

*Unterwegs*





# Auf dem Chilkoot Trail von Alaska nach Kanada



Der Lake Bennett am Ende des Chilkoot Trail.

Der Red Onion Saloon im Zentrum von Skagway.

Im Chilkoot Trail Center in Skagway.

Skagway, nördlichster Hafen der Inside Passage, schlägt auch heute noch Kapital aus seiner geschichtsträchtigen Vergangenheit. Noch immer zehrt der Ort vom kurzen Boom des Goldrauschzeitalters zu Beginn des 20. Jahrhunderts. Skagway und das 16 km entfernte Dyea am Taiya-Fjord entwickelten sich am Höhepunkt des Goldbooms von unbedeutenden Handelsposten zu den größten Städten in Alaska. Heute empfindet man nirgendwo sonst die Vergangenheit mehr als im National Historic District, im Zentrum des Ortes, wo Erinnerung und Tradition gepflegt werden. Skagways größter Schatz sind seine schönen Häuser wie das Arctic Brotherhood Gebäude, das Ben Moore House, der Red Onion Saloon oder der Mascot und Pantheon Saloon.

Skagway ist auch das Tor zum Chilkoot Trail. Diese Route wurde zu einem Symbol für Not und Elend: Zur Zeit des Goldrausches hatte bei der Ankunft in Skagway kaum jemand eine Ahnung von den Strapazen, die ihn nun erwarteten auf dem über 900 km langen Weg – erst zu Fuß auf dem Chilkoot Trail, dann auf dem Yukon River bis zu den Goldadern in Dawson City. Heutzutage ist der 53 km lange Weg für erfahrene, gut ausgerüstete Wanderer überhaupt kein Problem. In drei bis fünf Tagen kann die Strecke vom Startpunkt in Dyea bis zum Bahnhof Bennett bewältigt werden.







Die Aufnahme von 1898 zeigt den Aufstieg zum Chilkoot Pass. Auch bei Schneestürmen und Lawinengefahr quälten sich die Goldsucher mit Tonnen an Ausrüstung über den gefährlichsten Abschnitt des Trails.  
(Copyright: Alaska State Library, P21-44, Winter & Pond Trail of `98 Photograph Collection)

ses (hier wurde das Gepäck gewogen und die Beförderungsgebühren ausgehandelt) und dem Chilkoot Pass verlief. Damals verband eine über 11 km lange Stromleitung Canyon City mit den Scales. Eine geplante Schmalspurstrecke bis zum Fuß des Passes wurde nie realisiert. Auf einigen Abschnitten des Trails wurden zwar verschiedene Seilbahnen gebaut, die Tonnen von Material beförderten, aber der Bau der Eisenbahnlinie über den benachbarten White Pass von Skagway nach Whitehorse machte auch diese Transportsysteme überflüssig. Hinter Canyon City steigt der Pfad steil an. Dieser Abschnitt zwischen Canyon City und Pleasant Camp war seinerzeit schwierig zu begehen. Im Winter versuchten die Menschen, ihre Habseligkeiten auf dem zugefrorenen Fluss zu transportieren, der sich tief unter uns schluchtartig in das Gelände eingräbt.

#### Sheep Camp (Alaska)

Noch am gleichen Tag nimmt uns Sheep Camp auf, das sich zwischen Wäldern und schroff aufragenden Bergen grün zeigt. Die Zelte müssen auf vorgefertigten Holzplatten abgespannt werden, da das Unterholz hier dermaßen wuchert, dass sich ebene Plätze kaum anbieten. In Sheep Camp wurden 1898 Geschäfte aller Art abgewickelt. Es gab eine beträchtliche Zahl von Hotels, Saloons und Restaurants. Dazu kamen Kaufläden, Bäckereien, ein Kaffeehaus, eine

Der Schnee am Chilkoot Pass hält sich lange. Hier oben betritt man kanadischen Boden.

Apotheke, ein Hospital und eine Tanzhalle. Bekannt war vor allem das Palmer House Hotel, weil es seinen Gästen auch fließen-des Wasser anbieten konnte.

#### Chilkoot Pass (Alaska/Kanada)

Die hohen Berge auf beiden Seiten rücken näher zusammen, das Tal verengt sich. Zum Chilkoot Pass sind es noch gute 6 km. Bereits eine halbe Stunde hinter Sheep Camp steht man oberhalb der Baumgrenze, die Landschaft wirkt öde. Nun beginnt der steile, lang gezogene Anstieg zum 1067 m hohen Chilkoot Pass.

Nach heftigen Schneefällen waren Lawinen die größte Gefahr am Trail. Am 3. April 1898, am Palmsonntag, lösten sich gleich mehrere Lawinen von den schroffen Bergzügen am Long Hill zwischen Sheep Camp und den Scales und brachten Tod und Verderben. Das Unglück forderte 70 Opfer. Die Indianer, die als bezahlte Packkulis arbeiteten und die örtlichen Wetterverhältnisse gut kannten, weigerten sich an diesem schneereichen, nebelverhangenen Tag oberhalb von Sheep Camp Material für die Goldsucher zu tragen. Die gefährlichste Passage am Chilkoot Trail waren die »Golden Stairs«, ein bis zu 35° steiler, vereister Berghang, in den man unzählige Stufen geschlagen hatte, um besser voranzukommen. Obwohl die Lawinengefahr dort bekannt war, quälten sich Männer, Frauen und Kinder unter großen Strapazen von den Scales über die Golden



Stairs hinauf zum Pass. Das war jedoch nur der Beginn einer ungewissen Reise zu den Goldadern im Yukon. Wer es sich leisten konnte, ließ sein ganzes Gepäck mittels der 730 m langen Materialseilbahn transportieren, die die steils-

te und schwierigste Passage des Chilkoot Trail zwischen den Scales und der Passhöhe überwand. Sie wurde am 14. März 1898 eröffnet. Doch für die Seilbahnbetreiber, die Dyea-Klondike Transportation Company (DKT), ging es schon bald darauf





Der Bare Loon Lake gehört zu den landschaftlichen Attraktionen.

Der One Mile River, kurz vor der Mündung in den Lake Bennett.



wirtschaftlich bergab. Der Betrieb wurde eingestellt, da der Warentransport auf dem Yukon River via St. Michael am Norton Sound/Alaska stromaufwärts Richtung Dawson City zunahm. Die dort verkehrenden Dampfschiffe konnten mehr Fracht und auch Passagiere befördern. Bei dieser Schiffsroute lag die Schwierigkeit jedoch in den großen Entfernungen. Was die Seilbahn anbetrifft, so sieht der Chilkoot-Wanderer heutzutage nur mehr einzelne verrostete Stahlseilkabel zwischen den Felsbrocken herumliegen. Viele Goldsucher hatten nicht die finanziellen Mittel für eine lange Schiffsreise. Sie waren auf sich allein gestellt und mussten viele Male hinauf- und hinunterklettern, bis sie ihr Hab und Gut auf der Passhöhe hatten. Das konnte Wochen dauern. Was für eine knochenharte Arbeit! Den kanadischen Grenz-

übergang auf der Passhöhe durfte nur passieren, wer eine Tonne Ausrüstung für ein Jahr vorzeigen konnte. Am 13. Februar 1898 errichtete die North West Mounted Police (NWMP) am Chilkoot Pass erstmals eine kleine Diensthütte aus rauem Segeltuch mit zwei Schlafplätzen. Die NWMP sorgte an diesem Ort für Recht und Ordnung, während im alaskanischen Skagway skrupellose Diebesbanden den Alltag beherrschten. Wie gut es uns dagegen geht. Gewiss, auch wir sind von den steilen Aufstiegen über grobe Blöcke beansprucht und vom Schweiß durchnässt. Unser Gepäck ist aber allein auf den Rucksack beschränkt, mit Proviant für ein paar Tage. Nur mangelhaft bekleidet, litten die Edelmetallsucher erbärmlich unter der Kälte. Allein der eiserne Wille, der Gedanke an potenzielle Reichtü-

mer hat die erschöpften Menschen weitergetrieben. Unsere Tour wird nicht zur Tortur, sondern zum einmaligen Erlebnis. Über grell glitzernde Schneefelder streben wir dem Pass zu. Und dann ist man auf einmal in Kanada. Die Kanadier unterhalten dort oben eine Warden (Ranger) Station, die nur im kurzen Sommer besetzt ist. Die Fahne mit dem Ahornblatt weht im Wind, aber es ist niemand da. Die nun vor uns liegende Wanderstrecke vom Pass über Lindeman bis nach Bennett liegt in der kanadischen Provinz British Columbia, die hier mit einem relativ schmalen Gebiets-»Streifen« Alaska und den Yukon trennt.

#### Crater Lake (Kanada)

Über Schnee rutschen wir hinab zum blau leuchtenden Crater Lake. Die Abstiegsroute ist mit roten Fähnchen markiert. Bei Nebel weiß man sie als Orientierungshilfen zu schätzen. Dominieren in den Tälern am Taiya River in Alaska hochstämmige Regenwälder mit üppigem Pflanzenwuchs, so ist nun die Strecke nach Happy Camp von hochalpiner Kargheit geprägt. Erst in den Niederungen am Deep Lake wachsen auf sandigen Böden Kiefern.

#### Lindeman (Kanada)

Tags darauf nimmt uns bei sengender Hitze Lindeman City auf, das am gleichnamigen See liegt. Das eiskalte, über 16 km lange

Gewässer verlockt zu einem entspannenden Fußbad. Im Spätsommer des Jahres 1897 erreichten zunächst etwa 400 Männer und Frauen den Lake Lindeman. Damals entstand aus dem Nichts ein Ort mit 200 Zelten. Doch den Winter über kamen immer mehr Menschen an und Lindeman wuchs und wuchs. Im Frühjahr 1898 hielten sich dort vorübergehend 4000 Menschen auf. Wälder mussten weichen, Sägewerke arbeiteten Tag und Nacht. Saloons, Restaurants, Bäckereien und Hotels, die meisten davon aus rauem Leinwandstoff erstellt, schossen aus dem hart gefrorenen Boden, der sich im Frühjahr in knietiefen Morast verwandelte. Überall türmte sich der Abfall. Im Mai 1898 gab es 778 Boote im Lake Lindeman, 850 in Bennett sowie weitere 198 in Caribou Crossing und am Tagish Lake. In den

folgenden Wochen wurden in der Gegend weitere 1200 Boote gebaut. Als das meterdicke Eis der Seen (Lindeman, Bennett und Tagish Lake sind untereinander verbunden – die Wasserwege führen zum Yukon River) im Frühsommer barst, setzte sich eine unvorstellbare Armada selbst gebauter, primitiver Schiffe und Flöße (sogenannte scows) in Bewegung. Der zweite Teil des Abenteurers begann. Auch auf den folgenden 880 Flusskilometern zu den ersehnten Goldfeldern bei Dawson City spielten sich Tragödien ab. Im Miles Canyon und in den gefährlichen Whitehorse Rapids verloren viele Menschen ihr Leben. Manche scheiterten gleich zu Beginn im blockreichen, schwer navigierbaren One Mile River, der den Lake Lindeman mit dem Lake Bennett verbindet. Von dem damaligen Raubbau ist kaum mehr etwas zu sehen. Die borealen Wälder

mit herrlichen Beständen an Drehkiefern sind erneut herangewachsen.

#### Bare Loon Lake / Bennett (Kanada)

Auf der letzten Etappe treffen wir auf den kleinen Bare Loon Lake. Dort ist die Natur besonders schön. Und hier sein Zelt in der Nebensaison aufzustellen, ist immer ein Vergnügen. Dementsprechend sind in der Hauptwandersaison die begehrten Zeltplätze meistens belegt. In Bennett, das nur aus einem Bahnhof, der 1898/1899 erbauten Holzkirche St. Andrew's Presbyterian Church und einem Wildniszeltplatz besteht, ist unsere Tour zu Ende.

#### Zurück nach Skagway (Alaska)

Mit dem Zug geht es über den White Pass an der Grenze Kanada/Alaska zurück nach



Die Fahrt von Bennett nach Skagway – von den Höhen des wilden Küstengebirges hinab zum Meer – begeistert nicht nur Eisenbahnfans.

Skagway. Die Fahrt über diesen Pass, durch Tunnels, vorbei an herrlichen Bergseen, senkrecht abfallenden Felswänden und tiefen Abgründen, über die sich abenteuerliche Eisenbahnbrücken spannen, ist atemberaubend. Der Bau der White-Pass-Strecke in der Pionierzeit des Eisenbahnbaus war eine technische Meisterleistung. Die Idee, eine Bahn über den White Pass – Luftlinie nur 10 km südöstlich des Chilkoot Pass – durch die Coast Mountains zu bauen, wurde 1898 geboren. Die Goldsucher fürchteten die Route über den White Pass, war sie doch meistens völlig verschlammt und für die Lastenpferde kaum zu bewältigen. Auch hier spielten sich Tragödien ab, wovon der Name Dead Horse Gulch, »die Schlucht der toten Pferde« zeugt. 1897/1898 starben dort über 3000 Pferde.

Trotz der zu erwartenden technischen Schwierigkeiten ließen sich die Initiatoren Sir Thomas Tancrede, britischer Unternehmer, und Michael J. Henry, kanadischer Eisenbahnbauer, der auch die Canadian Pacific Eisenbahnlinie mitbaute, nicht beirren. Zuerst ließ man in mühevoller Arbeit auf einer alten Indianerroute eine kühne Trasse durch die steilen Berghänge treiben. Ab April 1898 arbeiteten dann bis zu 2000 Mann an der Verlegung der Schienen. Der White Pass Summit (873 m) wurde im Februar 1899 bei Temperaturen um  $-50^{\circ}\text{C}$  erreicht. Am 6. Juli 1899 kam der erste Zug am Lake Bennett an. Der Chilkoot Trail, auch »the



poor man's route« (»der Weg des armen Mannes«) genannt, geriet schnell in Vergessenheit. Im gleichen Jahr begannen die Kanadier von Whitehorse aus, den Schienenstrang voranzutreiben. Nach 27 Monaten Bauzeit dampfte am 29. Juli 1900 der erste Zug von Skagway nach Whitehorse. Der Höhepunkt des Goldrausches im Yukonland war aber bereits überschritten. Die Bahnstrecke zwischen Skagway, Bennett und Carcross wird heutzutage im kurzen Sommer noch als Touristenattraktion beibehalten.

### Info Chilkoot Trail

Gut ausgetretener Trail, 53 km, 3–5 Tage, Zelt; führt von Alaska nach Kanada und ist Teil des Klondike Gold Rush International Historical Park, der vom US National Park Service und von Parks Canada beaufsichtigt wird.

Die Begehung ist gebührenpflichtig von Anfang Juni bis Anfang September. Maximal dürfen pro Tag nur 50 Personen über den Chilkoot Pass nach Kanada. Grenzübertritt, Pässe nicht vergessen! Die Hütten

bzw. Shelter an den Zeltplätzen dienen nur zum Kochen. Reservierung Monate im Voraus empfehlenswert; Permit-Ausgabe im Skagway Trail Center.

[www.parksCanada.gc.ca/chilkoot](http://www.parksCanada.gc.ca/chilkoot),  
[www.nps.gov/klgo/planyourvisit/chilkoot-trail.htm](http://www.nps.gov/klgo/planyourvisit/chilkoot-trail.htm).

**Route:** Startpunkt Dyea, 16 km von Skagway entfernt, Taxiservice (z. B. Frontier Excursions & Adventures, Tel. 907 983-2512), Zeltplatz, Ranger Station – Finnegan's Point (km 7,7; 61 m) – Canyon City (km 12,1; 76 m) – Pleasant Camp (km 16,9; 244 m) – Sheep Camp (km 20,3; 305 m, Ranger Station) – Chilkoot Pass (km 26,6; 1067 m, kanadische Warden Station) – Happy Camp (km 33; 899 m) – Deep Lake (km 37; 884 m) – Lindeman City (km 41,8; 670 m, Warden Station) – Bare Loon Lake (km 46,7; 747 m) – Endpunkt Bennett (km 53,1; 670 m). Der Bare Loon Cut Off Trail Richtung Log Cabin darf nicht mehr begangen werden.

**Rückreise:** Ab Bennett mit dem Zug ([www.wpyr.com](http://www.wpyr.com)); wer nach Whitehorse muss, kann ab der Bahnstation Carcross oder Fraser mit dem Bus weiterreisen. Alternativ kann man sich in Bennett auch von einem Wasserflugzeug abholen lassen (Alpine Aviation, [www.alpineaviationyukon.com](http://www.alpineaviationyukon.com), Tel. 867 668-7725, vor der Tour arrangieren).

**Karten:** Chilkoot Trail Klondike Gold Rush von National Geographic Nr. 254; Chilkoot Trail Map von Parks Canada.

