

Ein seltenes Kraut
Im Jura wird aus Wermut
Absinth Schnaps gebrannt. Eine
Reise auf den Spuren eines
berühmten Getränks S. 61



Das Fauchen der Wale

Den Great Bear Rainforest, ein Labyrinth aus Inseln und Fjorden, sollen bald Oltanker durchpflügen. Segelrör durch ein bedrohtes Paradies an Kanadas Westküste VON JULIUS SCHOPHOFF

gr. Foto: Chris Harris/Al. Canada-Photos/Geddes, M. Foxes (K. R. S.); Julia Schophoff (gr. DZ, Bismarck/Bülgemann; Haher; Richard Dal'Fratt/Balart; Harung; World Image/Corbis; Kevin J. Smith/ur. DZ)



Kapitän Smith (links) und Matrose Harvey

Ein Buckelwal im Douglas Channel. Durch den Kanal verläuft auch die geplante Tankerroute

Kanada

Anreise

Der nächste Segelrör durch den Great Bear Rainforest findet vom 30. Juli bis 7. August 2014 statt. Preis ohne Anreise: ca. 3450 Euro. Details zu diesem und vielen weiteren Trips von April bis November 2014 unter www.mapleleafadventures.com

Maple Leaf

Der nächste Segelrör durch den Great Bear Rainforest findet vom 30. Juli bis 7. August 2014 statt. Preis ohne Anreise: ca. 3450 Euro. Details zu diesem und vielen weiteren Trips von April bis November 2014 unter www.mapleleafadventures.com

Auskunft

Tourism British Columbia, Tel. 01805/52 62 32, info@infokanada.de, www.hellobc.com, Canadian Tourism Commission, www.canada.travel



Das Boat Bluff Lighthouse nahe Klemtu



Weit reichen die Fjorde ins Land hinein



Der Zweimastschoner Maple Leaf

Ich stehe an der Spitze der *Maple Leaf*, den Mund offen, die Brust bebend, den Atem des Wals noch im Gesicht. »How was that?«, fragt Kevin, der Kapitän. Ich antworte nicht. Seit ich drei Jahre alt bin, will ich Wale sehen – und nun das!

Eine Minute zurück: Wir treiben im windstillen Fjord vor Klemtu. Der Buckelwal, den wir gerade gesichtet haben, hat noch einmal Luft geholt und ist abgetaucht. Wo wird er wieder hochkommen? Vom Vordeck glortz ein Dutzend Kameralinsen, ich balanciere auf dem Bugspriet des Schiffs, eine Hand an der Takelage, die andere am Fernglas. Doch das brauche ich nun nicht mehr. Direkt unter meinen Füßen steigen Luftblasen aus dem dunkelgrün spiegelnden Wasser, dann zwei Meter daneben die nächsten und die nächsten – bis sich ein weites Kreis abzeichnet. Eine Sekunde später sehe ich einen weißen Schatten, groß wie ein Fischerkahn, unter unserem Bug hervorkommen, die Brustflosse. Dann tut sich das Meer auf, und ein Maul schießt heraus, so nah, dass ich hineinspringen könnte, so groß, dass die komplette Besatzung darin Platz fände.

Für einen Schwarm Heringe haben die Blasen ausgesehen wie eine undurchdringliche Wand. *Bubble net feeding*, Blasennetzfischen, heißt diese Technik. »Es gibt Wälbeobachter, die sehen das aus dieser Nähe in ihrer ganzen Karriere nicht, in Zehntausenden Stunden an Deck«, sagt Brandon Harvey, der erste Matrose. Sein halbes Leben schon folgt der 34-Jährige den Walen, nach Alaska, in die Arktis, die Antarktis. Wenn wir anderen zwei Jacken übereinandertragen, steht er immer noch mit T-Shirt an Deck. Tätos prangen auf seinen bulligen Armen: Den rechten umschlingt ein Oktopus, auf dem linken springt ein Schwermwal. Brandon war es, der den Wal zuerst gesichtet

hat – wie eigentlich immer auf dieser Reise. Er sagt, er könne die Wale riechen.

Der Buckelwal nimmt noch einen tiefen Atemzug, das Fauchen hallt durch den schmalen Fjord. Der Wasserstaub der Fontäne weht herüber und legt sich auf meine Wangen. Dann macht der Wal den Buckel, nach dem er benannt wurde, taucht ab, langsam, geschmeidig und hebt zum Abschied die Schwanzflosse.

Es sind vor allem die Wale, die uns – drei Kanadier, zwei Amerikaner, einen Engländer, eine Schweizerin und mich – auf den neuntägigen Törn nach British Columbia an Kanadas Westküste gelockt haben. Im Sommer, wenn die Wale zum Fressen in die kühlen Gewässer ziehen, gibt es kaum einen besseren Ort, um sie zu beobachten, als diesen: den Great Bear Rainforest, den Wald des Großen Bären – ein Archipel, so groß wie Bayern, und einer der letzten gemäßigten Regenwälder der Erde. In den Flüssen drängeln sich im Herbst Lachse, die zum Laichen aus dem Meer kommen. Nirgends, nicht mal in den Tropen, gibt es mehr Leben als hier, im Land der Bären und Wölfe, Adler und Raben, Seelöwen und Wale.

Doch um dieses Naturparadies tobt ein Streit. In der benachbarten Provinz Alberta, 1200 Kilometer landeinwärts, lagern die Athabasca-Ölsande, eines der größten Ölvorkommen der Erde. Bisher exportiert Kanada das Öl vor allem in die Vereinigten Staaten. Jetzt soll eine Pipeline zur Westküste gelegt werden, das Öl von dort auf dem Seeweg in großen Mengen nach Asien gelangen. Das Problem ist: Die Supertanker müssten durch den Great Bear Rainforest, ein Labyrinth aus Inseln und Fjorden.

»Northern Gateway« heißt das Projekt, und der Widerstand ist gewaltig. Überall an der Küste British Columbias wird demonstriert, der Protest

vereint Naturschützer und Wissenschaftler, Fischer und Küstenbewohner, Lokalpolitiker und Tourismusunternehmen wie die *Maple Leaf*. Viele der First Nations, der indigenen Stämme, durch deren Land die Pipeline laufen soll, sind entschlossen, bis aufs Blut gegen die Pläne zu kämpfen. Ein Leck in der Pipeline oder ein Tankerunfall, sagen sie, würde den Wald des Großen Bären für immer zerstören.

Aus der kleinen Maschine, die mich von Vancouver zum Starhafen Prince Rupert brachte, sah ich den Great Bear Rainforest in seinem ganzen Ausmaß. Zwei Stunden lang blickte ich hinab auf eine Berglandschaft, die nach Westen hin im Meer versinkt. Auf den Gipfeln liegt Schnee, an den Hängen fallen sich Nadelwälder, in deren tiefsten Furchen Flüsse glitzern. Die Arme des Ozeans lang weilt ins Land hinein, mit hellgrünen Fingern greifen sie in die Täler.

Im Hafen von Prince Rupert sammeln sich Passanten am Kai. »Oh my god!«, sagen sie, »Look at this!« oder schlicht »Wow!«. Die *Maple Leaf* ist ein 28 Meter langer Oldtimer, ein Zweimastschoner, blitzblank bis auf letzte Scharnier. Blütenweißer Rumpf, Deckdielen aus lackierter Douglasanne, Fenster, Türen und Reling aus glänzendem Mahagoni.

»When did you buy it?«, frage ich gleich am ersten Tag den Kapitän und Besitzer Kevin Smith, 43, einen Bilderbuchseemann mit ozeanblauen Augen, rotgrauem Bart und sonnenverbranntem Nacken. Er hat viel Sinn für Humor – nun aber blickt er sehr ernst. »Was meinst du? Den Apfelsaft in meiner Hand?« Es – das war mein Fehler. Die *Maple Leaf* ist eine Ste. Kevins Ehefrau Maureen, als Gästebetreuerin an Bord, sagt, sie habe sich daran gewöhnt, dass es zwei Frauen in seinem Leben gebe.

»Sie nahm Besitz von mir, als ich 31 war«, antwortet er schließlich. Das ist zwölf Jahre her – da hatte die *Maple Leaf* schon viele Leben hinter sich: 1904 als Rennboot gebaut, war sie der teuerste Großsegler der kanadischen Ostküste, ein beliebter Treffpunkt der High Society. Im Ersten Weltkrieg wurde ihr dreißig Tonnen schwerer Kiel zu Waffen eingeschmolzen. Später zog sie, mit neuem Kiel und ohne Segel, in das wütende Meer vor Alaska, als wackere Heilbuttfischerin – bis Kevins Vorbesitzer sie in sieben Jahren Arbeit in das Segelschiff zurückverwandelte, das sie einmal war.

Heute segelt die *Maple Leaf* von April bis November die Westküste auf und ab, von Vancouver bis Alaska. Acht Gäste logieren in luxuriöser Enge, umsorgt von fünf Crewmitgliedern, darunter eine Bordbiologin und ein Schiffskoch – ein Kombüseknagier, der in einer Küche, in der man sich kaum umdrehen kann, täglich fünf Mahlzeiten für 13 Personen zubereitet.

Von Prince Rupert aus geht es, weil es windstill ist, mit schnurrendem Dieselmotor Richtung Süden – direkt in den Nebel. Er wird auf dieser Reise unser treuer Begleiter. Dick wie eine Daunendecke liegt er morgens auf den Fjorden, oft sehen wir um uns herum nichts als Weiß. Der Kapitän steht dann sehr konzentriert im Führerhaus, studiert die Computerkarte und ruft seinem Matrosen am Steuer Befehle zu. Wir anderen sitzen an Deck, blicken auf das silberne Meer ohne Horizont und atmen die kühle, feuchte Luft, so weiß und rein, dass sie einem die Sinne wäscht. Dann, meist gegen Mittag, hebt sich der Schleier. Das Weiß beginnt zu leuchten, löst sich auf, bis die letzten Schwaden in den Kronen der Küstenwälder hängen.

Fortsetzung auf S. 60



Fortsetzung von S. 59

Das Fauchen der Wale

Am ersten Abend ankern wir im Schutze der Bucht von Hevenor. In den beiden Schlauchbooten, die die *Maple Leaf* hinter sich herzieht, erkunden wir eine Lagune. Das Wasser ist klar und glatt wie eine Scheibe, Sonnenblumenseesterne klammern sich mit zwanzig Armen an den Grund. Kevin beugt sich über Bord und holt eine Seegurke und einen lila Seeigel ins Boot. Trudy, die Bordbiologin, kommt derweil kaum nach, die Spezies der Wasservögel um uns herum zu benennen: Sterntaucher, Gischfläuter, Nashornalk, Steinwälzer, Gürtelfischer und, hoch oben, ein Fischadler mit weißen Schwingen.

»Pssst!«, flüstert Kevin plötzlich. »Schwarzbär, auf ein Uhr!« Doch der Bär am Ufer hat uns schon gesehen, auf den Hinterbeinen stehend, mustert er die Besucher. Nach einer Weile entscheidet er sich, vorerst vom saftigen Riedgras abzulasen, und trotzt, ohne jede Eile, zurück in den Wald.

Um dieses Jahreszeit, erzählt Kevin, seien die meisten Bären oben in den Wäldern, Beeren fressen. In ein paar Wochen aber, wenn die Lachsaison beginnt, sieht man sie ständig am Ufer. Viele Gäste kommen dann ihrwegen auf die *Maple Leaf*, vor allem wegen des Kermodebären, auch Geisterbär genannt, eines Schwarzbären, der weiß ist.

Das Bärenspray am Gürtel, legt Kevin genau dort an, wo eben noch der Schwarzbär graste. »Der interessiert sich nicht für Menschen«, sagt er, »es sei denn, wir rennen. Laufft also bloß nicht weg, falls wir ihn wieder treffen!«

Kurz darauf streifen wir durch einen Nadelwald wie aus dem Märchen. Rote Zedern, Sitka-Fichten und Hemlock-Tannen umgeben uns, ihre knöchigen Äste sind in Moos gehüllt, von manchen Ästen wehen meterlange, hellgrüne Flechten, die Methusalembart und Hexenhaar heißen. »Das sind wilde, unberührte Wälder«, sagt Kevin, »wieles hier ist seit Jahrtausenden unverändert.«

In den Neunzigern planten Holzfirmen den Kahlschlag. Der Widerstand der Naturschützer führte zu einer jahrelangen Auseinandersetzung, dem *war in the woods*. Kevin kämpfte damals zunächst als Parkhüter für Schutzgebiete; später, als Kapitän der *Maple Leaf*, lud er Medienvertreter auf sein Schiff ein, um Druck auf die Holzfirmen auszuüben. Heute ist ein Drittel des Waldes ge-

schützt, ein weiteres Drittel unterliegt strengen Auflagen. Eine Schlacht ist gewonnen.

Die nächste steht nun bevor. Und der Gegner ist mächtig. Das Öltransportunternehmen Enbridge plant, das schwere, terrartige Bitumen aus Alberta über eine 1170 Kilometer lange Pipeline zum Hafen von Kitimat zu pumpen und es von der kleinen Hafensstadt östlich des Great Bear Rainforest aus zu verschiffen. Über 200 Milliarden Euro sollen innerhalb von 30 Jahren umgesetzt werden, Kanadas Ölexport würde auf einen Schlag um 22 Prozent steigen, 65 Millionen Dollar kämen Jahr für Jahr in die Staatskasse. Die Befürworter, darunter Kanadas Premier Stephen Harper, nennen das Projekt die Zukunft des Landes.

»Wir Menschen«, sagt Kevin, als wir beim dreigängigen Abendessen Schulter an Schulter im Bug sitzen, »haben so erstaunliche Gehirne, so viel Erfundungsgeist, so große Fähigkeiten – aber wir sind nicht gut darin, zu fragen: Sollten wir das wirklich tun?« Super tanker in die Gewässer des Great Bear Rainforest zu lassen, hält er für eine verdammt dumme Idee. Viele Menschen in Kanadas Westen denken ähnlich. Zwei Drittel der Bürger British Columbias sind gegen das Projekt. Eineinhalb Jahre lang liefen die Anhörungen vor dem Northern Gateway Pipeline Joint Review Panel. Der unabhängige Ausschuss, in dem alle Beteiligten zu Wort kamen, soll im Auftrag des Umweltministers die ökologischen Risiken abschätzen. Im Dezember dieses Jahres legt er der kanadischen Bundesregierung eine Empfehlung vor. Zuletzt sprach sich die Regierung British Columbias schriftlich gegen das Projekt aus: Enbridge habe Fragen zu Risiken und zur Handhabung möglicher Unfälle nicht zufriedenstellend beantwortet.

Fünf große Fährnfälle in zehn Jahren gab es auf der geplanten Tankerroute

Jeden Morgen, zwischen dem ersten und zweiten Frühstück, breitet Kevin seine Seekarten vor uns aus, um die Route zu besprechen. Am vierten Tag, wir liegen noch an unserem Ankerplatz vor Campana Island, haben wir eine der von Enbridge vorgeschlagenen Tanker-Einfahrten in den Great Bear Rainforest vor uns. Breites, offenes Meer – so scheint es. Doch die Zahlen auf Kevins Karte zeigen etwas anderes: An vielen Stellen ist das Meer extrem flach, zwölf Meter, acht Meter, sechs Meter. »Ihr werdet sehen: Brandon und ich sind sehr konzentriert, wenn wir hier gleich durchfahren. Und wir sind ein sehr, sehr kleines Schiff.« Die Supertanker dagegen haben, voll beladen, einen

Tiefgang von fast zwanzig Metern. »Natürlich ist es möglich, sie hier durchzumanövrieren. Aber Kapitäne sind keine Maschinen!« Allein in den vergangenen zehn Jahren sind auf der vorgeschlagenen Tankerroute fünf große Fährn gesunken, auf Grund gelaufen oder kollidiert. Häufigster Unfallgrund: menschliches Versagen.

Nachdem Kevin und Brandon uns in sichere Gewässer navigiert haben, steigen wir wieder in die Schlauchboote und nähern uns einer Horde Seelöwen. Schwerfällig lungern sie auf einem Felser und lassen ihr Fell trocknen, unentwegt brüllend und blökend wie eine Herde zu groß geratener Schafe. Die größten Bullen schwellen stolz ihre goldene Brust, die Jüngeren schwimmen neugierig bis an den Rand unseres Bootes. Im selben Moment prustet ein Buckelwal in unserem Rücken, so laut und nah, dass wir vor Schreck fast aus dem Boot fallen. Ein paar Minuten später schießt derselbe Wal in einiger Entfernung fast vollständig aus dem Wasser und lässt seine zwanzig Tonnen auf die silberne Wasseroberfläche klatschen.

Ein paar Seemeilen westlich, an der Südküste von Gil Island, besuchen wir die Walforschungsstation CetaceLab. Betrieben wird sie vom Deutschen Hermann Meuter und seiner kanadischen Frau Janie. Unter den strengen Blicken der Weißkopfsiedler in den Baumkronen gehen wir an Land. Meuter führt uns ins Labor, ein orange leuchtendes Holzhaus mit Panoramafenstern, das von Stelzen getragen, auf einem Felsen über dem Meer thront.

Hinter seinem Schreibtisch hängen Fotos von Buckelwal-Schwanzflossen, den Fingerabdrücken der Wale. »Als wir vor zehn Jahren hierherkamen, haben wir im Sommer 45 ansässige Buckelwale gezählt, heute sind es 330.« Warum das so ist, weiß niemand so genau.

Um die Wale zu verstehen, machen die Meuters hier vor allem eins: Sie hören ihnen zu. Fünf Hydrofone, Unterwassermikros, senden rund um die Uhr live aus der Tiefe. Die Lautsprecher hängen im Laborhaus, im Wald, über den Zelten der Freiwilligen, im Wohnzimmer von Hermann und Janie und in ihrem Schlafzimmer. Dort lagen sie, in einer Nacht im Oktober 2006, und trauten ihnen keinen nicht: Sie hörten den Gesang der Buckelwale. In den Jahren zuvor hatten sie nur Rufe und kürzere Laute vernommen – nun aber sangen die Wale ein zwanzig Minuten langes Lied, und sie wiederholten es die ganze Nacht. Hermann und Janie schliefen keine Minute.

»Bis dahin dachten wir, dass sie nur während der Paarungszeit im Winter singen, in den war-

men Gewässern von Japan und Hawaii.« Jetzt aber wussten sie, dass die Buckelwale schon im Herbst beginnen, sich einzusingen. Wenn nun die Motoren der Supertanker im Opernhaus der Wale dröhnten, befürchtete Meuter, dass sie so schnell wieder verschwinden, wie sie gekommen sind.

Am vorletzten Tag unserer Reise segeln wir wieder stundenlang durch den Nebel. Erst kurz vor Hanson Island, unserem letzten Ankerplatz, bricht die Sonne durch den weißen Vorhang. »Wir sind im Orcaland!«, ruft Kevin und verspricht ein doppeltes Dessert für denjenigen, der zuerst einen Schwertwal sieht. Ein halbes Dutzend Ferngläser sucht den Horizont ab – doch natürlich ist es Brandon, der sie, bloßen Auges, zuerst entdeckt: »Whales!«

Kevin hält das Hydrofon ins Wasser. Wir hören die Schwertwale singen

Die mannshohen Rückenflossen der beiden Bullen stehen stolz und steil empor wie erhobene Schwerter, auf ihrer schwarzen Haut reflektiert die Abendsonne. Dazwischen tauchen, fast synchron, acht kleinere, gekrümmte Rückenflossen auf und ab, die der Kühe und Jungen. Kevin lässt ein Hydrofon ins Wasser hinab. Kurz ist Stille an Deck, dann hören wir, laut und klar, die Schwertwale singen.

»Wenn wir Orcas sehen, achte darauf, wie Brandon sich freut!«, hatte Kevin mir schon Tage vorher geraten. Und tatsächlich, der bullige, sonst so ruhige Matrose, der in seinem Leben schon Hunderte, vielleicht Tausende Schwertwale gesehen hat, hüpfte nun fröhlich an Deck umher und hört gar nicht mehr auf zu erzählen: von ihrem Echolot, mit dem sie aus großer Entfernung Lachsarten unterscheiden können; von ihrer komplexen Sozialstruktur aus Kleinfamilien, Schulen, Clans und Gemeinschaften; davon, dass jeder Clan seine eigene Sprache hat, jede Schule ihren eigenen Dialekt, jede Familie ihre eigene Mundart. In ihrem Zusammenleben seien sie dem Menschen sehr ähnlich, sagt Brandon später. »Aber wir halten uns natürlich für viel intelligenter. Nur wie messen wir das? Schwertwale bauen keine Autos oder Computer – dafür haben sie sich in Jahrmillionen perfekt an ihre Umwelt angepasst.«

Am letzten Morgen bin ich der Erste an Deck. Wieder umhüllt Nebel unser Schiff, noch einmal blicke ich auf das silberne Wasser und arme die reine, weiße Luft. Dann höre ich, jenseits des Schleiers, das tiefe Arnen eines Buckelwals. Es kommt mir vor wie ein Seufzen.

www.zeit.de/audio