

Denali (Mt. McKinley), Alaska (6193 m)

Hartmut Bielefeldt und Claudia Bäumler

12. Mai - 11. Juni 2000

Verfasser dieses Textes: Hartmut Bielefeldt

Erster Teil

Expedition zum Denali

12. - 29. Mai 2000

Freitag, 12. Mai 2000

Flug Frankfurt - Las Vegas - Seattle - Anchorage

Nach elf Stunden Flugzeit landen wir um 14 Uhr Ortszeit in Las Vegas - das erkennt man hauptsächlich daran, dass drumherum nur Wüste ist und überall im Flughafen Spielautomaten herumstehen. Um 19 Uhr geht's weiter nach Seattle; beeindruckend der Mount Rainier, der die ganze Gegend dominiert. Von dort geht es um 22 Uhr endlich auf die letzte Etappe, die nach langem Flug durch viel unbewohnte, verschneite Landschaft um 1 Uhr Ortszeit in Anchorage zu Ende ist. Gegen zwei Uhr ist dieser 31-Stunden-Tag endlich im Hostel vorbei.

Samstag, 13. Mai 2000

Anchorage

Der Samstag dient zum Einkauf der restlichen Lebensmittel für unsere Zeit am Berg, der allgemeinen Orientierung und der Kompensation der 10 Stunden Jet-Lag. Im Supermarkt stellen wir ziemlich schnell zwei Probleme fest: Erstens gibt es kaum etwas in Mengen, die für einen Reisenden geeignet wären. Aber was wollen wir denn mit 24 Dosen Cola? Nur weil die (im Gesamtpreis!) billiger sind als 12? Viele Dinge gibt es einfach nicht kleiner als pfundweise. Problem Nummer zwei sind die Preise hier in Alaska. Obst und Gemüse sind natürlich der Spitzenreiter mit absolut astronomischen Zahlen, aber auch ziemlich normale Lebensmittel sind teurer als 1:1, die Dollar-Preise sind also meist höher als das, was wir zuhause in DM gewohnt sind.

Das Wetter ist sonnig, wenn auch relativ frisch, tagsüber 10-13°C. Die Vegetation hier in Alaska scheint etwa so weit zu sein wie bei uns vor zwei

Monaten. Da ich gegen Birke allergisch bin, komme ich hier aus dem Niesen gar nicht mehr heraus.

Anchorage ist sehr weitläufig gebaut, und bis zu dem, was sich Zentrum nennen könnte, sind wir zu Fuss über eine Stunde unterwegs. Überall erscheinen die schneebedeckten Berge sehr nah und geben der Stadt einen interessanten Charakter. Vom kleinen Resolution Park sieht man über den Meeresarm in Richtung Aleutian Range (die westliche Fortsetzung der Alaska Range). Der fünfzig Kilometer entfernte Mount Susitna erscheint fast zum Greifen nah; die Dreitausender weiter weg sind in einen milchigen Dunst gehüllt.

Sonntag, 14. Mai 2000

Anchorage

Im Hostel haben wir uns Fahrräder geliehen, um uns noch ein bisschen die Gegend anzusehen. Leider ist es heute bewölkt, es nieselt leicht. Wie schon erwähnt ist Anchorage sehr flächig angelegt. Eigentlich besteht der Großteil der Stadt nur aus einzelnen Häusern, die verstreut im Wald stehen. Die Hauptstraßen folgen meist dem quadratischen Vermessungsnetz im Abstand von einer Meile, ohne Rücksicht auf irgendwelche natürliche Topographie, die vielleicht diesem Gitter nicht brav folgt.

Es gibt übrigens nicht nur Elch-Warnschilder, sondern tatsächlich - sozusagen mitten in der Stadt - auch Elche, die auf dem Radweg stehen und an Bäumen und Büschen knabbern.

Unser Ziel heute sind die ersten Berge um Anchorage. Als wir uns auf knapp 700 m an die Grenze des Chugach State Park hinaufgekämpft haben, erwartet uns dort leichter Schneefall. Trotzdem ist die Aussicht vom View Point Glen Alps auf Anchorage ganz interessant. Der Weg auf den Flattop Mountain, den wir uns eigentlich vorgenommen hatten, ist natürlich noch zu, und die Schneemassen lassen es mit einfachen Trekkingschuhen auch nicht ratsam erscheinen. Der Parkplatz am Beginn des Weges - knapp innerhalb des Parks gelegen - kostet übrigens üppige \$5 pro Tag.

Montag, 15. Mai 2000

Anchorage - Talkeetna - Basislager (Bus/Flug)

Pünktlich morgens um halb acht ist der Kleinbus da, der uns nach Talkeetna bringen wird. Bis alle Fahrgäste und auch deren Gepäck im Stadtgebiet

eingesammelt sind, dauert es ein Stündchen. Die Straße ist bis zur Abzweigung des Glenn Highway vierspurig, und im ersten Teil ist der Verkehr beträchtlich. Erstaunlich, weil man fast immer nur Wald um sich herum sieht. Bei genauerer Betrachtung liegen aber entlang der ganzen Strecke bis Wasilla lose Streusiedlungen. Vom Ort Willow beispielsweise ist von der Straße aus gar nichts zu sehen.

Talkeetna liegt am Ende einer 14 Meilen langen Stichstraße. Obwohl gademal auf hundert Meter überm Meer gelegen, findet man in den Ecken noch Schnee. Mit der Alaska Talkeetna Lodge auf dem Hügel über dem Ort ist hier offensichtlich auch der Massentourismus der dicken Geldbörsen eingezogen.

Die Registrierung in der Ranger-Station ist nach einer Dreiviertelstunde erledigt, und dann geht's gegen drei Uhr ans Fliegen. Sitze werden ausgebaut und umgeklappt, das Gepäck vom Piloten nach Gewicht sortiert im Flugzeug verstaut, und schließlich kommen wir zwei auch noch an Bord. Der Flug führt durch die breite, sumpfige Flussniederung des Susitna-Tals. Jetzt liegt hier noch Schnee, aber nach der Schneeschmelze ist dort sicher kein Durchkommen mehr. Nach einigen Hügeln, zwischen denen schon die Zungen der langen Talgletscher liegen, wird die Berglandschaft bald dramatischer. Leider ist es auch heute bewölkt, so dass man nach oben hin nicht viel sieht. Der Pilot bricht den Anflug auf den vernebelten Pass dann auch ab und fliegt weiter außen herum, an Bergen vorbei, die Trolle und Krone heißen und entsprechend eindrucksvoll emporragen. Die Entstehung der Bergkette bekommen wir nebenbei auch noch erklärt. Nach einer guten halben Stunde landen wir im Basislager auf dem Southeast Fork Kahiltna Glacier auf 2200 m Höhe. Dort werden wir gleich von Basislagerchefin Annie empfangen, die uns unseren Brennstoff und die Schlitten ausgibt. Als Lagerplatz finden wir ein schon vorhandenes 1 m tiefes Loch, das wir nur noch seitlich etwas erweitern müssen, und schon passt das Zelt rein, vor eventuellen Unwettern gut geschützt.

Den Nachmittag ist es bewölkt mit ein paar Sonnenstrahlen, später zieht es sich wieder zu und schneit hier und da ein bisschen. Es ist aber nicht allzu kalt, in der Sonne sogar ziemlich warm.

Dienstag, 16. Mai 2000

Basislager - Ski Hill

Keine Wolken am Himmel - jetzt sehen wir endlich die ganze Szenerie um uns herum. Wirkt alles sehr arktisch, unter uns der riesige Kahiltna-

Gletscher, drumherum heftig vergletscherte Berggestalten mit aberwitzigen Wächtergraten. Besonders der Mount Hunter direkt über dem Basislager macht einen äußerst abweisenden Eindruck.

Unser Weg für heute ist dagegen zumindest technisch so einfach, wie er nur sein kann. Um viertel nach neun sind wir mit dem Verpacken der ganzen Ausrüstung fertig und gehen den Seitengletscher runter zum Hauptstrom des Kahiltna-Gletschers. Das Gehen mit angehängtem Schlitten ist besonders bergab sehr gewöhnungsbedürftig. Bis zum „Medical Camp“ auf 4300 m, das man typischerweise in 5 Tagen erreicht, muss man aber viel Kleidung sowie Essen und Brennstoff für - je nach Wetter - vielleicht auch eine längere Zeit mitnehmen. Mit dem Essen für drei Wochen, zwei Zelten und natürlich den wärmstmöglichen Klamotten für ganz oben kommen schon 40 kg für jeden zusammen.

Zum Glück ist der Weiterweg bis unter den Ski Hill ausgesprochen flach, so dass der Schlitten sich gut ziehen läßt. Allerdings macht man so auf 12 km nur 400 Höhenmeter. Immerhin gibt's eine schöne Aussicht aufs Windy Corner und die Gegend oberhalb des Medical Camp.

Am Ski Hill steilt es sich etwas auf, und man merkt das Gewicht von Rucksack und Schlitten umso mehr. Nach einer Stunde Steigung ist es uns genug, auf 2600 m schlagen wir unser Lager auf. Das Schneemäuerchen ist nach einer Stunde fertig.

Im Lauf des Tages hat es sich etwas bewölkt, teils von oben, teils eine Wolkenschicht von unten aus dem Tal. Die Sonne scheint aber mehr oder weniger noch durch, und besonders am Nachmittag wird es unbarmherzig heiß auf dem Gletscher. Später werden die Wolken dichter, ein recht eigenartiger Nebel, der ein paar Flocken zu Boden taumeln läßt.

Mittwoch, 17. Mai 2000

Ski Hill - Lager 11000'

Heute wird es schneller warm als gestern, dafür ist das Wetter nicht so schön. Eine zähe, nebelartige Wolkendecke läßt uns oft gerade mal hundert Meter weit sehen. Zum Glück ist der Weg gut markiert und ohne Neuschnee auch so kaum zu verfehlen.

Der Rest des Ski Hill ist schnell erledigt, dann geht es wieder ewig weit flach ins Tal hinein. Nach vier Stunden - von einem amerikanischen Bergführer lasse ich mir erklären, dass wir auf Höhe des Kahiltna Pass sind, sehen tut man nämlich gar nichts - wird es endlich steiler. Der „Motorcycle Hill“ hat

es mit dem Schlitten ganz schön in sich. Auch wenn er nur 200 Meter hoch ist.

Mittlerweile gibt es wieder mehr Sicht, wir kommen von Zeit zu Zeit aus der Nebelsuppe heraus. Das Lager 11000' liegt hinter einem Rücken auf 3350 m, man sieht die riesige West Buttress, unter der wir morgen für unseren ersten Materialtransport nach rechts zum Windy Corner queren werden. Die Bezeichnung des Lagers leitet sich mangels anderer benannter Geländemerkmale aus der Höhe von 11000 Fuß ab.

Der Lageraufbau dauert heute länger als gestern; erstens sollten die Schneemauern auf größerer Höhe solider sein, und zweitens ist der Schnee hier etwas schlechter.

Morgen geht es ohne Ski und Schlitten weiter. Weiter oben kommen einige Querungen, in denen ein in Falllinie wie ein nasser Sack herunterhängender 20 kg-Schlitten dem Gehkomfort wenig zuträglich sein dürfte. Für die Ski ist es wohl auch zu verblasen, zumindest nach der Schilderung der Rangers am Montag. Und die Ski haben ja auch ein nicht unbeträchtliches Eigengewicht.

Immerhin sollte es jetzt langsam mal richtig bergauf gehen, die öde Schleperei durchs lange Tal ist hier zuende.

Auf 3350 m ist es schon deutlich kälter als unten, abends um acht sind es -13°C . Und das ist hier sozusagen noch mitten am Tag - wann die Sonne untergeht, haben wir wegen der Wolken noch nicht feststellen können. Nachts wird es aber nicht richtig dunkel, das Dunkelste ist etwa so, dass man gerade nicht mehr lesen könnte.

Donnerstag, 18. Mai 2000

Lager 11000' - Depot auf 3700 m - Lager 11000'

Seit gestern abend kommen immer mehr Windböen auf, die Schnee ans Zelt schleudern. Zwischendurch schneit es zeitweise. Heute morgen schaut die Sonne milchig vom Himmel, es ist nicht allzu kalt (-15°C), aber der Wind ist sehr störend.

Da das auch die meisten anderen Gruppen machen, brechen wir am Vormittag zu unserem ersten Lastentransport auf. Bald wird der Wind stärker, und von der Sonne ist auch nicht mehr viel zu sehen, genausowenig wie von unserer Umgebung. Auf 3700 m erstellen wir ein Depot im Windschatten eines Schneegrates und kehren um; hoffentlich ist morgen das Wetter wieder besser. Beim Herunterlaufen sieht man durch den Schnee, der von hinten gleich auf der Brille festfriert, kaum mehr die Route.

Freitag, 19. Mai 2000

Lager 11000' - Windy Corner - Medical Camp und zurück

Tatsächlich, es geht doch. Morgens ist es sonnig und windstill. Nach anderthalb Stunden (mit leerem Rucksack) haben wir unser gestriges Depot wieder erreicht, laden uns den Inhalt auf und marschieren weiter aufwärts zum berühmten Windy Corner. Das ist eine dem Wind meist stark ausgesetzte Gletscherterrasse, die um den Felspfeiler der West Buttress herum den Zugang von der West- auf die Südseite des Berges vermittelt. Freundlicherweise ist es hier heute eher heiß als windig.

Der Weiterweg steigt erst durch spaltiges Gelände an und quert nach Erreichen der großen Gletscherterrasse nach rechts zum „Medical Camp“ auf 4350 m. Es heißt so, weil hier während der Saison Ranger stationiert sind und eine Erste-Hilfe-Station vorhanden ist. Sechs Stunden sind fürs erste Mal keine so schlechte Zeit.

Mittlerweile hat es sich wieder mal zugezogen, Schneefall und Wind setzen ein. Wir deponieren unsere Lasten mehr oder weniger vorschriftsgemäß und machen uns auf den Rückweg, bevor das Wetter vielleicht wieder so „gemütlich“ wird wie gestern. In den 70 Minuten bis zum Lager bleibt es aber akzeptabel, man sieht sogar mehr als drei Markierungsstöckchen weit.

Samstag, 20. Mai 2000

Ruhetag in Lager 11000'

Heute morgen schneit es immer noch, immer wieder mit Windböen. Da wir uns von vorgestern noch erinnern können, wie es da weiter oben aussieht, schlafen wir bis Mittag aus und verbringen den Rest des Tages mit Warten auf Sonntag.

Sonntag, 21. Mai 2000

Lager 11000' - Windy Corner - Medical Camp

Nachdem sich gestern das Wetter noch gebessert hat (aber leider zu spät, um noch loszugehen), stehen wir heute morgen um acht auf und packen alles zusammen. Kleiner Schönheitsfehler dieses Lagers: Die Sonne kommt erst um viertel zehn; draußen sind es -20°, allerdings bei wolkenlosem Himmel und Windstille.

Trotz der Sonne dauert es eine ganze Zeitlang, bis wieder alle Gliedmaßen ansprechbar sind. Dann aber wird es schnell brütend heiß.

Heute haben wir doch einen unserer beiden Schlitten mitgenommen, denn wir müssen alles, was wir nicht gerade im Lager 11000' vergraben und deponieren, in unsere neue Heimat Medical Camp bringen. Immerhin gelingt uns das in $6\frac{1}{2}$ Stunden. Für tausend Höhenmeter keine Rekordzeit, aber in Anbetracht der Höhe und des Gepäcks sind wir damit gut zufrieden.

Im Medical Camp treffen wir den Rosenheimer Florian wieder, den wir schon auf dem Hinweg kennengelernt hatten, und seinen alaskanischen Kameraden. So gibt's auch gleich Hilfe beim Mäuerle bauen.

Bei dem schönen Wetter kann man auf dem Weg auch etwas die Augen schweifen lassen und - neben der Aussicht - so allerhand verschiedenartige Leute sehen:

- Wolkenschlepper (rennen dreimal mit Riesenrucksack die Strecke von Lager zu Lager, weil sie sich wohl für ein paar Monate einrichten wollen. Sind auch oft mit viel zu viel völlig unnötigem Material ausgerüstet.)
- unheimliche Raser (die die Strecke in drei Stunden machen)
- Technik-Spezialisten (die nach jeder Rast den Schlitten zweimal komplett umräumen müssen, weil die Zugleine sich verfangen hat)
- erfolgreiche und weniger erfolgreiche Skialpinisten
- die allseits beliebten „Lemminge“ (treten in großer Zahl hinter einem „Bergführer“ genannten Wesen auf, tun meist exakt was dieser sagt und haben ein Gespür dafür, strategisch wichtige Eng- und Steilstrecken hoffnungslos zu verstopfen. Sind auch an der für alle Gruppenmitglieder identischen Ausrüstung zu erkennen.)

Unser Abendessenmenü muß heute eine erste Änderung erfahren: Thunfisch gibt's nicht, die Dose ist steinhart gefroren. Mit dem halben Pfund Käse kann man auch bestenfalls ballistische Versuche anstellen.

Montag, 22. Mai 2000

Ruhetag im Medical Camp

Von der Höhe her (4350 m) ist die Übernachtung kein Problem, aber der Komfort unseres Zelt-Stellplatzes läßt zu wünschen übrig. Heute ist aber sowieso Ruhetag. Erstens sollten wir uns besser häuslich einrichten, zweitens war es gestern ziemlich anstrengend.

Morgens ist es hier kalt, -25°C . Den Tag über gibt es den anscheinend üblichen Sonne-Wolken-Mix, durch den unser Zelt auch erst spät Sonne bekommt. Vorher ist jede Bewegung riskant, weil dann das gefrorene Kondenswasser wie Schnee auf einen niederrieselt. überhaupt ist es mit den ganzen Essensvorräten im Zelt recht eng.

Die Wärmekapazität einer Thunfischdose ist übrigens gewaltig: Wir brauchen den ganzen Tag im Schlafsack oder in der Kleidung, bis sie etwas gefügiger wird. Endgültiger Erfolg ist uns erst mit Wasserbad beschieden - aber was Ordentliches zu essen unter all dem Pulverzeugs ist gar nicht hoch genug einzuschätzen. Cracker mit Thunfisch und Mayonnaise geben kalorienmäßig wenigstens was her, und auch die Salami und der Käse aus dem Supermarkt in Anchorage sind gern gesehene Ergänzungen unserer langweiligen Kost.

Dienstag, 23. Mai 2000

Medical Camp - West Buttress - High Camp

Im Medical Camp ist der Morgen ziemlich neblig. Der Wetterbericht bei den Rangers klingt dagegen vielversprechend: heute wolkeig mit Sonne, morgen oberhalb 17000 ft sonnig. So machen wir uns um zwölf mit dem kleinen Hochlagerzelt und allem, was man zum übernachten und für den Gipfel braucht, auf den Weg.

Die ersten 400 Höhenmeter geht es einen etwa 30° geneigten Hang hoch, die restlichen 200 m sind steiler (45°), mit nur wenig Schnee auf dem blanken Eis, aber zum Glück mit Fixseilen versehen. Trotzdem zieht sich dieses Stück endlos; die warmen Bergschuhe sind nicht für ausgiebiges Steigeisengehen ausgelegt, so dass man mit der Zeit sehr unbequem darin steht.

Um vier Uhr ist der Grat der West Buttress auf 4930 m erreicht. Die Route verläuft meist links des Grates vollständig im Schnee bzw. Firn, wenn auch einzelne Passagen etwas ausgesetzt sind. Obwohl es nur 300 Höhenmeter sind, kostet uns dieses Stück noch über zwei Stunden, bis wir im High Camp auf 5230 m unser Zelt in einem unbenutzten Stellplatz aufstellen können. Sonst wären mit dem Bau der Schneemauern noch ein paar Stunden draufgegangen.

Abends wird es schnell sehr kalt (-30°), nachdem die Sonne hinterm Berg verschwunden ist.

Mittwoch, 24. Mai 2000

Ruhetag im High Camp

Den gestrigen Wetterbericht hätten sich die Ranger sparen können. Nichts als weiße Suppe draußen, dazu ein böiger Wind. Keine guten Voraussetzungen, die Route zum Gipfel - und auch wieder zurück - zu finden.

In dem kleinen Zelt und in der kalten Umgebung ist ein Ruhetag noch weniger erholsam als im Medical Camp. Mittlerweile ist fast alles nass geworden, sei es durch Kondenswasser, das vormittags alles volltropft, sei es durch Schnee, der beim Ein- und Aussteigen ins Zelt kommt. Die Sachen raustun zum Trocknen geht ja nicht, da schneit gleich alles voll.

Was also tun - absteigen, im Medical Camp erholen und es eventuell in ein paar Tagen nochmal versuchen, oder hier oben in Enge, Kälte und Schnee ausharren? Nach langem Hin und Her siegt Letzteres. Morgen geben wir den Berg noch eine Chance, sich uns von einer besseren Seite zu zeigen.

Am Nachmittag besucht uns ein Spanier, der gestern auf dem Gipfel war, und überlässt uns sein überzähliges Essen. Kann man ja vielleicht ganz gut gebrauchen, aber den Müll hätte er vorher ruhig herausnehmen können.

Spät abends, um halb zwölf, können wir erstmals den Denali im Abendrot bewundern. Die Wolken sind verschwunden.

Donnerstag, 25. Mai 2000

High Camp - Denali und zurück

Immer noch keine Wolken, und es ist sogar windstill. Morgens um halb acht bekommt unser Zelt Sonne, um acht gehen wir los. Das Gepäck ist so minimal wie möglich, die Kleidung so dick wie selten zuvor. Der erste Teil des Weges führt zwei Stunden lang durch einen Schattenhang zum Denali Pass. Nicht nur, dass man beim Umgehen von Séracs und Spalten oft deutlich steiler steigen muss als die durchschnittlichen 35° Hangneigung - hier ist es mit -35°C auch sehr unangenehm kalt. Man merkt das deutlich, wenn man versehentlich mit der Zunge an den gefrorenen Bart gekommen ist.

Am Denali Pass (5560 m) in der Sonne folgt daher erst mal ein längeres Füße-Auftauen. Freundlicherweise geht es nun auch in der Sonne weiter. Meist relativ flach folgt man den Hängen auf den Erzdekan-Turm zu, um dann rechts von diesem einen kleinen Sattel (5960 m) zu überschreiten. (Einer der Erstbesteiger des Denali war der Erzdekan von Alaska.) Nach kurzem Abstieg gelangt man auf das ziemlich langweilige Football Field. Die üblichen Nachmittagswolken haben der Aussicht inzwischen den Garaus gemacht.

Meine Kondition macht mir mittlerweile zu schaffen; Claudia geht schon mal vor. Für den Fall, dass ich umdrehen müsste, wäre dann wenigstens

einer oben gewesen. Nachdem ich mich einen letzten Steilhang hochgearbeitet habe, gelange ich um kurz vor halb vier an den Beginn des Gipfelgrats, wo schon eine ganze Menge Leute stehen.

Nach der Begutachtung des ersten Grathöckers geselle ich mich auch zu ihnen und definiere den Gipfel als praktisch erreicht. Das ist also der Denali, 6193 m, Nordamerikas höchster Berg. Leider sieht man nur einen 20 m große Ausschnitt von Nordamerika.

Der eigentliche Gipfel ist etwa 30 Meter höher, aber der Schnee Grat dort hin ist ein aberwitzig scharfes Gebilde, auf das man teilweise gerade einen Fuß setzen kann; beidseitig geht es stramm abwärts ins Nichts. Außerdem hat man sowieso keine Aussicht. So ist für die meisten der Berg am Kahiltna Horn bestiegen. Das ist übrigens etwas höher als in der Karte angegeben, denn der Hauptgipfel ist definitiv keine 60 Meter höher.

Nach einer Viertelstunde kommt Claudia vom Hauptgipfel aus dem Nebel balanciert. Da an Aussicht weiterhin nicht allzuviel geboten ist, machen wir uns bald auf den Rückweg. Immerhin haben wir während des Aufstiegs ganz gut in die weite Umgebung schauen können.

Die zwanzig Meter Gegensteigung hinter dem Football Field sind natürlich ein ganz besonderes Vergnügen. Dafür liegt der Hang unterhalb des Denali Pass nun in der (allerdings recht trüben) Sonne und ist mit der gegebenen Vorsicht kein sonderliches Hindernis mehr. Wohl aber die nochmal zwanzig Meter Gegensteigung aus der Gletschermulde zu unserem Zeltplatz. Um kurz nach sechs sind wir wieder in unserem „Mini-Zuhause“.

Bei der kasachischen Seven-Summits-Expedition, die heute auch am Gipfel war, ist übrigens Juri dabei, den wir vom Khan Tengri her kennen.

Freitag, 26. Mai 2000

High Camp - Medical Camp

Auch wenn es wahrscheinlich sehr mühsam geworden wäre, wäre es die bessere Entscheidung gewesen, gestern abend noch bis ins Medical Camp abzustiegen. Heute morgen gibt es nämlich keine trübe Sonne, sondern weißes Allerlei mit stürmischen Böen, die am Zelt rütteln. Die ausgesetzte West Buttress mit dem ganzen Gepäck bei Sturm abzustiegen, ist kein sehr motivierender Gedanke. Also warten wir ab - meistens hat sich in der letzten Zeit das Wetter am Nachmittag geändert. Vielleicht wird's heute mittag wieder besser.

Tatsächlich werden die Böen schwächer, und gegen zwei Uhr bricht die

Sonne durch. So verschneit und vereist, wie Zelt, Schlafsäcke und fast alles Andere sind, dauert das Einpacken eine ganze Weile. Inzwischen hat der Wind wieder aufgefrischt, kommt nun aber aus Norden - zum ersten Mal, seit wir hier sind.

Der Weg über den Grat ist kein ernsthaftes Problem; die Kälte und der beißende Wind sind lästig, aber an den ausgesetzten Stellen kann man die Balance gut halten. Dafür haben wir eine gute Aussicht auf die umliegende Landschaft, die uns bisher ja kaum vergönnt gewesen war. Mount Hunter läßt seinen Doppelgipfel sehen, der ewig lange Kahiltnagletscher liegt uns zu Füßen, und im Norden kann man das Hügelland Zentralalaskas erahnen.

Nach zwei Stunden sind wir wieder an unserem kleinen Grundstückchen am Rande von McKinley City.

Samstag, 27. Mai 2000

Medical Camp - Basislager

Richtig gemütlich ist's im geräumigen Zelt, und hier unten hat es deutlich mehr Luft und dafür weniger Kälte. Faul wie wir sind, warten wir mit dem Aufstehen auf die Sonne, die hier so gegen neun Uhr kommt. Gleich beim Frühstück ein grober Verstoß gegen die Denali-Benimmregeln: Brot sollte man nicht ohne Unterlage auf den Schlafsack legen. Es friert nämlich fest.

Der fast wolkenlose Himmel erlaubt uns zum ersten Mal, die ganze weite Aussicht vom Medical Camp aus zu sehen. Das Ausmaß der Vergletscherung ist beeindruckend, man sieht bis zum Horizont nur weiße Gipfel.

Kurz nach zwölf machen wir uns mit unserem ganzen Zeugs auf den Weg in Richtung Basislager/„Flugplatz“. Bis zum Lager 11000' mit vollgepacktem Rucksack und einem Schlitten; dort nehmen wir unsere Ski und die dort gelagerte Ausrüstung auf.

Im Vergleich zu vor knapp zwei Wochen sind hier mittlerweile unübersehbare Menschenmassen bergwärts unterwegs. Ob die richtige Saison erst jetzt beginnt? Oder ob das mit dem Wetter vielleicht sowieso keiner so genau voraussagen kann?

Für den Weiterweg hat jetzt jeder von uns beiden einen Schlitten; der Versuch, damit den steilen Hang mit Ski zu überwinden, scheitert schnell und kläglich. Der Schlitten will nämlich immer woandershin, überholt einen und bringt das - mit dem schweren Rucksack ohnehin schon labile - Gleichgewicht sofort aus dem Ruder.

Auch zu Fuß ist's nicht besonders leicht, denn die Spur ist in dieser Gegend miserabel, es muss die letzten Tage hier viel geschneit haben. Als es auf dem Kahiltna-Gletscher wieder flacher wird, fällt mir ein Tipp ein, den mir ein amerikanischer Bergführer gegeben hatte: Wenn man Reepschnur quer über die Lauffläche des Schlittens bindet, wird er langsamer. Das funktioniert dann auch tatsächlich, der Schlitten bleibt sogar den relativ steilen Ski Hill hinunter beherrschbar.

Auch wenn die Aussicht bei dem schönen Wetter nett ist, bleibt es doch eine weite Strecke, bis nach 22 km die Abzweigung des Southeast Fork Kahiltna Glacier erreicht ist. Und da fängt das Elend erst richtig an: Der Heartbreak Hill, die 150 Höhenmeter Gegenanstieg den Seitengletscher hoch bis zum Basislager. Anderthalb endlose Stunden. Um kurz nach acht kommen wir an, werden gleich begrüßt, eingewiesen und zum Abendessen bei Basislager-Chefin Annie eingeladen. Mit uns auch zwei Alaskaner und zwei Australier, die ebenfalls gerade vom Medical Camp gekommen sind. So müssen wir unseren Kocher nicht lange plagen, und man hört so manche interessanten Geschichten. Zum Beispiel die von dem Bergsteiger, der beim Abstieg vom Hochlager sein übriges Benzin (das will ja keiner mehr den Berg runtertragen, wenn er's sowieso nicht mehr braucht) nur gegen die gleiche Menge frisch gepressten Orangensafts abgeben wollte. Saft aus Konzentrat soll er abgelehnt haben, und so hat er sein Benzin wieder runtergetragen.

Sonntag, 28. Mai 2000

Basislager - Talkeetna (Flug)

Wir kommen morgens mit dem allerersten Flugzeug aus dem Basislager heraus. Bei schönstem Wetter ist der Flug durch die Gletscherlandschaft, oft knapp über die Grate hinweg, ein tolles Erlebnis.

In Talkeetna ist es jetzt richtig warm. Nach der Abmeldung in der Ranger-Station¹ verwandeln wir das Bunkhouse der Fluggesellschaft in ein Schlachtfeld, denn der ganze nasse Kram (und nass oder gefroren ist praktisch alles) muss erst mal auf die Leine.

Abends gibt's ein ordentliches Steak und - nach längerer Askese - auch ein, zwei gute Bierchen im „West Rib“. Daneben auch das eine oder andere Amerika-typische Erlebnis: Getränkeautomaten können einfach nicht zählen, oder sie fressen absichtlich Münzen, und das Telefonieren mit Münzen nach

¹Die Erfolgsquote dieser Saison am Denali steht erst bei 21%, können wir dort nachlesen.

Hause ist eine Frechheit. Nachdem der Operator mir mitgeteilt hat, dass er für ein Gespräch nach Germany unverschämte acht Dollar haben will, hätte er mir den somit umsonst eingeworfenen Quarter ja ruhig wieder zurückgeben können. Wahrscheinlich müsste ich da vor irgendeinem Gericht wegen seelischer Härte und sonstiger Grausamkeit gegenüber ausländischen Gästen klagen.

Mit Telefonkarte wäre es übrigens wesentlich billiger, aber wir waren bis jetzt nicht dazu gekommen, eine zu kaufen.

Montag, 29. Mai 2000

Talkeetna - Anchorage (Bus)

Ausgeschlafen, Wäsche gewaschen, die Aussicht auf Mt. Foraker, Mt. Hunter und Denali (immerhin 100 km entfernt) genossen. In Talkeetna ist jetzt immer mehr los, reisebusweise rücken Touristen an. Wobei absolut schleierhaft bleibt, was dieses Dorf mitten im Sumpfland für eine Attraktion zu bieten hat, außer dass man - also wir beispielsweise - von hier ins Basislager am Denali fliegt und es auch Sightseeing-Rundflüge gibt. Letztere sind aber für die Flugunternehmer finanziell weniger lohnend als die Bergsteiger².

Fragt sich also, was tun all die Leute hier? Anscheinend tatsächlich nur hinfahren, Souvenirs kaufen und wieder zurückfahren.

Der Shuttle-Bus holt uns pünktlich nachmittags um vier ab, und um halb sieben sind wir wieder in Anchorage.

²Um ein Flugzeug voll zu bekommen, braucht man nur zwei bis drei Bergsteiger, denn den Rest des Platzes braucht ja die Ausrüstung. Unbepackte Touristen sind dagegen vier oder fünf nötig. Zu den Preisen siehe Info-Teil weiter unten.

Zweiter Teil

Alaska

30. Mai - 11. Juni 2000

Dienstag, 30. Mai 2000

Erledigungs-Tag in Anchorage. Da wir für den Berg deutlich weniger Zeit benötigt haben als wir insgesamt für die Reise eingeplant hatten, können wir noch irgendwas anderes unternehmen in den nächsten zehn Tagen. Für die ersten vier Tage wollen wir die ca. 200 km nach Seward mit dem Fahrrad fahren, dort das touristische Pflichtprogramm absolvieren (Wale gucken) und mit der Bahn nach Anchorage zurückfahren.

Die anderen sechs Tage wollen wir mit dem Mietwagen ein bisschen den Rest vom großen Land nordwärts unter die Lupe nehmen. Heute versuchen wir, das alles organisatorisch auf die Reihe zu bekommen.

Der Unterschied zwischen dem Bahnhof von Anchorage und dem einer deutschen Stadt gleicher Größe könnte auffälliger kaum sein: Die meisten Züge müssen vorher reserviert werden, eine Umbuchung kostet \$ 50, es fährt im Sommer täglich ein Zug nach Fairbanks und einer nach Seward. Kein Wunder, dass sich nur alle Viertelstunde mal ein Kunde an den Fahrkartenschalter verirrt.

Mittwoch, 31. Mai 2000

Anchorage - Seward, Teil 1 (Fahrrad)

Kurz nach halb zehn machen wir uns per Fahrrad auf den Weg südwärts aus der Stadt. Nach zwei Stunden, wie üblich durch rote Ampeln und die eine oder andere Orientierungsübung ausgebremst, erreichen wir am Chugach State Park Headquarter das Meer, d.h. den Turnagain Arm³, dem wir nun 35 Meilen (also 56 km) lang auf der recht viel befahrenen Straße folgen. Der Seitenstreifen ist aber immer breit genug.

Im Gegensatz zur Gegend um Anchorage sehen die Berge hier noch sehr winterlich aus. Jenseits von Portage geht es zum Turnagain Pass hoch. Trotz der nur 300 m Seehöhe sind wir hier noch fast im tiefsten Winter. Folglich ist natürlich keine Chance auszumachen, den Johnson Pass Trail (450 m Höhe)

³er heißt so, weil Captain Cook bei seiner Erkundungsreise 1778 dort wegen des flachen Wassers bald umdrehen musste. Aber es wäre ja sowieso eine Sackgasse gewesen (endet bei Portage).

mit den Rädern zu bewältigen, ohne im Schnee steckenzubleiben. Schade, das wäre vielleicht eine nette Abwechslung zur Straße gewesen.

So übernachteten wir nach insgesamt 109 Kilometern im Campingplatz Granite Creek für satte \$10 und sind neben all den Wohnmobilen natürlich das einzige Zelt. Immerhin sind die Stellplätze so weit auseinander, dass man seine Nachbarn kaum mehr sieht, und der Platz an sich liegt hübsch am Fluss im Wald.

Donnerstag, 1. Juni 2000

Anchorage - Seward, Teil 2 (Fahrrad)

Ohne dass uns in der Nacht ein Bär begegnet wäre, machen wir uns morgens um neun auf den Weiterweg und scheuchen gleich einen Elch vom Wegesrand auf.

Heute gibt es eine ziemliche Berg- und Talfahrt mit drei „Pässen“ (Summit, Moose Pass und Divide), deren höchster 430 m Meereshöhe erreicht. Aber auch dazwischen geht es immer wieder mal rauf und runter. Zwischen den Pässen liegt eine Vielzahl größerer und kleinerer Seen; die Berge sind meist 1200-1500 m hoch und noch kräftig verschneit.

Nach sieben Stunden erreichen wir Seward, das wieder am Meer liegt. Der Waterfront-Campingplatz direkt am Meer ist relativ günstig (\$6 fürs Zelt) und liegt auch ganz günstig.

Freitag, 2. Juni 2000

Seward

Heute gibt's das touristische Programm, bestehend aus einer achtstündigen Schiffsfahrt in den Kenai Fjords-Nationalpark. Das ist zwar nicht gerade billig (wie so manches hier in Alaska), aber durchaus lohnend. Neben der eindrucksvollen Fjord- und Insellandschaft bekommt man eine ganze Menge Tiere zu sehen: Seeotter, Adler, Orcas, Puffins (Papageientaucher), Buckelwale, Robben, Bergziegen, Kittiwakes (die können einem selber sagen wie sie heißen) und Seelöwen.

Samstag, 3. Juni 2000

Seward - Anchorage (Bahn)

Den Marathon Mountain oberhalb der „Stadt“ lassen wir uns natürlich nicht entgehen. Jedes Jahr am 4.7. findet ein Wettrennen auf dem „Trail“ genannten Pfad statt, der sich fast geradlinig den Berg hochzieht. Man erreicht zwar nur den 921 m hohen Race Point, der eigentliche Marathon Mountain ist durch den Schnee und den schmalen Grat schlecht zu erreichen. Die Aussicht ist auch so schön genug, man sieht direkt auf Seward und das Meer hinunter. Vier Wochen vor Independence Day sind hier auch eine Menge Leute unterwegs, die eifrig am Trainieren sind.

Zurück nach Anchorage geht's mit der Bahn. Die Bahnlinie folgt teilweise der Straße, die wir von der Hinfahrt schon kennen, nimmt aber von Moose Pass bis Portage eine eigene Route durch die Berge. Auch dort ist es noch tief verschneit, Anfang Juni. Die Bahnfahrt dauert etwa vier Stunden für 115 Meilen.

Sonntag, 4. Juni 2000

Anchorage - Denali NP (Auto)

Wir tauschen die Fahrräder gegen ein Auto, mit dem wir noch ein wenig in Alaska herumfahren wollen. Heute geht's 250 Meilen von Anchorage zum Denali-Nationalpark-„Haupteingang“. Für die Übernachtung im Riley Creek-Campingplatz bekommen wir im Visitor Center den vorletzten freien Platz zugewiesen.

Montag, 5. Juni 2000

Denali NP

Vom Ende des frei befahrbaren Teils der Straße aus unternehmen wir eine Wanderung auf den Mount Margaret. Das bis zu 2 Meter hohe Buschwerk im mittleren Bereich ist sehr hinderlich. Weiter oben am Grat geht's zunächst besser, aber das, wo wir nach anderthalb Stunden ankommen, ist mitnichten der Gipfel. Der kostet uns durch eine flache Hochebene mit viel Schnee nochmal anderthalb Stunden, denn der Schnee ist völlig durchweicht und oft knie- bis hüfttief. Der Berg ist übrigens 1542 m hoch.

Im Denali-Nationalpark hinter der Hauptkette der Alaska Range ist es offensichtlich deutlich trockener als weiter im Süden. 1500 m hohe Berge sind bei Seward und Anchorage schon kräftig vergletschert. Während auf 600 m Höhe auf der Kenai-Halbinsel noch Winterlandschaft geboten war, liegt hier im Campingplatz kein Schnee mehr.

Der Nationalpark ist von einer Vielzahl von Tieren bevölkert. Bären sehen wir die ganze Zeit in Alaska keine; dafür gibt es heute morgen ein außerordentlich freches Eichhörnchen sowie mehrere Karibus (Rentiere), einen Fuchs am Berg und einen Fuchs, der mitten durch den Campingplatz spazierte.

Das Wetter ist immer noch schön, seit wir vom Denali herausgeflogen sind. Da werden es die Denali-Aspiranten nach uns ja um einiges leichter gehabt haben. Den Berg sieht man vom Campingplatz Savage River, aber er ist dort noch 110 km entfernt.

Dienstag, 6. Juni 2000

Denali NP - Fairbanks - Arctic Circle (Auto)

Vom Denali-Nationalpark fahren wir durch 100 Meilen größtenteils monotone Wald- und Hügellandschaft nach Fairbanks und weiter nordwärts. Bis zum Yukon ist die Landschaft ziemlich schwarzwald-ähnlich, außer dass es natürlich sehr viel schwächer besiedelt ist. 73 Meilen nördlich von Fairbanks beginnt der Dalton Highway, der als Versorgungsstraße der Trans-Alaska-Pipeline folgt. Als sogenannte „Hochgeschwindigkeits-Schotterstraße“ darf man maximal 50 Meilen pro Stunde fahren. Die Namen auf der Landkarte sind entlang dieser Strecke nur selten richtige Ortschaften: Yukon (Meile 56) besteht aus einem Restaurant, einem Motel, einer Tankstelle und einem Informationsstand des Bureau of Land Management. Arctic Circle (Meile 115) besteht aus einem Schild und ein paar Zeltplätzen im Birkenwald.

Dort übernachten wir, wobei es natürlich praktisch keine merkliche Nacht gibt. In den Mini-Birkenwäldern hoppeln kleine Hasen herum, und um uns schwirren Wolken von Stechmücken, die hier nun wirklich lästig werden.

Mittwoch, 7. Juni 2000

Arctic Circle - Atigun Pass - Marion Creek (Auto)

Morgens hängt eine schwarze Wolke dieser miesen kleinen Rüsseltiere am Zelt. Nachdem wir sie mehr oder weniger verscheucht haben, geht es nordwärts weiter, durch die ganz ansehnlichen Vorgebirge der Brooks Range. Im Schutz der Berge gibt es in den Tälern wieder mehr Wald, wenn der auch häufig ziemlich licht ist. Wir tanken in der „Ortschaft“ Coldfoot (woher dieser Name wohl kommt...) und fahren zum Atigun Pass (1450 m, Meile 245). Alaskas höchste Paßstraße liegt ausgerechnet ganz im Norden, und die Landschaft sieht so aus, als würde es hier niemals Sommer werden.

Jenseits des Passes fließen die Flüsse ins Nordpolarmeer, und der nördlichste Tannenbaum steht zehn Meilen vor der Paßhöhe.

Eine Bergtour auf einen der umliegenden Berge scheitert daran, dass das Gestein schuttig, aber öfters trotzdem sehr steil und nicht ganz unschwierig ist.

Am Paß treffen wir einen Kalifornier, der gerade mit dem Fahrrad von Norden her hochkommt und nach Fairbanks fährt.

Nachdem wir noch die Aussicht durch die weite Öde des Nordens bewundert haben, drehen wir bei $68^{\circ}16'$ n.Br. wieder um. Etwas vor Coldfoot lassen wir uns im Campingplatz Marion Creek nieder. Hier lassen sich wenigstens die Berge besteigen. Zur Mitternachtssonne reicht's trotzdem nicht ganz, alleine schon weil die Berge im Norden im Weg sind. Trotzdem ist es nett, wenn man abends um halb elf im Sonnenschein vom Berg absteigen kann.

Donnerstag, 8. Juni 2000

Marion Creek - Fairbanks (Auto)

Heute morgen regnet's. Der Rest des Tages ist schnell erzählt: Rückfahrt den Dalton Highway nach Fairbanks. Was für eine Erlösung, als 30 Meilen vor Fairbanks die Straße wieder geteert ist.

In Fairbanks gibt's (ausnahmsweise) ein bisschen Kultur, nämlich das Museum der University of Alaska.

Freitag, 9. Juni 2000

Fairbanks - Glennallen - King Mountain (Auto)

Die gestrige Wettervorhersage im Radio war wieder mal echt alaskanisch. Statt „partly cloudy“ regnet es heute richtig, aber das beeindruckt die Mücken nicht. Der Chena Lake Campingplatz übertrifft in der Zahl dieser Monster sogar noch den Arctic Circle.

Da wir morgen wieder nach Hause fliegen müssen, steht heute hauptsächlich die Fahrt nach Süden auf dem Programm. Trotzdem können wir unterwegs einen markanten Hügel südlich von Delta Junction, den wir nachträglich als Donnelly Dome (1192 m) identifizieren, erwandern. Im Gipfel-Steinhaufen wohnt ein Erdhörnchen, das interessiert unsere Skistöcke untersucht.

Der Weiterweg führt über Glennallen und nördlich der Chugach Mountains vorbei, wo einige imposante Gletscher bis in die Täler vordringen.

Samstag, 10. Juni 2000 / Sonntag, 11. Juni 2000

King Mountain - Anchorage (Auto)

Zurück nach Anchorage. Der Flughafen ist, gelinde gesagt, unübersichtlich. Wieso man denn in diesem Land, das offensichtlich Weltmeister im Aufstellen von Stoppschildern ist, nicht irgendwo ausschildern kann, dass das internationale Terminal das nördliche ist?

Auch die Suche nach Briefmarken für unsere Postkarten ist erst wenig erfolgreich. Die Post ist samstags geschlossen, der erste Automat ist in irgendeiner Endlosschleife, und der Automat am Flughafen benimmt sich wie fast jeder amerikanische Automat bis jetzt: Nimmt das Geld, aber Briefmarken gibt's keine. Als Amerika beschlossen hat, zur Weltmacht zu werden, waren die Klempner und die Automatenhersteller offensichtlich nicht dabei. Erst mehr oder weniger gewalttätige Überzeugungsarbeit verschafft uns schließlich unsere Briefmarken.

Im Gegensatz zum Hinflug kommen wir diesmal in nur gut neun Stunden direkt nach Frankfurt. Die Nacht zum Sonntag findet diesmal wegen der Route über den Nordpol tatsächlich nicht statt, die Sonne bleibt die ganze Zeit hoch am Himmel stehen.

Praktische Hinweise

Flug nach Alaska

Wir sind am 12. Mai von Frankfurt nach Anchorage geflogen; diese Route ging über Las Vegas und Seattle. Gegen Mittag in Frankfurt losgeflogen, kamen wir nachts um eins in Alaska an. Das entspricht einer Dauer von 23 Stunden. Ab Mitte Mai (d.h. wohl nach dem 15.05.) fliegt Condor direkt von Frankfurt nach Anchorage, und das dauert nur $9\frac{1}{2}$ Stunden. Hätten wir das vorher gewusst, wären wir vermutlich auch eine halbe Woche später geflogen. Preis für unseren Flug übrigens DM 1500.

Wetter und Tageslängen in Alaska im Mai/Juni

Das Wetter im mittleren Süden (Anchorage, Matanuska-Susitna-Gebiet) ist recht unbeständig. An der Küste südlich von Anchorage sind die Niederschlagsmengen am höchsten, dort liegt Mitte Mai stellenweise noch Schnee bis ans Meer herunter. In Anchorage wird es Mitte Mai 10-15°C warm, mit Tiefstwerten meist über dem Gefrierpunkt. Anfang Juni können es dann schon 20-25°C werden. Das Landesinnere (Fairbanks) ist im Sommer etwas wärmer, und das Schlechtwetter wird durch die Alaska Range abgeschwächt.

Alaska liegt in der Alaska-Hawaii-Zeitzone, also eine Stunde vor Pacific Time, oder GMT-9h. Da im Sommer wie bei uns auf Sommerzeit umgestellt wird, beträgt der Zeitunterschied zu Deutschland sommers wie winters -10 Stunden. Der Hauptteil Alaskas liegt aber um den 150. Breitengrad herum (und nicht um den 135.), so dass der tiefste Sonnenstand erst eine Stunde nach Mitternacht (zwei bei Sommerzeit) erreicht ist. Ab Mitte Mai wird es nördlich von Anchorage nicht mehr richtig dunkel, und ab Anfang Juni reicht die Helligkeit schon zum Lesen aus. Eine Grafik, aus der man die Dämmerungsdauer an verschiedenen Orten Alaskas ablesen kann, findet sich auf meiner Internet-Seite <http://www.bielefeldt.de/alaska-daemmerung.htm>.

Preise, Einkaufen, Essen

Das Preisniveau in Alaska läßt sich allgemein nur mit dem Wort „astronomisch“ umschreiben. Besonders die Hotelpreise gelten auch unter Einheimischen als unverschämt. Einigermaßen preisgünstige Unterkünfte sind rar; wir haben in Anchorage in einem Hostel übernachtet, das \$15 pro Person und

Nacht kostet. Unterwegs haben wir meist auf Campingplätzen gezeltet, das kostet \$6 bis \$12 pro Nacht und Zeltplatz.

Die Preise im Supermarkt lesen sich für fast alle Artikel ungefähr so wie bei uns zuhause - nur dass sie bei uns in DM und hier in US\$ sind! Wesentlich teurer sind frisches Obst und Gemüse. Für den Reisenden oft ein Problem ist auch, dass viele Artikel nur in unerträglich großen Verpackungseinheiten zu bekommen sind. Nützlich dagegen ist der Aufdruck einer standardisierten Nährwerttabelle bei fast allen Lebensmitteln. Momentan muss anscheinend alles „fat-free“ sein, weil wohl irgendwer die Kalorien aus Fett als besonders böse identifiziert hat. Dass der Joghurt dann stattdessen Unmengen von Zucker enthält, scheint nicht zu stören. Allgemein ist es aber schwierig, wenn man tatsächlich - z.B. für Bergtouren - möglichst viele Kalorien bei wenig Gewicht mitnehmen möchte.

Alkoholische Getränke gibt's nicht im Supermarkt, sondern im Liquor Shop. Was die Mengen betrifft, wieder das Gleiche: Oft ist der 12-pack gesamthaft billiger als der Sixpack Bierdosen.

Für das Essen im Restaurant gilt dasselbe wie für die allgemeinen Essenspreise: Eine einfache Pizza ist öfters unter \$10 zu haben, man kann aber auch \$15 loswerden. Fleischgerichte \$15-25, Seafood (im Süden) ab \$15. Alkoholfreie Getränke ab \$1, Bier \$3-5 (pro pint). Über das große geschwungene „M“ und seine Branchenkollegen können wir nichts sagen, wir haben entweder im Restaurant zu Abend gegessen oder auf dem Campingplatz gekocht.

Um auch etwas zu erwähnen, das günstiger ist als in Deutschland: Benzin kostet in Anchorage \$1.50 pro Gallone, also selbst bei einem Dollarkurs von DM 2.10 nur 83 Pfennig pro Liter. Außerhalb von Anchorage ist das Benzin 10-30 cents teurer, in Coldfoot kostet die Gallone \$2.15.

Telefon

Das Telefonieren mit Münzen ist sehr teuer; besser kauft man sich eine Telefonkarte, die es ab \$10 z.B. im Hostel gibt. Im Gegensatz zu unseren Telefonkarten wird nicht etwa die Karte vom Telefonapparat gelesen, sondern man wählt eine angegebene gebührenfreie Nummer, gibt den Code auf der Karte an und hat damit Zugriff auf das Guthaben auf dem Kartenkonto. Von Alaska nach Deutschland kostet nur einige Cents pro Minute plus einem Dollar pro Verbindungsaufbau. Teilweise kann man diese Karten aber nicht in anderen US-Staaten verwenden, aber die lokalen Karten bieten auch größere Preisvorteile als die überregionalen - aber vor dem Kauf erkundigen.

Mücken

Die Mücken in Alaska sind eher etwas langsamer als die Unsrigen zuhause. Es ist gar kein Problem, eine Mücke zu erschlagen. Aber leider sind es an manchen Orten so viele, dass man gar nicht mehr hinterherkommen würde. Die Mücken-Hochsaison liegt im Juli und August.

Elche und Rentiere

Der Elch heißt in Nordamerika Moose, und Rentiere sind Karibus (Caribou). Man kann sie daran unterscheiden, dass:

- bei den Rentieren Männchen und Weibchen ein Geweih haben, und zwar immer, während den Elchen das Geweih jedes Jahr von neuem wächst, und nur den Männchen
- Elche Einzelgänger sind, während Rentiere in Herden von 10 bis 1000 auftreten
- Elche deutlich massiver gebaut sind als Rentiere
- es keine Rentiere südlich der Alaska Range gibt

Alaska allgemein

Mit 1.53 Millionen km² ist Alaska mit Abstand der größte US-Staat, viereinhalbmal so groß wie Deutschland. Bei nur 550000 Einwohnern kommen also etwa 3 km² auf einen Einwohner; die Bevölkerungsdichte ist damit ungefähr 700 Mal kleiner als in Deutschland. Bei derselben Dichte würden in Berlin also etwa 300 Leute wohnen.

Alaska wurde 1728 von Vitus Bering auf einer Reise im Auftrag des russischen Zaren entdeckt. Bis Ende des 18. Jahrhunderts wurde ein großer Teil der Küsten im Süden Alaskas von russischen Jägern heimgesucht, und viele russische Siedlungen entstanden. 1867 kauften die USA das Gebiet Alaskas für 7.2 Millionen Dollar von Russland.

Anchorage

Die Hauptstadt Alaskas ist Juneau mit ca. 30000 Einwohnern. Wie viele Orte im „Panhandle“, dem Südosten Alaskas, ist Juneau allerdings nur per Fähre

oder Flugzeug zu erreichen. Weitere große Städte Alaskas sind Fairbanks mit auch ca. 30000 Einwohnern (im Fairbanks-North Star Borough, der weiteren Umgebung, ca. 80000) und schließlich Anchorage, die größte Stadt Alaskas mit etwa 250000 Einwohnern. Anchorage ist der hauptsächliche Flughafen Alaskas, und der Straßen-Knotenpunkt des südlichen Zentral-Alaska.

Anchorage liegt am Meer auf einer flachen Halbinsel westlich der Chugach Mountains, zwischen den beiden Meeresarmen Knik und Turnagain. Das Stadtzentrum liegt im Norden am Knik Arm; zum Einkaufen (Lebensmittel, Ausrüstung) ist allerdings die Gegend des Northern Lights Boulevard, ca. 2 km südlich davon, oder das Dimond Center (8 km südlich) geeigneter.

Es gibt diverse Buslinien, darunter auch einen zum Flughafen (Nr. 6). Der Bus kostet \$1 pro Fahrt, die Tageskarte \$ 2.50 (aber die muss man vorher im Stadtzentrum kaufen).

Der Berg und die Alaska Range

Der Denali (indianisch: „Der Große“), früher Mount McKinley genannt, ist mit 6193 m der höchste Berg der USA und Nordamerikas. Er ist der höchste Punkt der Alaska Range, die praktisch die bogenförmige Verlängerung der Rocky Mountains durch Südalaska hin zur Aleutian Range bildet, an deren Ende wiederum die Inselkette der Aleuten anschließt. Die Alaska Range ist eine wichtige Wetterscheide in Alaska und trennt das eher trockenere Innere vom feuchteren Süden ab.

Alle Fünf- und Sechtausender Nordamerikas liegen in der Alaska Range oder den südöstlich anschließenden Wrangell-St.Elias-Mountains, die teilweise zu Kanada gehören.

Obwohl sie auf dem „Feuergürtel“ um den Pazifik liegt, gibt und gab es in der Alaska Range - im Gegensatz zur niedrigeren Aleutian Range - keinen Vulkanismus. Die Bergkette wurde bereits aufgefaltet, bevor der Vulkanismus sich in diesem Gebiet entwickelt hat. Das Magma, das später nach oben vorgestoßen ist, konnte unter der dicken Kruste des bereits vorhandenen Gebirges nicht an die Oberfläche gelangen und ist in den Schloten erkaltet und hat sich teilweise mit dem Sedimentgestein vermischt. Spätere Erosion hat diese einzelnen Schlote freigelegt; daher sieht man in der Alaska Range nur wenige, sehr hohe Berge, die durchwegs aus teilweise sehr solidem Granit bestehen. Das weichere Sedimentgestein um diese Berge herum ist stärker erodiert und bildet niedrigere, weichere Bergformen. Die höchsten Erhebungen (Denali mit 6193 m und Mount Foraker mit 5300 m) stehen als isolierte Einzelberge

im Zentrum, daneben wenige 4000er (z.B. Mount Hunter, der auch ein sehr schroffer Granitberg ist). Alle anderen Berge drumherum erreichen nur die 3000 m-Marke. Die beiden hohen Berge werden dadurch praktisch nicht vor Stürmen geschützt; Schlechtwetter kann schnell und sehr intensiv einfallen.

Permit-Vorschriften

Denali und Foraker liegen in der Kernzone des Nationalparks. Für diese beiden Berge ist ein Permit notwendig, das 60 Tage vor dem Beginn der Expedition bei der Ranger-Station in Talkeetna beantragt sein muss. Das Formular gibt's online zum Ausdrucken. Die Gebühr beträgt 150 US\$, die für die Ranger Station verwendet werden. (Es sind ja auch Ranger im Medical Camp, die dort nur für die Bergsteier ihren Dienst schieben und von irgendwas bezahlt werden müssen.)

Anreise nach Talkeetna

Da Talkeetna nicht direkt am Parks Highway liegt, gibt es nur zwei vernünftige Methoden, dorthin zu kommen:

a) die Bahn, denn die führt durch Talkeetna. Dagegen spricht das ziemlich strenge Gepäcklimit der Bahn und die relativ hohen Preise.

b) ein Shuttle-Service, der einen dorthin fährt. Davon gibt es mehrere; WWW-Links siehe unten. Der Preis von US\$ 80 pro Person hin und zurück gilt als recht günstig. Linienbusse gibt es, soweit wir das erfahren konnten, nicht.

Registrierung in der Ranger-Station Talkeetna

Die Ranger-Station liegt am Ende des Ortes. Wer zu Fuß hinget: Orts einwärts, am berühmten „Welcome to downtown Talkeetna“-Schild nach links die Hauptstraße entlang und da, wo nix mehr Interessantes kommt, nach links. Zuerst wird die Registrierung und Bezahlung abgewickelt (US\$ 125 pro Nase, da \$25 schon mit der Anmeldung fällig waren; bar oder per Kreditkarte), dann gibt es noch eine Einführung in die Route und die Regeln am Berg. Mittlerweile ist das als Powerpoint-Präsentation auf dem PC implementiert; ein Ranger führt das Ganze vor und gibt - je nach alpiner Erfahrung seiner Kunden - mehr oder weniger eindringliche Ratschläge. Keine Horror-Show mehr, wie früher manchmal berichtet, und eine recht differenzierte Abfertigung der einzelnen Gruppen.

Flug ins Basislager

Das Basislager ist zu Fuß nicht erreichbar. Im Mai könnte man es in ein bis zwei Wochen Fußmarsch zwar erreichen, der Rückweg nach der Schneeschmelze wäre aber extrem aufwendig. Daher fliegt man von Talkeetna aus. Dort gibt es diverse Fluggesellschaften, die Preise variieren aber kaum.

Wir hatten \$275 pro Person für Hin- und Rückflug gezahlt, dazu kamen noch Benzin für den Kocher und die Markierungsstangen. Da wir vorher reserviert hatten, konnten wir gleich nach der Registrierung losfliegen. Bei schlechtem Wetter kann es aber auch einige Tage dauern, weil die Bergkette im Sichtflug überquert werden muss. Dann kann sich natürlich eine entsprechende Warteschlange bilden.

Im Basislager muss man der Chefin das Permit (von den Rangern ausgestellt) und die Basislager-Karte (vom Flugunternehmen ausgestellt, mit Eintrag der bezahlten Mengen an Benzin, Markierungsstäben und Schlitten) vorweisen. Daraufhin bekommt man eben dieses.

Benehmen am Berg

Da der Denali jährlich von 1200 Leuten belagert wird, die allermeisten auf der West-Buttress-Route, ist es verständlich, dass die Ranger gewisse Spielregeln aufgestellt haben, nach denen sich im Interesse der Sauberkeit am Berg jeder zu richten hat.

Die wichtigsten führe ich hier kurz auf:

- Jeder Müll muss wieder mit heruntergebracht und ausgeflogen werden.
- Wer ein Depot einrichtet (das ist besonders unten nötig, weil man das ganze Zeug nicht mit einem Mal bis ins nächste Lager bringt), vergräbt es mindestens einen Meter unter Schnee. Sonst kommen die Raben ran, und die ganze Umgebung sieht saumäßig aus. Markiert wird das Depot mit langen Bambusstangen (die bekommt man von seiner Fluggesellschaft), an die man ein Fähnchen hängt mit dem Namen seiner Expedition und dem voraussichtlichen Abholdatum des Depots. Alle Sachen, die man irgendwo deponiert, hat man auch wieder abzuholen. Wer ohne nachweisbare Not Sachen am Berg liegenlässt und diese Dinge - z.B. durch die anderen Bergsteiger am Berg - seiner Gruppe zugeordnet werden können, darf eine nicht unerhebliche Strafe löhnen. Zu Recht.

- Lagerplätze schützt man durch Schneemauern vor eventuellen Stürmen. Sie sollten etwa so hoch sein wie das Zelt. Für das Hochlager empfiehlt man eine mindestens $\frac{1}{2}$ Meter breite (!) Schneemauer, aber zum Glück findet man da schon häufig was vor.
- „Kleine Geschäfte“ macht jede Gruppe an einem durch Bambusstecken gekennzeichneten Ort. Für große Geschäfte steht im Basislager, im Medical Camp und im Hochlager ein Örtchen zur Verfügung. An den anderen Lagerplätzen kommt das große Geschäft in eine Plastiktüte und wird nach Verlassen des Lagers in der nächstbesten tiefen Gletscherspalte versenkt. Keine Angst, es stinkt nicht - dafür ist es zu kalt.

Route und voraussichtlicher Zeitaufwand

Etwa 3/4 der Bergsteiger besteigen den Denali über den technisch einfachsten Weg, die West Buttress (Westpfeiler). Wie lange man auf dem Normalweg unterwegs ist, wird natürlich hauptsächlich durch das Wetter bestimmt. Die Durchschnittszeit einer erfolgreichen Expedition am Denali beträgt nach der Statistik der Ranger-Station Talkeetna 21 Tage, die einer erfolglosen Expedition 17 Tage. Für die West Buttress rechnet man mit 10 bis 24 Tagen; das Hauptproblem am Berg ist das sich schnell ändernde Wetter, das sehr plötzlich große Kälte zusammen mit starken Stürmen bringen kann.

Die einzelnen Etappen: Um mit der Landkarte kompatibel zu sein, sind die Höhen hier in Fuß (') angegeben.

- Vom Basislager auf dem SE Fork Kahiltna Glacier auf 2200 m (7200') geht es *abwärts* zum Hauptstrom des Kahiltna-Gletschers. Auf diesem geht es nordwärts recht flach auf den Berg zu; die erste Spaltenzone wird links umgangen, die zweite (bei ca. 8000') rechts über einen etwas steileren Hang („Ski Hill“). Wieder sehr flach auf den Kahiltna Pass zu und kurz vorm Pass nach rechts in ein Seitental, erst so steil wie am Ski Hill (das ist der „Motorcycle Hill“), dann flacher. Das Lager 11000' liegt in der letzten Ebene links, bevor es richtig steil wird.

Zwischen Basislager und Lager 11000' kann man an fast beliebiger Stelle zelten, sofern man den Ort entsprechend auf Spalten untersucht hat.

Der Weg bis zum Lager 11000' ist 19 km lang und dauert im Allgemeinen zwei bis drei Tage. Ab hier geht man meist ohne Ski weiter.

- Ein steiler Hang (ca. 30°) führt auf die Wasserscheide (nördlich geht es zum Peters Gletscher runter); die nachfolgende aufsteigende Querung verläuft auf der Nordseite um einen Felskopf herum und gewinnt den Grat wieder auf 12200'. Rechts liegt eine flache Gletschermulde, die oben von den Felsen der West Buttress begrenzt wird. Den flachen Gratrücken auf die West Buttress zu und unter den Felsen nach rechts zu einer Art Paß zwischen West Buttress und dem linken von zwei vorgelagerten Gletscherbuckeln. Das ist das „Windy Corner“ (13200'). Nun quert die Spur aufsteigend unterhalb der Felsen herum auf einem kleinen Gletscherband, das den Durchgang zwischen Felsen und dem Spaltengewirr rechts unten vermittelt. Kurz nach diesem Durchgang gibt es eine größere Mulde, in der man lagern oder ein Depot errichten kann (13500'). Um das große Gletscherplateau zu erreichen, muss man noch bis 14000' aufsteigen und kann dann etwas nach rechts hinten gehen, wo das Medical Camp (14300') steht.

Die drei Teile dieser Etappe (11000'-12200', 12200'-13200', 13200'-14300') sind jeweils etwa 2 Stunden lang.

- Vom Medical Camp führt die Route auf einen Gletscherbuckel im Norden mit einer Steilheit von 30°, später steilt es sich auf 45° auf. Dort sind Fixseile angebracht, eines für den Auf- und eines für den Abstieg. Das rechte Seil benutzen. Die Seile sind ca. 200 m lang; einige Sektionen sind evtl. zu dick für die Steigklemme (dort also prusiken). Auf 16200' erreicht man in einem kleinen Pass den Grat der eigentlichen West Buttress (Depotmöglichkeit).

Der Weiterweg verläuft links (nördlich) des Grates, fast immer einige Meter unter dem Grat. An einem markanten Gratturm mit Fixseil hat man die Höhenmeter fast geschafft, nun geht es fast eben direkt auf dem Grat weiter. Wo der Grat sich wieder einen Meter senkt, wieder links unterhalb weiter, Blockgelände mit einigen ausgesetzten Stellen (vereinzelt Sicherungsschlingen an den Blöcken). Am auffälligen schwarzen Fels geht es auf dem Schneefeld links des Grates hoch an die Ecke, und nach ein paar Metern Abstieg steht man im Bereich des Hochlagers (17200'). Man kann auch noch zehn Minuten weiter gehen und auf der nächsten Ebene zelten, die bekommt abends länger Sonne.

Diese Etappe dürfte auch mit 5-8 Stunden zu Buche schlagen.

- Vom Hochlager aus quert man den vergletscherten Hang zum Denali

Pass (18200'). Da man einige Séracs umgehen muss, kann es steiler werden als die durchschnittlich 35°. Morgens liegt dieser Hang im Schatten und ist entsprechend kalt.

Der Weiterweg zum Sattel am Archdeacon's Tower (19550') ist wieder flacher; man hält sich nicht allzuweit links des Grates. In der Gegend des Sattels sollte man sich den Rückweg gut einprägen, hier kann man im Nebel leicht zu weit nach links geraten. Nebel ist in der Gipfelregion recht häufig. Abstieg ca. 20 m aufs Football Field, das gerade aufs Kahiltna Horn zu durchquert wird. Der Steilhang dort hinauf ist unproblematisch (30-35°).

Der Grat vom Kahiltna Horn (20120' nach Karte) zum Hauptgipfel (20320') sieht auf älteren Fotos völlig problemlos aus. Bei unserem Besuch war er über mehrere hundert Meter Strecke nur fußbreit, mit haltlosen Steilflanken auf beiden Seiten. Außerdem ist der Höhenunterschied zwischen den beiden Gipfeln kleiner geworden als auf der Karte, es sind nur 30 Meter.

Unser Gipfelaufstieg dauerte $7\frac{1}{2}$ Stunden, der Abstieg $2\frac{1}{2}$ runter. Die Ranger geben für den Hin- und Rückweg 8 bis 18 Stunden als normal an, je nach Wetter und Verhältnissen.

Insgesamt ist alles bis zum Kahiltna Horn außer den 200 Metern an den Fixseilen und vielleicht ein paar Schritten in der Querung zum Denali-Pass reines Gehgelände. Sauberes Steigeisengehen ist natürlich Voraussetzung.

Literatur zu diesem Thema:

- Die Besteigungsgeschichte aller gebräuchlichen Routen auf Denali, Foraker und Hunter ist im Buch „High Alaska“ von John Waterman beschrieben. ISBN 0-930410-41-6
- Die Landkarte „Mount McKinley 1:50000“ von Bradford Washburn, herausgegeben von der Schweizer Landestopographie, dürfte für Denali-Besteiger ein Muss sein. Dass der Maßstab metrisch, die Höhenlinien aber in Fuß sind, ist etwas gewöhnungsbedürftig.

Wetter

Als günstigste Zeit gilt Mitte Mai bis Ende Juni. Vorher ist es noch kälter, und später wird das Wetter noch weniger stabil, und der Schnee auf den

tiefergelegenen Gletschern wird matschig, so dass die Spaltengefahr dann zu groß ist.

Die Wettervorhersage, die man bei den Rangern im Medical Camp erfahren kann, gehört eher in den Bereich der Sage als sonstwohin. Das Medical Camp liegt höher als alle anderen Berge in 100 km Umkreis (außer dem Mount Foraker); daher kommen Stürme mit voller Wucht an den Berg. Die Wettervorhersage kann zwar vor Schlechtwettergebieten, die gerade im Anzug sind, warnen; eine genaue Wolken- und Niederschlagsprognose ist aber kaum möglich, weil der Berg das Wetter sehr stark lokal beeinflusst. Die stark vergletscherte Umgebung scheint auch oft eine Art Ausfrieren der Feuchtigkeit aus den einfließenden Luftmassen zu bewirken, wodurch sich nebelartige Wolken bilden, die bis 3500 - 4500 m hochreichen.

Die Temperaturen sind auf dem Kahiltna-Gletscher tagsüber mit Sonne angenehm, nachts (soweit Nacht vorhanden ist) -10 bis -15°C. Am Lager 11000' wird es zum ersten Mal deutlich kälter, hier gibt's nachts oft -20°C. Am Medical Camp nachts allgemein -25°C und tagsüber im Schatten nur wenig wärmer. Am High Camp hatten wir nachts regelmäßig -35°C oder tiefer.

Der Wind war während unserer Besteigung eher schwach, nie mehr als 70 km/h. An den exponierten Stellen und mit schwerem Rucksack ist aber auch das schon gefährlich. Am High Camp soll es öfters Stürme mit über hundert Meilen pro Stunde geben; dann muss man natürlich dort abwarten und hat hoffentlich die Schneemauern ums Zelt herum hoch und solide genug gebaut.

Besondere Ausrüstung

Was mir so an Ausrüstungs-Besonderheiten einfällt:

- Stirnlampe und Zubehör - zuhause lassen. Es ist ab Mitte Mai immer hell.
- Schuhe - nur die besten. Wir hatten Everest One Sport, die waren in Ordnung. Es kommt natürlich auch auf das persönliche Kälteempfinden an, aber ich denke am Denali sollte sich keiner mit Lederschuhen blicken lassen.
- Schlafsack - es kann kalt werden; auch hier nicht sparen. Bei Schlechtwetter muss man schließlich eine Zeitlang darin aushalten. Wie kalt es

im Zelt wird, haben wir nie gemessen, aber draußen sind es im Medical Camp regelmäßig unter -25°C , und im Hochlager wurde es abends immer unter -30°C kalt, einmal -37°C . Das alles natürlich gemessene Temperaturen und nicht etwa Windchill oder ähnlicher Zinnober. Durch das Kondenswasser/-eis im Zelt wird im Lauf der Tage alles ein wenig feucht und klamm, auch dafür sollte man genügend Reserve haben.

- Zelt - wir hatten zu zweit ein normales und ein etwas bescheideneres Zelt dabei. Für die unteren Lager, und als „Wohnung“ im Medical Camp ein Vaude Space I, und fürs Hochlager ein Vaude K2 Peak. Mit ersterem waren wir sehr zufrieden, das Hochlagerzelt war auf Dauer etwas eng. Aber zwei Zelte sind wahrscheinlich keine schlechte Idee. Man kann im Hochlager zwar ein paar Tage ausharren und auf gut Wetter hoffen, aber wenn das partout nicht kommt, ist ein gemütliches Zelt im Medical Camp sicher nicht schlecht, um sich für den nächsten Anlauf zu erholen.
- Seil etc. - die Spaltengefahr schien uns Mitte/Ende Mai nicht extrem hoch. Wir hatten aus Gewichtsgründen ein 25m-Halbseil dabei, das wir aber nie auspacken mussten. Für die Fixseile am Aufstieg vom Medical Camp zur West Buttress ist eine Steigklemme von Vorteil. Statt eines Abseilachters kann man beim Abstieg auch die Karabinerbremse verwenden, das Gelände ist nicht so kritisch.
- Anseilgurt, Sicherungsmaterial - das Übliche für eine mäßig schwierige Gletschertour, hauptsächlich für Spaltenbergung. Steigklemme für die Fixseile. An der West Buttress gibt es keine Kletterstellen, die besonders versichert werden müssten, wenn man im Schwierigkeitsbereich WS fit ist.
- Markierungsfähnchen für Depots - die Markierungsstäbe kauft man beim Flugunternehmen. Damit man seine Sachen auch erkennt, sollte man z.B. ein Stück Absperrband aus dem Baumarkt rumbinden und den Namen draufschreiben. Also: Absperrband und wasserfesten Stift mitnehmen.
- Markierungsfähnchen für die Route - haben wir nicht gebraucht, aber wir hatten ein paar von irgendwoher mitgenommene kleine Werbefähn-

chen dabei, um ggf. den Weg zu markieren. Beispielsweise bei irgendwelchen Events von Coca-Cola oder im Reisebüro oder sonstwoher organisieren.

- Kocher - einen guten Benzinkocher, wir hatten beispielsweise einen MSR XGK. Bei Annie im Basislager gibt es Reinbenzin in Kanistern zu 1 Gallone (3.8 l). Wir hatten fürs Hochlager, und als Notfall-Ersatz, noch einen Gaskocher dabei, den wir im Hochlager verwendet haben. (Ein Gaskocher ist fürs Kochen im Zelt - bei ausreichender Belüftung natürlich - besser geeignet als ein Benzin-Flammenwerfer.) Unser Brennstoffverbrauch für zwölf Tage am Berg, zu zweit: 1.9 Liter Reinbenzin (für 9 Nächte) und eine 400 ml Gaskartusche Propan/Butan-Gemisch (für 3 Nächte im Hochlager). Wir sind allerdings keine allzugrossen Esser, und unsere Besteigung ging ja deutlich schneller als erwartet.
- Ski - Im unteren Bereich, wo viel Strecke zurückzulegen ist, bringen sie etwas Geschwindigkeitsvorteil insbesondere beim Rückweg. Ab dem Lager 11000' profitiert man nur bei viel Neuschnee, denke ich.
- Schlitten - Die Lastenmenge für drei bis vier Wochen bekommt niemand in den Rucksack hinein. Daher gibt es Schlitten, um einen Teil hinten anzuhängen. Wir hatten die Schlitten übers Flugunternehmen im Basislager ausgeliehen, das sind recht einfache Plastikteile. Schnüre und Karabiner zum Festmachen muss man selber mitbringen. Mit angehängtem Schlitten ist das Skifahren allerdings kein großes Vergnügen. Wichtiger Tipp: Um bei der Abfahrt den Schlitten langsamer zu machen (sonst überholt und umschlingt einen das Ding mit den Führungsschnüren ständig) sollte man Reepschnur ein- oder zweimal (je nach Dicke, 3-4 mm 2x, darüber 1x) quer zur Bewegungsrichtung über die Lauffläche des Schlittens binden. Dadurch wird er gebremst. Sonst ist die Abfahrt ein Höllenkommando.
- Schneesäge. Da hätte ich fast das Wichtigste vergessen. Ein Fuchschwanz tut's wohl auch, aber man kann auch eine kaufen (z.B. bei Globetrotter). Ohne Säge kann man keine Blöcke schneiden, die man fürs Mäuerchen ja braucht.
- Essen: Müsliriegel, Schokolade, Süßigkeiten würde ich aus Deutschland mitnehmen. Gefriergetrocknete Hochlagernahrung ist in Alaska - wie

fast alles - sehr teuer. Kartoffelpüree mit Milch (das man also nur mit Wasser anrühren kann) haben wir im Supermarkt nicht gefunden.

Die Einfuhr von Fleisch und frischem Obst und Gemüse in die USA ist verboten; falsche Angaben bei der Einreise können Gerüchten zufolge großen Ärger verursachen. Wir hatten das Kreuzchen wahrheitsgemäß gemacht, wurden nur nach frischem Fleisch oder Obst gefragt und hatten somit mit unseren 10 kg Vorräten keine Schwierigkeiten. Einige Informationen zu Zollbestimmungen findet man bei der US-Botschaft (<http://www.usembassy.de>).

Anhang: Kurze Temperaturübersicht

Die nachfolgende Tabelle enthält eine Übersicht über die tiefsten Temperaturen, die wir *während wir unterwegs waren* hatten (d.h. es handelt sich nicht um die nächtliche Minimaltemperatur, die liegt darunter), und die am entsprechenden Tag geschätzten maximalen Windgeschwindigkeiten.

Datum	Etappe	min. Temp. °C	Wind km/h
16.05.2000	Basislager - Ski Hill	-12	10
17.05.2000	Ski Hill - 11000'	-13	30
18.05.2000	11000' - Depot - 11000'	-18	60
19.05.2000	11000'	-13	30
20.05.2000	11000' - Medical Camp - 11000'	-11	30
21.05.2000	11000' - Medical Camp	-20	10
22.05.2000	Medical Camp	-25	10
23.05.2000	Medical Camp - High Camp	-21	20
24.05.2000	High Camp	-26	40
25.05.2000	High Camp - Denali - High Camp	-35	30
26.05.2000	High Camp - Medical Camp	-25	70
27.05.2000	Medical Camp - Basislager	-18	0

Anhang: Kosten der Unternehmung

Zum Schluß noch eine kurze Kostenaufstellung. Die Angaben sind pro Person.

	Betrag	in DM (US\$-Kurs 2.00 DM)
Essen, in Deutschland eingekauft	DM 50	50
Medikamente, in Deutschland eingekauft	DM 30	30
Ausrüstung, in Deutschland eingekauft	DM 25	25
Hochlagernahrung u.a., in Deutschland eingekauft	DM 75	75
National Park Service, Denali Mountaineering Fee	\$ 150	300
Talkeetna Shuttle	\$ 80	160
Doug Geeting Aviation	\$ 281.25	562.50
Flug FRA-LAS-SEA-ANC-FRA	DM 1500	1500
Hostel (3 Übernachtungen)	\$ 45	90
Essenseinkäufe für Expedition, Anchorage	\$ 23	46
Essenseinkäufe Anchorage	\$ 15	30
Landkarten, Postkarten	\$ 11	22
Ausrüstung	\$ 13	26
Restaurant	\$ 30	60
Fahrradmiete Anchorage	\$ 5	10
SUMME		2986.50

Das waren unsere Ausgaben bis zur Rückkehr nach Anchorage. Die Kosten für die ganze Reise waren natürlich erheblich höher, weil wir noch zwei Wochen durchs Land gereist sind, einen Mietwagen hatten undsoweiter. Mit obigen Kosten dürfte man aber auskommen, wenn man wirklich nur an den Denali will. Wir wären mit den eingekauften Vorräten auch für anderthalb Wochen länger am Berg ausgestattet gewesen; vor dem Abstieg haben wir im Medical Camp eine ganze Menge verschenkt.

Wer aber früher vom Denali kommt, der sollte sicherlich nicht in Anchorage versauern und auf den Rückflug warten - Alaska bietet neben der weitläufigen und oftmals unberührten Landschaft auch eine ganze Menge an Tierwelt, der man auch tatsächlich, mitten in dieser Landschaft, begegnen kann. Da ist noch viel Platz für jeden.

WWW-Links zum Thema

- <http://www.nps.gov/dena/mountain/talkeet.htm>

Die offizielle Seite der Ranger-Station Talkeetna mit dem Anmeldeformular und der Besteigungstatistik der letzten Jahre

- <http://homepage2.rconnect.com/kbayne/denali.html>
Ken Baynes Seite über den Denali: Eine sehr gute Info-Seite für Bergsteiger am Denali, der wir viele interessante Informationen entnommen haben
- Transport nach Talkeetna
 - Talkeetna Shuttle, der Shuttle-Service, den wir verwendet haben: e-mail tshuttle@alaska.net (andere siehe auch Ken Baynes Seite)
 - <http://alaska-online.com/phe/index.htm>
Parks Highway Express
 - <http://www.alaska.net/~backpack/>
Alaska Backpacker Shuttle, Inc.
 - <http://www.seealaskatours.com/>
See Alaska Tours
 - <http://www.akrr.com/>
Alaska Railroad
- Flug ins Basislager. Man erkundige sich auch über die Leistungen am Rande: Kosten für Benzin, ist der Schlitten inclusive, und gibt's ein Bunkhouse in Talkeetna, in dem eine oder zwei Übernachtungen inbegriffen sind...
 - <http://www.alaskaairtours.com/>
Doug Geeting Aviation, die Fluggesellschaft, mit der wir ins Basislager geflogen sind (andere siehe auch Ken Baynes Seite)
 - <http://www.alaska.net/~flyk2/>
K2 Aviation
 - <http://www.gorp.com/flytat/>
Talkeetna Air Taxi
 - <http://www.alaskan.com/hudsonair/>
Hudson Air Service

Dass die obigen Unternehmen hier gesondert aufgeführt sind, heißt nicht, dass die anderen schlechter wären. Wir haben diese Unternehmen gewählt, waren zufrieden damit und können sie empfehlen. Mit den anderen haben wir eben keine Erfahrungen gemacht.

Mit dem Fahrrad von Anchorage nach Seward

Der Seward Highway von Anchorage nach Seward ist 127 Meilen lang und durchgängig geteert. Bis auf die Meilen 29 bis 10 (ab Seward gerechnet) ist der Seitenstreifen immer gut ausreichend für Radfahrer. Von Meile 117 bis 80 folgt die Straße dem Turnagain Arm; der Verkehr ist für alaskanische Verhältnisse stark. Die Aussicht auf Meer (wenn nicht gerade Ebbe ist) und Berge ist aber nicht schlecht. Ab Girdwood/Alyeska und spätestens Portage (Meile 80) wird der Verkehr schwächer. Die Straße verläßt das Meer und führt in einigen Schleifen und über vier Pässe (die zwischen 700 und 1400 ft hoch sind) südwärts nach Seward.

Seward

Seward ist nach dem Außenminister William H. Seward benannt, der den Kaufvertrag Alaskas von Russland unterschrieb. Die Stadt ist der einzige Hafen im Osten der Kenai-Halbinsel und hat etwa 3000 Einwohner. Die Berge der Umgebung sind schon ab geringer Höhe vergletschert; der Exit Glacier nordwestlich erreicht mit seiner Zunge das Tal, und im Westen und Südwesten erstreckt sich ein großes Gletscherplateau, das Harding Icefield (vom Tal aus nirgends einsehbar), das einige Gletscher bis ins Meer entsendet. Von Seward aus werden verschiedene Schiffsexkursionen angeboten, auf denen man die Fjordlandschaft und die Tierwelt im Meer und an den Ufern bewundern kann.

Der Parks Highway von Anchorage nach Fairbanks

Diese 350 Meilen lange Strecke ist bis Palmer/Wasilla vierspurig, der Rest zweispurig, geteert und in gutem Zustand. Die einzige Straße, auf der die Höchstgeschwindigkeit auf 65 mph festgelegt war (sonst nur 55). Zum Radfahren ziemlich hügelig; relativ viel Verkehr. 237 Meilen von Anchorage zweigt die Straße in den Denali-Nationalpark ab.

Der Denali-Nationalpark

Während wir von Talkeetna zum Denali den Park sozusagen über den „Hintereingang“ betreten hatten, ist der „Haupteingang“ das Visitor Center am Parks Highway, Meile 237. Dort werden die Plätze für die Campingplätze im Park zentral vergeben. Für die kleineren Plätze weiter im Innern kann es Wartezeiten von einigen Tagen geben; man kann (wenn man das Datum schon weit genug vorher weiß) auch längerfristig reservieren. Besonders im Juli und August ist der Andrang groß. Im Park gibt es aber gute Gelegenheiten, diverse Tiere zu beobachten.

Die Campingplätze sind allerdings nicht gerade billig. Für 2 Nächte sind wir zu zweit \$42 losgeworden: 2 x \$12 für die Plätze, 2 x \$4 Reservierungsgebühr für den Campingplatz und \$5 pro Person Eintritt in den Park.

Auch die Busse (ab dem Savage River, Meile 17, ist die Straße für Privatfahrzeuge gesperrt) kosten ca. \$20.

Fairbanks

In Fairbanks ist das Wetter angeblich meistens besser als in Anchorage. Dafür ist die Landschaft langweiliger und die Mücken penetranter. Das Museum der University of Alaska ist allerdings ganz sehenswert.

Der Dalton Highway in den Norden

Der Dalton Highway ist die Bau- und Unterhalts-Straße der Transalaska-Pipeline von Fairbanks nach Prudhoe Bay, wo das Öl gefördert wird. Sie folgt daher meist eng der Pipeline. Seit 1994 ist die Straße bis Deadhorse kurz vor dem Nordpolarmeer frei befahrbar. Diese sogenannte „Hochgeschwindigkeits-Schotterstraße“ (50 mph sind erlaubt und meist auch möglich) ist die einzige Straße der USA, die den nördlichen Polarkreis überquert. Man bekommt einen schönen Eindruck von der Weite und Leere der Landschaft hier im Norden, und es ist neben dem Dempster Highway im Yukon die einzige Möglichkeit, in Nordamerika die „echte“ Mitternachtssonne zu er„fahren“. Vom Beginn der Straße, 73 Meilen nördlich von Fairbanks, sind es 416 Meilen bis Deadhorse. Da es in Coldfoot eine Tankstelle gibt, kann man alle Etappen per Auto mit einer üblichen Tankfüllung zurücklegen. Der Straßenzustand ist allgemein ziemlich gut, aber vielerorts wird gebaut und ausgebessert.

Richardson und Glenn Highway von Fairbanks nach Anchorage

Die Straßen in Zentral-Alaska sind um ein zentrales Dreieck herum angeordnet, das von den Ecken Anchorage, Fairbanks und Tok gebildet wird:

Parks Highway (Anchorage - Fairbanks)

Alaska Highway (Fairbanks - Delta Junction - Tok (-Whitehorse))

Glenn Highway und Tok Cutoff (Anchorage - Glennallen - Tok)

Von Nord nach Süd wird dieses Dreieck im Osten durch den Richardson Highway durchschnitten (Delta Junction - Glennallen - Valdez).

Bis auf den Seward Highway und die Straße nach Kenai sind damit praktisch alle geteerten Straßen Alaskas beschrieben. Für eine Rundreise ergeben sich folglich nicht allzu viele Möglichkeiten. Wir sind von Fairbanks über Delta und Glennallen nach Anchorage zurückgefahren. Bis Delta verläuft die Straße im breiten Flußtal, steigt dann über die Baumgrenze in alpines Gelände an, um über Paxson nach Glennallen wieder abzusteigen. Der Mount Sanford thront direkt über dem Ort, ein sehr charakteristischer Berg. Von Glennallen ins Matanuska Valley geht es wieder über einen weitläufigen Pass mit guter Aussicht auf die großen Gletscher der Chugach Mountains. Durchs Matanuska Valley bis Palmer ist die Straße teilweise recht eng, von einem Seitenstreifen nicht zu reden. Die ganze Strecke von Delta über Glennallen nach Palmer gibt es meist keinen Seitenstreifen, daher wäre fürs Fahrrad der Parks Highway trotz des stärkeren Verkehrs eine Überlegung wert.

Unsere Übernachtungsplätze

Die folgende Tabelle gibt die Orte an, die wir während der Reise durch Alaska zum Übernachten gewählt haben.

zum (Datum)	Ort	Kosten P=pro Pers. Z=pro Zeltpl.
13.05.	Spenard Hostel, Anchorage	\$ 15 P
14.05.	Spenard Hostel, Anchorage	\$ 15 P
15.05.	Spenard Hostel, Anchorage	\$ 15 P
30.05.	Spenard Hostel, Anchorage	\$ 15 P
31.05.	Spenard Hostel, Anchorage	\$ 15 P
01.06.	Granite Creek Campground, Meile 63, Seward Hwy.	\$ 10 Z
02.06.	Waterfront Campground, Seward	\$ 6 Z
03.06.	Waterfront Campground, Seward	\$ 6 Z
04.06.	Spenard Hostel, Anchorage	\$ 15 P
05.06.	Riley Creek Campground, Denali Park	\$ 12 Z
06.06.	Savage River Campground, Denali Park	\$ 12 Z
07.06.	Artic Circle Campground, Meile 117, Dalton Hwy.	-
08.06.	Marion Creek Campground, Meile 180, Dalton Hwy.	\$ 8 Z
09.06.	Chena Lake Campground, Meile 347, Richardson Hwy.	\$ 10 Z
10.06.	King Mountain Campground, Meile 76, Glenn Hwy.	\$ 8 Z

Der Platz am Arctic Circle hatte überhaupt kein Wasser, Marion Creek kein Trinkwasser.

Literatur

Der Reiseführer „Lonely Planet travel survival Kit Alaska“, 5th edition, 1997, ISBN 0 86442 414 0, hat uns bei diesem Teil der Reise gut geholfen.

Adressen im WWW

(weder repräsentativ noch vollständig)

- <http://www.lonelyplanet.com/dest/nam/ala.htm>: Lonely Planet - Destination Alaska
- http://www.dot.state.ak.us/external/state_wide/planning/assessments/nhs.htm: Clickable Highway Map of Alaska
- <http://www.alaskais.com/alaskamap.htm>: Map of Alaska
- <http://www.akweathercams.com>: Wetterkamas in Alaska

- <http://www.moosestooth.net>: Moose's Tooth (Restaurant in Anchorage, hier kann man sich die Speisekarte schon mal online anschauen und sich überlegen, welche der 15 Biersorten man in Angriff nimmt.)
- <http://www.alaskalife.net/spnrhdhstl/hostel.html>: Spenard Hostel International, Anchorage. In Anchorage haben wir dort übernachtet.
- <http://www.adn.com>: Anchorage Daily News

COPYRIGHT

- ©18. Juni 2000 Hartmut Bielefeldt - Text geschrieben
- ©28. Juni 2000 Hartmut Bielefeldt - Portierung in L^AT_EX mit Ausgabe als Adobe PDF-Datei.

Hartmut Bielefeldt · Sonnhalde 8 · D-88699 Frickingen ·
e-mail: Hartmut@Bielefeldt.de · URL: <http://www.bielefeldt.de/>

Dieser Text ist urheberrechtlich geschützt. Vervielfältigung zum persönlichen Gebrauch ist erlaubt und natürlich gern gesehen. Sollten Sie tatsächlich etwas aus diesem Text als Zitat verwenden wollen, bitte ich Sie um entsprechende Kennzeichnung; es wäre auch ganz nett, wenn Sie mich entsprechend verständigen würden. Bitte beachten Sie diese Spielregeln; Sie erhalten hier authentische und sehr detaillierte Informationen, die ich Ihnen genausogut als Buch für DM xx andrehen könnte. So bekommen Sie die VOLLE Information, ohne dass ich dafür einen Pfennig sehe.