschwankt - und wirkt, als habe jemand testen wollen, wie vie-

le Hebel, Knöpfe, Anzeigen und Monitore in einen Raum von 14 Metern Durchmesser passen. Vor mir liegt Helgoland, das die Profis hier „Simland“ nennen, weil es simuliert wird. Wir sind jeweils zu zweit auf einer Brücke. Mein Job als Kapitän besteht nun darin, uns sicher durch einen Kanal zu dirigieren. Dazu muss ich entscheiden, ob ich unsere Maschine auf „stop“, „dead slow“, „slow“, „half“ oder „full“ stelle, und meiner Teampartnerin Sarah am Ruder die richtigen Kurse ansagen.

Bloß: Wohin wollen wir eigentlich? Die bunten Tonnen, die den Kanal markieren, scheinen auf der stürmischen See Wasserballt zu tanzen. Und welche Gradzahl soll ich befehlen? „Backbord 20“, rate ich schließlich. „Backbord 20 Grad liegt an“, meldet Sarah. Unser Schiff wirkt unbeeindruckt. „Backbord 50“, erhne ich mein Gebot. „Es geht nur bis 35“, sagt Hartmann. Gut, dann eben das.

Eine Weile passiert wieder nichts; dann beginnt unser Gefhrtsicht zu drehen. Weiter. Und immer weiter. Auch, als ich längst „Mittschiffs!“ gerufen habe. Allmählich fühle ich mich so navigationsbegabt wie Mose im Binsenkrbchen; der nächste Befehl verandelt sich in eine zaghafte Frage: „Steuerbord 35?“ Nach erneuter Zeitverzögerung drehen wir so stark nach rechts, dass wir beinahe eine Markierungstonne niedermhen. „Steuern Sie nicht so extrem“, rt der Kapitän, „so ein Schiff reagiert zeitverzsert, das müssen Sie mitdenken.“ Bestimmt schlafen die Helgoländer gar nicht. Die sind in Deckung gegangen.

Erst auf einer zweiten Fahrt nimmt das Binsenkrbchengefhl



Was'n das? Kapitän Blaubr ist so animiert wie die hohe See, die man als bungskapitn im Marine Training Center Hamburg zu sehen bekommt. Foto: Internet

ein wenig ab. Vielleicht, weil sie nicht auf offener See stattfindet, sondern auf einem Containerschiff auf der Elbe. Zwischen den vielen Signallichtern entdecke ich meine neue Lieblingsfunktion, die Anzeige des „Rate of Turn“: ein leuchtender Pfeil verkündet, wohin wir drehen, eine Ziffer daneben, wie stark. Hilfreich ist auch die Verkehrslenkung, in unserem Fall der Veranstalter im Nebenraum. Wenn ein Boot vor uns quertreibt, kann man sie anfunken: „In der Praxis kontaktiert man mit solchen Fragen immer die Zentrale, die für das Revier zuständig ist“, so Hartmann, „zum Beispiel die Verkehrslenkung des Hamburger Hafens.“

Nebenbei erklärt Hartmann physikalische Begriffe - etwa den Banking-Effekt: „Wenn man zu nah an eine Kanalseite kommt, fließt das Wasser durch die schmale Lücke zwischen Ufer und Schiff schneller. Dadurch entsteht ein Un-

terdruck, man wird ans Ufer angesaugt.“ Am Ende der Fahrt habe ich eine Liste erstellt, auf welchen Booten ich am wenigsten gerne angesaugt würde; darunter der Dreimaster der „Wilden 13“ sowie Dampfer mit Diesellandpelle. Und ich kann geradeaus fahren - solange es hell ist, kein Nebel aufzieht und nichts entgegenkommt.

Rückwärts einparken

Die Stimme des Kapitäns klingt gelassen, als er mich jetzt zurckfhrt auf Brücke eins, die sich in ein Kreuzfahrtschiff verwandelt hat. Zwar nicht in die „Queen Mary 2“, aber immerhin heißt das Schiff „Superstar Leo“. Heute soll ich damit die Elbe entlangfahren bis zum Parkhafen. Halten. Wenden. Und rückwärts am Hamburger Kreuzfahrterminal anlegen.

Die Ufer sind menschenleer, doch es bleibt keine Zeit, deshalb beleidigt zu sein: Die „Superstar Leo“ hat zwei Schiffsschrauben,

dazu Bug- und Heckstrahlruder - so viele Hebel, dass ich mich frage, ob ich im Maharajah's Casino gelandet bin.

Außerdem reagiert das Kreuzfahrtschiff völlig anders als die Containerriesen. Man kann damit hervorstechend Gas geben - braucht aber dann auch einen entsprechenden Bremsweg: Längst schon habe ich die Maschinen auf „stop“ gestellt, doch wir rauschen dahin. Präventiv lege ich, obwohl sich unsere Propeller noch vorwrtdrehen, schon mal den Rückwärtsgang ein. Alarmklingeln schrillen. Ich habe einen Maschinenausfall verursacht, und mit dem Bimmeln einer hysterischen Straßenbahn rasen wir auf die Hansestadt zu.

Hektisch drückt Andreas Hartmann ein paar Knöpfe. Hält uns dann an. Und gerade will ich ihn dr für zum Schutzheiligen des Hamburger Hafens ernennen, da droht schon wieder Ungemach. Ich soll jetzt mitten in der Elbe

wenden. Da aber auf Kreuzfahrern die Kommandobrücke vorne ist, liegt fast die gesamte, 268 Meter lange „Superstar Leo“ hinter mir und ist kaum zu sehen. Und das, was sich von ihr erahnen lässt, nähert sich der rechten Hafenufermauer.

Hartmann rt, mich an der Radaranzeige zu orientieren, statt gelhnt herumzustehen. Voraussehend zu handeln. Ja, vor allem zu handeln! Schließlich greift er ein. Dreht uns. Legt an. Die Elbe spült meine Superstar-Ambitionen Richtung Nordsee.

Doch wer weit? Mit den richtigen Klamotten. Und dieser starken Haltung. Und wenn die Crew der „Queen Mary 2“ mitmacht: dann bin ich als Gallionsfigur unschlagbar. ELKE MICHEL

Ein Tag auf der Kommandobrücke eines Container- oder Kreuzfahrtschiffes mit theoretischer Einführung und Beschichtigung des Marine Training Center kostet bei 30 bis 90 Minuten aktiver Fahrzeit ab 299 Euro. Mehr unter Jorfi GmbH (Telefon 0 61 71/98 10 67 und www.jorfi.de)

Fortsetzung von Seite V 1

Das Ende der Welt

Ob er das sterbende Tier nicht mit einem Gnadenschuss erlösen könne, bitten wir einen unserer Wildnisfhrer. Er winkt ab. Kein Eingriff in die Natur. Wenn der Wolf das Karibu nicht will, wird ein anderes Tier kommen und sich über die Beute hermachen, Raubvögel werden den Kadaver zerpflücken. Wir machen hier nicht die Regeln. Es ist nicht unser Land. Wir sind nur die Gäste. EVA LEHNEN

Eva Lehnen, 32, hat schon einige spannende Reisen unternommen, doch die Raftingtour auf dem Snake River war ein ganz besonderes Abenteuer. Selbst die unzählig Mückenstiche würde sie sofort wieder in Kaul nehmen, um diese Landschaft noch einmal zu durchqueren.

Aus der Sicht des Umweltschtzers

Es hört sich vielleicht ein bisschen seltsam an: So geborgen wie hier draußen fühle ich mich in keiner Wohnung, in keiner Stadt der Welt. Auch wenn die Wildnis kein besonders komfortabler Ort ist und einem kein schützendes Dach über dem Kopf bietet: Hier, in der Weite von Nordkanada, fühle ich mich richtig zu Hause. Ich bin 2006 das erste Mal mit Zelt und Rucksack in dieser Gegend unterwegs gewesen. Sechs Wochen lang. Doch keine einzige Sekunde habe ich mich einsam gefühlt. Es gibt nicht mehr viele Orte auf der Welt, die noch so ursprünglich sind wie diese Region. Man muss sich vorstellen, wie weit wir Menschen es getrieben haben. Gerade einmal über ein Fünftel der gesamten Landmasse der Erde haben wir uns noch nicht hergemacht. Doch wir rücken der Natur immer weiter auf die Pelle. Auch für die Landschaft um den Snake River - eine Fläche so gro wie Irland - gibt es inzwischen von den zuständigen Regierungen des Yukon Territory und der Northwest Territories detaillierte Nutzungspläne. In den Bergen, Ausläufern der Rocky Mountains, und unter der Erde liegen riesige Schtze. Die weltgrößten Eisenerzvorkommen lagern hier, außerdem jede Menge Uran, Kupfer, Erdisgas, Kohle und Diamanten. Abgesehen von ein paar Goldsuchern, die hier einst ihr Glück versuchten, hat sich bislang

niemand an die Ausbeutung gewagt, da die Erschließung des Gebietes und die Förderung der Bodenschätze extrem aufwendig wären. Doch der weltweite Anstieg der Rohstoffpreise macht nun auch Nordkanada für internationale Bergbaukonzerne attraktiv. Leider machen ihnen die lokalen Gesetze den Eingriff in diese unberührte Wildnis leicht: Ins Yukon Territory kann im Prinzip jeder kommen, seine Claims abstecken und „sein“ Stück Land nach Belieben ausbeuten. Auch wenn er es dabei zerstört und mit Abraum versucht. Es ist absurd, dass die Menschen sich anmaßen, mit Land, das schon Millionen von Jahren vor ihnen existiert hat und noch lange nach ihnen da sein wird, umzuspringen, wie sie wollen.

Die großen Verlierer der Landnutzungsplne sind die Gwich'in-Indianer, die schon seit über 1000 Jahren in der Gegend zu Hause sind. Sie sind abhängig von unverschmutztem Wasser, viele von ihnen leben vom Fischen und von der Jagd auf Karibus. Offiziell

werden die Indianer von den zuständigen Behörden zwar angehört und in die Beratungen über die Landnutzung einbezogen, aber alle wichtigen Papiere sind auf so hohem wissenschaftlichem Niveau gehalten und in solch einer verkruselten Beamtensprache geschrieben, dass die Gwich'in kaum verstehen, worum es genau geht.

Ich weiß, dass die Welt leider anders funktioniert, aber manchmal träume ich davon, Politiker und Konzernlenker in die Westarktis einzuladen und mit ihnen ein paar Wochen lang hier zu campen. Vielleicht würde der Schutz dieser einmaligen Landschaft in ihren Überlegungen und Entscheidungen nach diesem Erlebnis eine größere Rolle spielen. Denn was man liebt, zerstört man doch nicht so einfach.

Aufgezeichnet von Eva Lehnen

Kai Andersch, 32, ist ein Gründer der Stiftung Wilderness International, die sich für den Schutz der kanadischen Westarktis einsetzt und Westkstenregenwlder mit Hilfe von Waldpatenschaften aufkauft (www.wilderness-international.org).

Kanadas wilder Westen: Der Weg in den Yukon

Anreise Zwischen Mitte Mai und Oktober fliegt Condor direkt von Frankfurt nach Whitehorse, Hin- und Rückflug ab 730 Euro (www.condor.de). Air Canada fliegt das ganze Jahr über Vancouver, hin und zurück ab 790 Euro (www.aircanada.com).



Veranstalter Die 15-tägige Raftingtour auf dem Snake River ist über Yukon Wide Adventures (www.yukonwide.com) für ca. 3800 Euro buchbar. Darin enthalten sind der Flug mit dem Wasserflugzeug zum Snake River, Betreuung durch einen erfahrenen Guide, sämtliche Übernachtungen (2 im Hotel, 12 im Zelt), die Camping- und Outdoorausrstung sowie eine Raftingtour mit Raftingausrstung. **Literatur** Nils Bohn: „Outdoor Kompass Yukon: Die schönsten Kanu- und Trekkingtouren“, Kettler-Verlag 2009, 19,90 Euro; „Baedeker Allianz Reiseführer Kanada Westen“, Mair Dumont 2009, 25,95 Euro **Umweltschutz** Wer sich für den Erhalt der Wildnis engagieren möchte, kann sich unter www.wilderness-international.org informieren. **Weitere Informationen** im Internet unter www.city.whitehorse.yk.ca **Ausstellung** Die Fotografien der Yukon-Bilder, Johanna Luise Dahl, hat noch bis zum 7. November die Ausstellung „Displace“ im Atelier Frankfurt. Mehr unter www.atelierfrankfurt.de und www.johannadiel.com