



SEGELN IM AMUNDSEN GOLF, DER BEAUFORT SEE, TSCHUKTSCHEN SEE UND DEM BERING MEER

Nach den Herausforderungen der Kanadischen Arktis folgt ein neues Kapitel: weitläufige Seegebiete mit Strömungen und Untiefen, ohne Schutzhäfen und geplagt von schlechtem Wetter!



Nachdem wir Cambridge Bay und den Coronation Golf hinter uns gelassen haben, suchen wir Schutz vor Schlechtwetter

im ausgezeichnetem Ankerplatz von Bernard Harbour. Bald werden wir die Inselwelt der kanadischen Arktis hinter uns haben, vor uns liegen nun knappe 1500 Seemeilen bis Nome durch die seichten und gefährlichen Seegebiete des arktischen Alaskas.



Hier gibt es kaum noch gute Ankerplätze, Tuktoyaktuk im kanadischen Northwest Territory bleibt der einzige geschützte Hafen bis Nome, Alaska. Doch kann dieser Hafen nur bei Schönwetter erreicht werden, da das seichte MacKanzie Delta durchquert werden muss.

Nur wenige Ankerplätze bieten Schutz in der Beaufortsee. Noch schlimmer wird es in der Tschuktschen und Bering See: bis Port Clarence bei Teller/Nome gibt es keinen geschützten Ankerplatz mehr, nur noch offene Ankermöglichkeiten entlang der seichten Küste, von Amerikanern und Kanadiern kurz „Open Roadsteads“ genannt. Von nun an wird die Reise durch die Northwest Passage also eher mit einer langen Ozeanpassage

Abenteuer Northwest Passage



durch ein ungemütliches und schwieriges Seegebiet vergleichbar als mit küstennahen Fahrtensegeln.

Dolfin and Union Strasse, Amundsen Golf

Die Dolfin und Union Strasse verbindet den Coronation Golf und den Amundsen Golf und liegt zwischen Festland Northwest Territory und Victoria Insel. Eine generelle Strömung ist ostsetzend, wenn auch auf Starkwind aus Nordwest durch das aufgestaute Wasser im Coronation Golf eine vorübergehende Umkehr der Strömung folgen kann. Im westlichen, breiteren Teil der Strasse ist die Strömung generell geringer, während im östlichen Bereich, speziell in der Enge des Cache Point Kanals (bei Douglas Insel und Lady Franklin Point) die Strömung bis 2,5 Knoten betragen kann und mit der Tide kentert.

Das Packeis (einjähriges Eis, mit der Küste verbunden) bricht in der Regel mit Anfang July auf, gegen Ende July ist die Strasse meist eisfrei. Im Oktober bildet sich meist neues Eis.

Wie alle Gebiete in der Northwest Passage sind auch hier nicht alle Küstenabschnitte genau vermessen, jedoch fanden wir die Fahrwasser der Dolfin und Union Strasse zur sicheren Navigation ausreichend vermessen und die Tiefenangaben auf unserer C-Map Karte stimmten in der Regel mit den tatsächlichen Tiefen laut Echolot gut überein.

Der Amundsen Golf bildet die Fortsetzung des Seegebietes bis zu Kap Bathurst, wo das offene Gewässer der Beaufort See beginnt. Die generelle Strömung im Amundsen Golf ist gegen den Uhrzeigersinn und damit entlang der Festland Küste ostsetzend.

Wenn das Packeis dicht bei Kap Bathurst liegt, kann diese ostsetzende Strömung bis 2 Knoten stark sein, mit einem großen Strömungswirbel nördlich von Observation Point (auf Baillie Insel, Kape Bathurst).

Packeis bricht in normalen Jahren in einer Polynya bei Kap Bathurst bereits mit Mai bis Juni auf, doch dauert es meist bis Ende Juli, Anfang August, bis das Packeis genug aufbricht, um das Seegebiet befahrbar zu machen. In der zweiten Hälfte des Augusts ist der Amundsen Golf in der Regel fast eisfrei, wobei starker Nordwestwind jederzeit schweres, mehrjähriges Packeis aus der Beaufortsee in den Golf drücken kann. Dieses Packeis kann die Passage in die Beaufortsee bei Kap Bathurst versperren, weshalb Schlepper und Arbeitsschiffe mit geringem Tiefgang als Ausweichmöglichkeit die Snowgoose Passage zwischen Baillie Insel und Kap Bathurst nehmen. Baillie Insel hält dann in der Regel das Eis aus der Beaufort See ab und die Passage ist noch befahrbar.

Snowgoose Passage ist allerdings sehr seicht und schlecht vermessen, die Strömung ist durch die Untiefe und Enge stärker als aussen. Bei Schlechtwetter kann diese Passage auch als Ankermöglichkeit genutzt werden.

Ankerplätze

Wir laufen Bernard Harbor in der Dolfin und Union Strasse an, um Starkwind und Schneesturm aus Nordwest abzuwettern. Obwohl wir die Ankerbucht in der Nacht erreichen, können wir problemlos einlaufen, wir finden die Seekarte ausgezeichnet kartografiert und die Ansteuerung einfach. Die in der Karte angegebenen Richtfeuer sind allerdings ausser Betrieb. Wir ankern in der Nordstar Bucht, Position 68°46,34N 114°45,84W auf 8m Wassertiefe. Ankergrund ist Sand mit sehr gutem Halt. Die Bucht



Abenteuer Nordwest Passage

bietet diverse weitere Ankerplätze und unserer Meinung kann Schutz gegen Winde aus allen Richtungen gefunden werden.

Da die Strecke durch die Dolfin und Union Strasse am kürzesten entlang der Festland Küste ist, haben wir mögliche Ankerplätze entlang der Küste von Victoria Insel nicht genauer in Betracht gezogen. Alle weiteren Ankerplätze entlang der Festland

Küste bieten keinen Schutz gegen Nordwest Winde, weshalb sie nur von ostfahrenden Yachten in Betracht gezogen werden. Ostwind bedeutete für uns ohnehin den Aufbruch und keine Zeit zum Anker. An der Küste gibt's eine aufgelassene DEW-Line Station zu erleben.



Der nächste, gut geschützte Ankerplatz liegt knapp 200 Seemeilen weiter bei Pearce Point auf Position 69°49N 122°41W. Der Ankerplatz wird in den Sailing Directions Arctic Canada Volumen 3 als einziger geschützter Ankerplatz bis Bernard Harbour beschrieben und galt auch für uns als nächster, möglicher Ankerplatz. Doch ließ uns das Wetter eine Weiterfahrt zu und so sind wir selbst nicht in diese Bucht eingelaufen. Wir erfuhren aber von zwei weiteren Yachten (TRAVERSY III und LIBELLULE) dass sie beim Abwettern von Starkwind in dieser Bucht Schwierigkeiten mit dem Ankergrund hatten. LIBELLULE musste vier mal neu verankern, da sie immer wieder Anker schleppten.

Westlich von Kap Perry liegen die kleinen Booth Inseln, die laut Unterlagen den „besten Hafen der kanadischen Arktis“ beherbergen: Summer's Harbour. Diese Ankerbucht wäre ebenfalls für uns in Frage gekommen, doch erlaubte uns das Wetter, weiter zu segeln und die Bucht ungenützt zu lassen.

Beaufort See

Die Beaufort See ist der Teil des Arktischen Ozeans, der an die Küste von Alaska und Kanada bis zum Amundsen Golf reicht. Die Strömung der Beaufort See ist in der Regel im Uhrzeigersinn und entlang der Küste deshalb westsetzend. Eine Ausnahme bildet allerdings das Gebiet vom Mckenzie Delta bis Baillie Insel, wo die Strömung in der Regel durch das Flusswasser Nordost setzend ist.

Generell ist das Seegebiet sehr seicht, viele Küstenstreifen sind mit einem Kielboot nicht erreichbar und seichte Ankerplätze können bei aufkommenden Wind nicht mehr angelaufen werden. Deshalb gibt es entlang der Küste nur wenige sichere Ankermöglichkeiten. Auch bewirkt die geringe Wassertiefe der Beaufortsee einen steilen und ungemütlichen Seegang, der sich bei Sturm gefährlich aufstellen kann.

Da entlang der Küste nach Öl und Bodenschätze gesucht wird, werden als „Nebenprodukt“ bei Bohrarbeiten kleine Inseln künstlich erschaffen. Diese künstlichen Insel werden nach Beendigung der Bohrarbeiten aufgegeben und sich selbst überlassen und es kann Monate bis Jahre dauern, bis die Sandinseln erodiert sind. Neueste Informationen über ihre Position sollten vor der Reise beim Canadischen Hydrographic Service unter Notice for Marieners abgerufen und in die Seekarten eingetragen werden.

Während dem gesamten Jahr ist der größere Teil der Beaufort See mit schwerem, ein- und mehrjährigem Packeis gefüllt und für Yachten unpassierbar. In regulären Jahren öffnet sich entlang der Küste ein Streifen eisfreies Wasser mit Ende Juli, die Küste gilt (mit



Abenteuer Northwest Passage

Ausnahme von schweren Eisjahren) im August und September als passierbar. Das lose Packeis weiter nördlich bleibt allerdings das ganze Jahr durch eine Bedrohung für die Schifffahrt, da es bei starken Nordwest- und Westwinden an die Küste gedrückt werden kann. In sehr schweren Eisjahren und Jahren mit vorherrschenden Nordwinden kann die Beaufort See und vor allem Mckenzie Delta unpassierbar bleiben.

Zusätzlich zu Packeis sind treibende Baumstämme, die aus dem Mckenzie Fluss angeschwemmt werden, eine Gefahr für Yachten.

Ankerplätze; Häfen

Im Flussdelta des Mckenzie Flusses liegt die Ansiedlung Tuktoyaktuk, kurz „Tuk“. Das Dorf bietet alle nötigen Versorgungsmöglichkeiten (Diesel, Wasser, Lebensmittel) und verfügt neben der Ankerbucht und Besucher-Steganlage im Dorf einen Industriehafen, eventuell mit beschränkten Reparaturmöglichkeiten. Das Flussdelta ist mit einem Fahrwasser von 4 bis 7 Meter allerdings sehr seicht und kann bei auffrischendem Wind nicht angelaufen werden, da sich sehr schnell gefährliche See aufbaut. Das Wasser ist braun und trübe und Untiefen können nicht anhand der Farbe erkannt werden. Die Ansteuerung der Bucht von Tuk ist sehr gut betonnt und kann bei gutem Wetter auch von Kielyachten problemlos befahren werden. Die Bucht selbst hat zwei Hafeneinfahrten, wobei empfohlen wird, die östliche Einfahrt zu nehmen, um dann innerhalb der Bucht zum Dorf zu navigieren.

Wir erlebten diese Einfahrt als gut betonnt und leicht zu passieren, wenn auch die Seekarte nicht ganz mit dem Fahrwasser überein stimmte. Die Passage zum Steg und Ankerplatz fanden wir

der Karte entsprechend und einfach. Der Steg selbst ist mit 2m Wassertiefe angegeben, weshalb wir uns entschließen, unser Glück ausserhalb der beiden anderen passierenden Yachten zu versuchen. Wir fanden so 3,5m Wassertiefe, wobei auch der Echolot der ersten Yacht am Steg mindestens 2,5m Wasser zeigte.

Alle Versorgungsmöglichkeiten in Tuk sind wie überall in der Arktis sehr teuer, wir konnten keine besonderen Preisunterschiede zu Cambridge Bay bemerken. Ein Tank-LKW kann per Telefon bestellt werden und im „Hamlet of Tuktoyaktuk“ (blaues Gebäude hinterm Supermarkt) wird Besuchern die Möglichkeit von gratis Internet geboten.

Um nicht vom auffrischenden Wind für Tage im Hafen eingesperrt zu sein, mussten wir leider noch am selben Tag auslaufen und sind mit auffrischendem Wind über die große Bucht des Deltas gesegelt. Zum Glück erlebten wir die Seekarten als sehr gut und konnten ohne Probleme das sehr seichte Gebiet hinter uns lassen.



Da die Saison, die Arktis besegeln zu können, leider mehr als kurz ist, nutzten wir von hier an das uns wohl gestimmte Wetter und segelten durch bis in die Tschuktschen See, weshalb wir weitere Ankerplätze nicht selbst besucht haben. Bei der Planung allerdings haben wir uns folgende Plätze als mögliche Ankerbuchten in die Karten eingezeichnet:

Herschel Insel, Pauline Cove auf 69°34N 138°55W ist der letzte Ankerplatz in Kanada, wobei uns die befreundeten Crews der Yachten TOKIMATA und SOL (Transit NWP 2012) berichteten, dass der Ankerplatz ausgezeichnet und einen Stop wert ist. Die Bucht soll guten Schutz bei gutem Ankergrund bieten



Abenteuer Northwest Passage



und auf der unter Naturschutz stehenden Insel trifft man in der Regel einige Forscher und Studenten. Als besonderes Highlight gilt die Sauna, die auch von Yachtcrews benutzt werden darf.

Demercation Bay, 69°39,5N 141°18W ist eine gut geschützte Bucht mit einfacher Einfahrt, auch für Kielyachten möglich. Auch hier ankerten 2012 TOKIMATA und SOL und berichteten von einer sehenswerten Bucht. Zu bestaunen gibt es hier ein aus dem Wasser ragendes Wrack.

Von Barter Insel, Kartokvik 70°08N 134°35W wird von Einheimischen berichtet, dass eine Einfahrt in die seichte Bucht auch von Yachten möglich ist, beziehungsweise Einheimische gerne helfen, den Kanal zu zeigen. Auch sollte Diesel erhältlich sein. Wir haben diese Bucht allerdings nicht selbst angelaufen.

Tschuktschen See

Auch die Tschuktschen See ist, wie schon die Beaufort See, relativ seicht und deshalb für ihre raue See bekannt. Die generelle Strömung ist nordsetzend, wobei sie an Stärke entlang der Kaps zunimmt. Wir erleben bei Point Barrow eine Gegenströmung bis 3 Knoten. Bei Point Hope verstärkt die Strömung des Kotzebue Sund den nordsetzenden Strom und die Strömung geht auf 2 Knoten. Starkwind aus Nord kann diese Strömung sogar stoppen, doch bewirkt er auch einen sehr rauen und steilen Seegang.

Packeis bricht in normalen Jahren im Juni auf, im südlichen Bereich bei Point Hope beginnt das Abschmelzen und Aufbrechen des Packeises im Mai.

Im Sommer beherrschen in der Regel Nord- und Südwinde die Tschuktschen See, mit Mitte September nimmt die Starkwind-Häufigkeit signifikant zu.

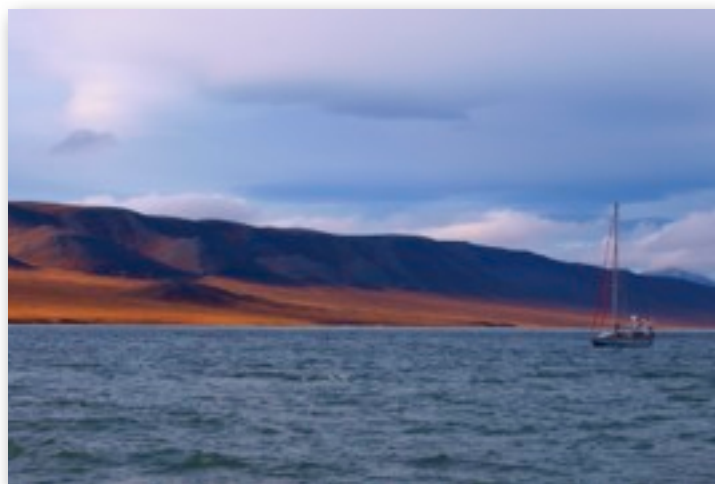
Entlang der amerikanischen Küste der Tschuktschen See gibt es so gut wie keine geschützten Ankerplätze, weshalb das Wetter sehr gut beobachtet werden muss, um möglichst bald auf Umschwung reagieren zu können.

Point Barrow, als nordwestlichste Ansiedlung der USA, verfügt über keinen geschützten Ankerplatz. Dennoch ankern manche Yachten bei Schönwetter direkt vor der Küste, um dem Dorf einen Besuch abzustatten und Diesel zu kaufen. Dafür müssen allerdings Kanister gebracht werden.

Bei Süd Sturm kann eventuell vorübergehender Schutz ausserhalb von Peard Bay gefunden werden. Das Einlaufen in die vermeintlich gute Ankerbucht von Peard Bay ist jedoch gefährlich, da die Einfahrt untief ist. 2013 wurde hier bei Versuch, eine Ankermöglichkeit zu finden, eine Belgische Yacht an Land gespült, die Crew musste abgehoben und die Yacht später per Schlepper von der Untiefe gezogen werden.

Das selbe gilt für Icy Cape.

Kap Lisburne, 68°51N 165°32,8W kann als Ankermöglichkeit dienen, wenn Südwind in der Bering Strasse abgewartet werden muss. Der Ankerplatz ist offen und ungeschützt bei West und Nord und der Dünung ausgesetzt. Dennoch haben wir hier für eine Nacht geankert und konnten so Starkwind aus Südwest bequem abwarten. Point Hope etwas weiter im Süden gilt ebenfalls als gute Möglichkeit, starken Südwind abzuwarten, wobei dieser Platz bei



Abenteuer Nordwest Passage



Südwest weniger geschützt ist. Bei Sturm aus Nord kann am südlichen Ufer von Point Hope Schutz gesucht werden.

Bering Strasse und Bering See

Die Bering Strasse verbindet die Bering See mit dem Arktischen Ozean,

der Tschuktschen See. Sie ist geteilt in Russisches und Amerikanisches Hoheitsgebiet und Yachten tun gut daran, sich im amerikanischen Sektor zu halten, da das Seegebiet von beiden Seiten streng überwacht wird. Die Strömung ist generell nordsetzend, wobei sie durch die Enge der Strasse stark zunimmt. Wir erleben eine Strömung von 3 bis 4,5 Knoten und müssen trotz segelbarem Nordwind den Motor dazu laufen lassen, um vorwärts zu kommen. Diese Strömung ist auch Grund, weshalb eine Durchquerung der Meerenge bei starkem Nordwind auf keinen Fall angestrebt werden sollte: gegen so viel Strom baut sich eine sehr gefährliche und steile See auf.

Auch die Bering See, nördlich der Aleuten bis zur Beringstrasse, wird von starken Strömungen beeinflusst und ist bekannt für ihre seichten Tiefen und steile See. Wobei die Strömungen stark von Winden und Tiden beeinflusst werden und generelle Richtungen nur schwer zu vorhersagen sind. Durch den Zufluss von einigen großen Flüssen und die Strömungen und Wellen aus dem Norton Sund und der Bristol Bay ist das Wasser der Bering See sehr unruhig, Kreuzseen sind üblich. Diese Flüsse, vor allem der bedeutende Yukon River, bringen auch Treibholz, vermehrt in den Frühlings- und Sommermonaten.

Die Küsten sind sehr flach und es wird geraten, zwischen den Ansteuerungen von Häfen oder Ankerbuchten möglichst Offshore zu bleiben, um schweren Seegang und Gefahr von Strandung zu entgehen. Nebel und schlechte Sicht ist häufig. Mit Mitte September setzt der Herbst mit schweren Sturmtiefs ein. Die

Fenster zwischen den Tiefdrucksystemen werden sehr kurz und mit langen Wartezeiten zwischen Schlechtwetter muss gerechnet werden. Das Wetter wird derartig heftig, dass wir Starkwind mit 8 Beaufort aus nördlichen Richtungen als einzig mögliche Wetterfenster für die Weiterfahrt zwischen schweren Stürmen erleben!

Die Wettervorhersagen ändern sich besonders schnell (meist täglich) und wir gewöhnen uns an, zweimal täglich neue Wetterdaten herunter zu laden: Grib-Daten und NOAA Wetterberichte. Die gesprochenen Wetterberichte über VHF Funk werden jeweils um 4:00 und 16:00 erneuert. Ohne Grib-Daten lassen sich hier unserer Erfahrung nach kaum vernünftige Entscheidungen über Routen und Segeletappen treffen.

Nur erfahrene Crews an Bord sehr gut ausgestatteter Yachten sollten sich in dieser Jahreszeit in dieses Seegebiet wagen. Sowohl die Segelausstattung als auch das Ankergeschirr muss für Schwerwetter und Sturm ausgerichtet sein, denn eine Durchquerung der Bering See im September nach Transit durch die Nordwest Passage ohne Schwerwetter und Sturm ist kaum zu schaffen.



Routen und Ankerplätze

Port Clarence ist der erste gute Ankerplatz nach der Bering Strasse. Wir konnten allerdings bis Nome durchsegeln.

Noch ausserhalb des Hafens von Nome sollte der Hafenmeister auf VHF Kanal 16 gerufen werden und der Yacht wird sehr freundlich ein Platz im Hafen zugewiesen. Wir fanden die Einfahrt zum Hafen betriebsam, aber sehr einfach und konnten

Abenteuer Northwest Passage



am Lower Dock fest machen. Nome ist für uns der erste Hafen seit langen, in dem wir Hafengebühren bezahlen. Doch wir finden Nome als sehr einzigartigen Platz, der es wert ist, besucht zu werden. Auch gibt es hier gute Versorgungsmöglichkeiten. Yachten mit geringem Tiefgang können hier außerdem aus dem Wasser und für den Winter an Land gestellt werden. Da in Nome ein neuer Goldrush ausgebrochen ist, kann man hier Goldgräber und Glücksritter bei der Arbeit beobachten und die alte Zeit des Wilden Westens ein wenig nachfühlen.

Von Nome aus gibt es zusammengefasst zwei mögliche Routen, die in den Golf von Alaska gewählt werden können: Nach Dutch Harbour und durch den Uminak Pass, oder, entlang des Norton Sunds und der Küste, über die Bristol Bucht, um durch den False Pass (Isanotsky Strasse) in den Golf zu gelangen. Für die meisten Northwest-Passage Segler entscheidet am Ende das Wetter, welcher der beiden Wege gewählt wird.

Da die meisten Segler aus dem Norden frühestens Mitte September diese Strecke vor sich haben, ist kaum eine Nonstop-Fahrt zu den Aleuten möglich, viel zu dicht hintereinander laufen die Sturmtiefs über die Bering See und die Fahrt in den Süden kann man mit den Worten „Laufen und verstecken“ beschreiben! Geht die Route über die Beringsee nach Dutch Harbour, bietet sich die St. Paul Insel als guter Schutzhafen auf dem Weg.

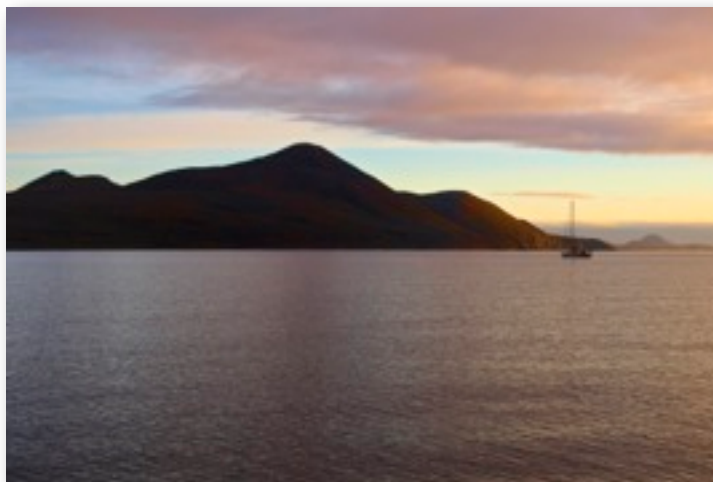
Wir konnten allerdings die Route zum False Pass nehmen, wenn auch mit Wartepausen und viel Starkwind. Dabei erlebten wir die ersten knappen 200 Seemeilen über den Norton Sund als extrem ruppig mit schwerer Kreuzsee, da aus dem Sund Strömung steht und die gesamte Strecke durch 15 bis 22 Meter seichtes

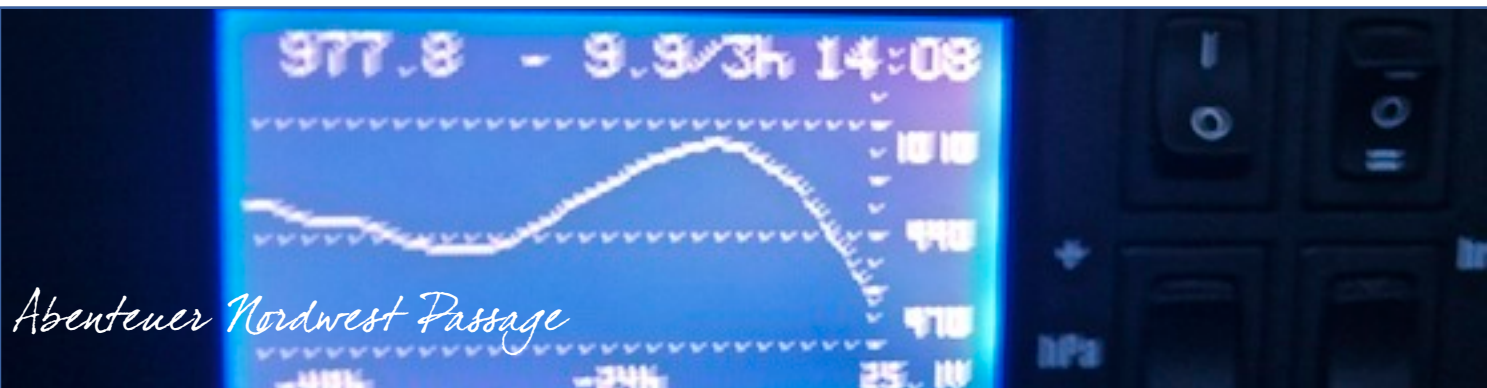
Wasser führt. Ab Dall Point nahm dann die Kreuzsee ab, dafür nahm aber auch die Wassertiefe ab und die See stellte sich weiter auf. Um die Etolin Strasse zwischen Nunivak Insel und Alaska Festland zu erreichen, führt die Strecke durch nur 10 bis 15m tiefes Wasser und die Strömung nimmt merklich zu. Dies führt zu extremen Seegang und das Gebiet sollte nicht bei Winden über 8 Beaufort besegelt werden. Die Etolinstrasse selbst zeigte sich uns problemlos.

Je nach Windrichtung bietet Nunivak Insel einige Ankerplätze, um auf besseres Wetter zu warten. Bei Starkwind aus Ost kann auch in der Bucht bei Kap Vancouver geankert werden (TOKIMATA berichtete davon, dass der Ankerplatz aufgrund der Untiefe sogar besser geschützt sei, als er auf der Karte aussieht).

Kann von Nunivak Insel nicht direkt bis False Pass gesegelt werden (da ein nächstes Tief im Anzug ist), bietet Hagemeyer Insel zirka 150 Seemeilen weiter einige gute Ankerplätze. Speziell bei Sturm aus Nordwest bietet der Küstenstreifen hinter Tongue Point guten Schutz. Wir ankerten zirka auf Höhe des am Strand liegenden Wracks eines kleinen GFK-Fischerbootes und fanden dort ausgezeichneten Ankergrund aus Sand mit etwas Schlamm. So konnten wir 9 Beaufort aus Nordwest problemlos abwarten. Je nach Windrichtung können auch die beiden Sandzungen weiter südlich gute, wenn auch eher seichte Ankerplätze bieten. Die Küste vor Osviak Fluss bietet unserer Einschätzung keinen guten Ankerplatz, da die See aus der Bering See ungebremst in die Bucht steht.

Entlang der Nordwestküste der Hagemeyer Insel fanden wir allerdings nur schlechten Ankergrund und das Abwettern von Starkwind mit 8 Beaufort aus Südost bis Ost war schwierig, da





Abenteuer Northwest Passage

beide Anker rutschten und erwähnenswerte Dünung um die Insel lief. Später erfuhren wir von den Kapitänen dreier Schlepper (die ebenfalls den Sturm aus Nordwest bei Tongue Point abwettern), dass bei Sturm aus östlichen Richtungen eigentlich nur Anchor Point weiter im Nordosten am Festland genug Schutz bietet.

Die letzten 230 Seemeilen durch die Bering Strasse mussten wir erneut bei NW-Winden mit 8 Beaufort zurücklegen. Dabei erlebten wir wiederum sehr steilen und hohen Seegang mit 4 bis 5 Meter, eine wilde Kreuzsee mit vielen überlagerten Wellen (Pyramiden Wellen). Schwere Schauerböen brachten kurzzeitigen signifikanten Anstieg der Windgeschwindigkeit und LA BELLE EPOQUE legte sich wiederholte Male auf über 45 Grad Lage. Viele Yachten berichten in diesem Seegebiet von Kenterung, weshalb die Yacht und Crew auf Schwerwettersegeln vorbereitet sein muss.

False Pass kann nur bei Tageslicht und einigermaßen beruhigter See eingefahren werden, weshalb wir in einigen Seemeilen Entfernung vor der ersten Tonne beigestreut abgewartet haben. Eine gut betonnte und gebaggerte Wasserstrasse führt durch das seichte Gebiet, jedoch sollt noch in Nome die genaue Position der Tonnen im Internet recherchiert werden, Sturmsee verschiebt hin und wieder die Sanddünen und so werden die Bojen umgesetzt.

In der Seglerwelt kursieren viele

Geschichten über die Gefährlichkeit dieser Wasserstrasse, was wir allerdings nicht bestätigen können. Weder werden in normalen Jahren die Bojen aus dem Wasser genommen, noch ist die Strömung zu stark für Yachten. 40 Meter lange Fischkutter befahren diese Wasserstrasse laufend und uns begegnete ein Schlepper mit Leichter. Nur bei Sturmsee kann die Einfahrt in den False Pass zur gefährlichen Falle werden. Einmal in der Isanotski Strasse erlebt man allerdings ein Hochgefühl: die Pein der Bering See liegt hinter einem!

[zurück zur Homepage...](#)



Diese Homepage soll unsere Erfahrungen zeigen, die Inhalte der Texte sind daher unsere persönlichen Anschauungen und unterliegen keiner Verpflichtung auf Vollständigkeit oder Richtigkeit. Dies gilt auch für alle navigatorischen Informationen und angegebenen Koordinaten, wir übernehmen keinerlei Haftung.