



## SEGELN IM LANCASTER SUND BIS CORONATION GOLF

Die Herausforderungen der Kanadischen Arktis sind hoch, doch empfinden wir diesen Teil der Northwest Passage als den schönsten und die Erlebnisse unglaublich reich: von Packeis, über wilde Landschaften und eine großartige Tierwelt.

Nach über 450 Seemeilen über die Baffin Bucht erreichen wir etwas übermüdet den Lancaster Sund und staunen über seine Dimensionen. Alles hier in der Kanadischen

Arktis scheint riesig: über Stunden segeln wir entlang des Kaps Wanderer, bis wir es endlich erreichen und es dauert noch, bis unser Anker schließlich in der ebenfalls riesigen Ankerbucht von Dundas Harbour auf Devon Insel



RCMP in Dundas Harbour



Vor Anker in Dundas Harbour

ausrauschen kann. Doch die große Bucht beeindruckt schon beim Einlaufen mit ihrer Wildheit: ein Gletscher leuchtet im Norden der Bucht, Walrösser sonnen sich auf einem Felsen und die verlassene RCMP Station lockt zum Explorieren.

Von nun an werden kanadische Eiskarten, die aufmerksame Beobachtung der Wettervorhersagen und die Einschätzung der damit verbundenen Eistrift viele Stunden unserer Tage füllen. Routen und Pläne werden geschmiedet, verworfen und wieder neu geschmiedet. Landgänge werden nur noch mit geladener Waffe einigermaßen sicher sein und die Geschichte der Menschen in diesem Land wird zum greifen nahe.

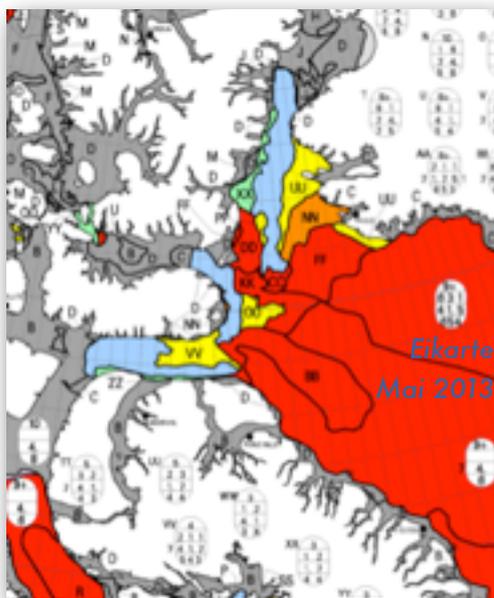
## Abenteuer Northwest Passage



### Lancaster Sund

Der tiefe und breite Lancaster Sund zwischen Devon Insel an seiner Nordküste und Baffin Insel im Süden ist der Eingang in die Northwest Passage für westfahrende Schiffe. Der Sund ist frei von Untiefen und seine hohen Küsten sind bei klarem Wetter von weiter Ferne zu sichten und der Reisende kann gute und interessante Ankerplätze entlang beider Küsten finden.

Eine starke Strömung mit bis zu 2 Knoten bringt kaltes, arktisches Wasser entlang der Südküste des Sunds in den Osten, während wärmeres Wasser aus der Baffin Bucht entlang der Devon Insel mit schwächerer Strömung in den Westen zieht. Diese Strömungen, kombiniert mit den vorherrschenden Winden, sind auch daran beteiligt, dass das Packeis im östlichen Teil des



Lancaster Sunds schon lange vor dem Packeis in Baffin Bucht öffnet. Eine Polynia mit freiem Wasser ist in vielen Jahren schon im Mai auf den Eiskarten zu sehen - lange, bevor ein Schiff dieses eisfreie Wasser erreichen kann. Denn in der Regel wird die Baffin

Bucht und das Eis in den Ankerplätzen entlang des Sunds erst mit Anfang bis Mitte Juli die Passage in den Lancaster Sund möglich machen.

In kalten Jahren mit spätem Aufbruch des Packeises (so wie wir 2013 erleben konnten) wird das Packeis jedoch auch im Lancaster Sund das ganze Jahr über eine große Rolle spielen: vorherrschende Winde drücken das schwere Packeis aus dem Viscount Melville Sund in den Osten bis in den Lancaster Sund. Neben Packeis treiben auch einzelne Eisberge aus der Baffin Bucht in den Sund, der westsegelnde Seefahrer sollte diese Gefahr allerdings ohnehin durch seine Erfahrungen an der Grönländischen Küste ausführlich kennen.

Durch die Nähe zum magnetischen Nordpol reagieren Magnetkompass in diesem Gebiet nicht richtig.

### Ankerplätze

Da 2013 das Eis entlang der Südküste des Lancaster Sunds das ganze Jahr präsent bleibt, segeln wir einen nörlichen Kurs bis an die Südküste der Devon Insel, wo Dundas Harbour unser erster Ankerplatz wird. Je nach Windrichtung kann guter Schutz in der großen Bucht von Dundas Harbor oder Aussen in der Johnson Bay gefunden werden. Obwohl die Buchten riesig sind, muss bei der Navigation besondere Vorsicht walten: wir erleben die Seekarten (C-Map und Papierkarten) zwar generell als gut, aber etwas versetzt. So muss um die Untiefe entlang der Küste von Dundas Harbour ein weiter Abstand gesegelt werden. Wir ankern auf Position 74°31.8N 082°26.1W auf 12m Wassertiefe mit Schotter und Tang bei einigermaßen ok Halt. Jedoch kann auch die halbrunde Bucht weiter östlich als guter Ankerplatz dienen.



Die Landzunge südlich des Ankerplatzes bietet sich zum interessanten Landgang an: hier findet man überall Spuren der Geschichte und eine reiche Tierwelt: wir bestaunen Zeltringe und Ruinen von Torfhäusern der Inuit, die alten Gebäude der RCMP Station und viele Knochen von Walen und Walrössern. Etliche Schneehasen zeigen sich, wir sichten Polarfüchse, Walrösser und Schneegänse. Auch ist Landgang ab hier nur noch mit Bewaffnung

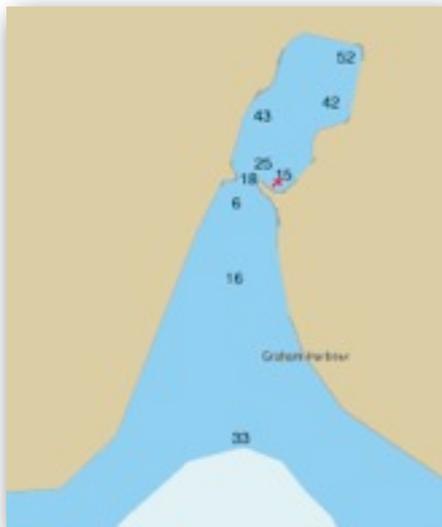
## Abenteuer Northwest Passage



zum Schutz gegen Eisbären möglich.

Da uns das Eis im südwestlichen Teil des Lancaster Sunds keine schnelle Weiterfahrt erlaubt (wir sehen immer noch „Iceblink“ am Horizont) segeln wir entlang der Küste von Devon Insel zu den nächsten Ankerplätzen. Wir versuchen, in

Hobhouse Inlet vor Anker zu gehen, da diese Bucht in den Sailing Directions Arctic Canada als sehr gut geschützte Ankerbucht beschrieben wird. Wir finden genug Wasser (5m) ganz im Westen der Untiefe, fast direkt beim kleinen Strand an der Westküste, um in die geschützte Bucht zu gelangen. Was wir allerdings nicht finden, ist ein Ankerplatz. Überall ist das Wasser über 30m tief bis an die Küste. Später erfahren wir allerdings von Eef an Bord ihrer Yacht TOOLUKA, dass sie im äussersten nordwestlichen Teil direkt unter Land zwei bequeme Nächte vor Anker verbracht hatte.



Entgegen den Angaben des Sailing Directions Arctic Canada finden wir in der nächsten Bucht einen hervorragenden Ankerplatz: Graham Harbour. Eine auf den Seekarten kaum verzeichnete Schotter-Landzunge bietet ausgezeichneten Schutz gegen den Lancaster Sund und

macht Graham Harbour zu einer fast in sich geschlossenen Bucht. Wir ankern auf Position 74°30N 088°10.3W bei 16m Wassertiefe

auf Sand und Schotter mit gutem Halt und warten hier, bis ein Tief mit Starkwind durchgezogen ist. Hier begegnen wir auch unsere ersten Eisbären, zwei prächtige und dicke Tiere und sind von nun an gewarnt, nur noch in der Gruppe, mit ausreichender Bewaffnung und einem mit Aussenborder versehenen Dingi an Land zu gehen.

Entlang der Devon Insel finden sich noch einige weitere Ankerbuchten, die wir allerdings nicht selbst angelaufen sind: die Maxwell Bucht bietet einige mehr oder weniger geschützte Ankerplätze, in der Rigby Bucht findet man hinter der kleinen Insel guten Schutz und als temporärer Ankerplatz bei gutem Wetter ist natürlich die Erebus Bucht hinter Beechey Insel einen Besuch wert, sind hier doch die Gräber von zwei Mitgliedern der Franklin Expedition zu sehen.



Viele Schiffe reisen von hier aus weiter zur Cornwallis Insel, um das Dorf von Resolute zu besuchen. Aufgrund der Eissituation 2013 und der ständigen Bedrohung, dass sich der offene und wenig geschützte Hafen von Resolute mit Packeis füllt, sind wir allerdings nicht soweit in den Westen gesegelt. Resolute bietet die üblichen Versorgungsmöglichkeiten der Arktis: Diesel, Wasser, Lebensmittel und einen Flugplatz.

Entlang der Südküste des Lancaster Sunds ist Tay Bucht im Navy Board der erste gute Ankerplatz. Tay Bucht wird allerdings hauptsächlich von Schiffen, die über Pond Inlet und Eclipse Sund in den Lancaster Sund fahren, genutzt. Pond Inlet selbst bietet keinen geschützten Hafen, temporärer Ankerplatz bei Schönwetter kann in Albert Harbour hinter Beloeil Insel gefunden werden.

## Abenteuer Nordwest Passage



Kap Leopold  
mehrjähriges Packeis im Vordergrund

### Prince Regent Inlet

Prince Regent Inlet verbindet den Lancaster Sund mit dem großen und stets mit mehrjährigem Packeis gefülltem Golf von Boothia, bietet aber auch durch die kurze Bellot Strasse zwischen Somerset Insel und Boothia Halbinsel einen Weg durch die Nordwest Passage.

Ein Teil der ostgehenden Strömung des Lancaster Sunds biegt in den Prince Regent Inlet und bringt südlaufende Strömung entlang der Küste von Somerset Insel. Vom Boothia Golf läuft eine Strömung entlang des Ostufers des Inlet in den Norden. Somit verläuft die Strömung im Prince Regent Inlet im Kreis gegen den Uhrzeigersinn. Entgegen dieser Beschreibung erlebten wir allerdings schon etliche Seemeilen vor Erreichen der Bellot Strait eine Umkehrung der Strömung und somit Gegenstrom entlang der Somerset Insel.

In regulären Jahren bricht das Packeis im Inlet mit Mitte Juli auf, wobei erst mit Ende August eisfreies Gewässer erwartet werden kann. 2013 konnten wir beobachten, dass zwar das Packeis des Prince Regent Inlet relativ normal aufbrach, jedoch die Strömung des Lancaster Sunds laufend Packeis aus dem Westen nachbrachte, welches den Eingang des Prince Regent Inlet laufend verschloss und mit Wind und Strömung im nördlichen Drittel des Prince Regent hin und her trieb. Die kleine Leopold Insel im Norden von Somerset Insel hielt allerdings immer wieder schweres Packeis auf, es staute sich bis zu 9/10 Dichte westlich hinter der Insel. Diese Barriere erzeugte bei günstigen Winden eine Wasserfläche mit leichterer Eisbedeckung um die 2 bis 3/10 bei

Kap Leopold. Wir konnten diesen Umstand nutzen, um in den Inlet zu gelangen.

Das hin und her treibende Packeis im Prince Regent Inlet kann zur Gefahr an allen Ankerplätzen im nördlichen Teil der Wasserstrasse werden, weshalb Yachten in dieser Situation besser daran tun, nonstop weiter in den Süden durch zu fahren.

Ist der Nordteil des Prince Regent Inlet weniger vom Eis geplagt, gibt es allerdings einige interessante Ankerplätze.

### Ankerplätze

Wir segelten 2013 nonstop durch bis Fort Ross, weshalb wir die hier angeführten Ankerplätze nur der Vollständigkeit halber anführen:

Port Leopold auf Somerset Insel, Position 73°52N 090°18W: hier überwinterte James Clark Ross 1848 mit den Schiffen INVESTIGATOR und ENTERPRISE während seiner Suche nach der Franklin Expedition. Die Neuseeländische Crew der TOKIMATA stoppte 2012 hier und berichtete uns von einer schönen und gut geschützten Ankerbucht mit schönen Felsformationen und der Sichtung von Beluga Wale.



Packeis im Prince Regent Inlet

An der Ostküste des Inlet, auf Brodeur Peninsula, gibt es anscheinend zwei Ankerplätze: Port Bowen auf 73°13.7N 088°59W (Hier überwinterte W.E. Perry mit FURY und HECLA 1824, bevor FURY 1925 am Strand von Somerset Insel, dem heutigen Fury Beach aufgegeben werden musste); und Port Neil, 73°09N 089°08W, wo ebenfalls von einer Ankermöglichkeit berichtet wird.

## Abenteuer Northwest Passage



Bellot Strasse

### Bellot Strasse

Diese Strasse verbindet den Prince Regent Inlet mit Franklin Strasse und ist als das Nadelöhr für alle Northwest Passage Fahrer bekannt, um in den Westen zu gelangen. Wir erleben die Seekarten (C-Map und kanadische Papierkarten) als sehr akkurat und richtig und hielten uns an die vorgeschlagene Route am östlichen Eingang zur Bellot Strasse. Die Strasse ist zirka 16 Seemeilen lang und an den meisten Stellen um die 0.7 Seemeilen breit, mit Ausnahme von Magpie Rock am östlichen Eingang gibt es keine gefährlichen Untiefen, jedoch variiert die Tiefe in der Mitte der Strasse von 17 bis 380m. Bellot Strasse wird teilweise von sehr starken Strömungen heimgesucht, gerade in den seichten Ostteil kann die Strömung bis 8 Knoten betragen, weshalb nur mit Hilfe der Tide navigiert werden kann. Wir haben die Erfahrung gemacht, dass das Programm WXTide32 die genauesten Angaben zur Tide in der Bellot Strasse macht und laut Kanadische Küstenwache Eisbrecher HENRY LARSEN beginnt der beste Zeitpunkt eines westgehenden Transits eine Stunde vor Hochwasser. Die Strömungsgeschwindigkeit und der Zeitpunkt der Kenterung ist allerdings nicht immer gleich und dadurch auch nicht mit Genauigkeit zu planen.

Mit der Tide kann sich die Bellot Strasse binnen 24 Stunden zu 10/10 mit Packeis füllen oder eben freies Fahrwasser öffnen, weshalb hier die Eiskarten genauestens und möglichst bald nach Veröffentlichung studiert werden müssen. Eine Eisbarriere in der Bellot Strasse ist häufig und Kanadische Aufklärungsflugzeuge und Eisbrecher geben gerne Antwort auf Kanal 16 über die momentane Situation. Das Einfahren in die Bellot Strasse bei einer vorhandenen Eisbarriere ist gefährlich, da die Strömung das

Packeis herumwirbelt und entlang der Barriere Eisschollen unter das gestaute Eis zieht. Läuft ein Eisbrecher durch die Strasse, sollten die darauf folgenden Eiskarten pünktlich studiert werden: es kann vorkommen, dass das Fahrwasser des Eisbrechers genügt hat, die Barriere aufzulösen.

Unsere Erfahrungen in der Bellot Strasse lauten: viel Geduld mitbringen und die Strasse dann passieren, wenn die Eiskarten weniger als 5/10 Eisbedeckung zeigen!

### Ankerplätze

Am Eingang zur Bellot Strasse stehen einige Ankerplätze zur Verfügung, die jedoch mehr oder weniger vom Eis der Bellot Strasse heimgesucht werden:

Fort Ross auf 72°00N und 094°13.6W ist offen in den Süden, jedoch einen Besuch wert. Hier findet man die aufgelassene aber in gutem Zustand gehaltene und heutige Schutzhütte der ehemaligen Hudson Bay Company, wo alle Durchreisenden ihre kleine Notiz und teilweise auch etwas Proviant oder ähnliches hinterlassen.



Port Kennedy in der Nähe von Fort Ross auf 72°02N 094°15.7W kann je nach Wind und Wetter einen besseren Schutz als Fort Ross bieten, war aber während unseres Aufenthalts in dieser Gegend 2013 ebenfalls zu sehr von Packeis geplagt, um uns als Ankerplatz zu dienen. Auch wird gewarnt, dass Packeis die Einfahrt versperren kann. Wir wissen aber, dass die Yacht TRANQUILO 2012 hier ankerte.

Hazard Bay etwas weiter nördlich gilt als keine gute Ankermöglichkeit, da Packeis die Einfahrt blockieren und so einer ankernenden Yacht die Ausfahrt versperren kann.

## Abenteuer Northwest Passage



Besuch eines Eisbären am  
bei Brands Insel

Da diese Ankerplätze 2013 alle samt zu sehr von Packeis heimgesucht wurden, entschieden wir uns, hinter Brands Insel im Süden der Bellot Strasse vor Anker zu gehen. Durch die laufende Tide in der Bellot Strasse werden aber auch die Ankerplätze hinter Brands Insel periodisch mit Eis gefüllt, weshalb wir lieber etwas offen aber gut genug geschützt hinter den kleinen Inseln auf  $71^{\circ}57.5N$  und  $094^{\circ}23.9W$  bei 11m Wassertiefe auf Sand mit Schotter ankerten. Allerdings trieben auch hier hin und wieder Packeisschollen durch, weshalb dieser temporäre Ankerplatz nur mäßig gut ist und das Boot nicht recht alleine gelassen werden kann.

Der beste und rundum geschützte, sowie eisfreie Ankerplatz liegt zirka drei Meilen südlich: Lewensque Harbour auf  $71^{\circ}54.6N$   $94^{\circ}28W$ . Einige sichtbare Untiefen liegen in der Bucht und Vorsicht ist geboten, doch ist genug Platz für mehrere Yachten zu finden. Wir ankern in 11m Wassertiefe auf Sand mit gutem Halt. Hier kann in Ruhe auf eine gute Eissituation in der Bellot Strasse abgewartet werden.

Am westlichen Eingang der Bellot Strasse liegt in der False Strait eine kleine Bucht, in der die Yacht SOL 2012 auf die Tide für die Durchfahrt der Bellot Strasse wartete. Die Bucht soll besser als laut Seekarte vermutet wird sein und liegt auf  $71^{\circ}59N$   $095^{\circ}09.2W$

### Peel Sund

Da wir selbst den weg durch den Prince Regent Inlet und die Bellot Strasse genommen haben, fehlen uns hier die Erfahrungswerte und ich will den Peel Sund nur der Vollständigkeit

halber beschreiben. Wir würden uns allerdings freuen, wenn an dieser Stelle eine Crew mit Erfahrungen im Peel Sund uns diese für die Veröffentlichung an dieser Stelle zukommen lassen will.

Der Peel Sund verbindet die Barrow Strasse im Norden mit der Franklin Strasse und liegt zwischen Prince of Wales Insel an seinem Westufer und Somerset Insel im Osten. R. Amundsen nahm die Route durch den Peel Sund bei seinem Transit durch die Northwest Passage und war der erste Navigator, dem der Transit auch gelang.

Im Peel Sund sollten leichte Strömungen bis 0,25 Knoten gegen den Uhrzeigersinn laufen. Der Aufbruch des Packeises beginnt in der Regel mit Anfang August, wobei der Sund meist das ganze Jahr über Packeis führt, das mit Wind und Strömung im Sund triftet. Vorherrschende Winde und Strömungen treiben in der Regel aufgebrochenes Packeis aus dem Viscount Melville Sund in den Osten und auch in den Peel Sund, weshalb dieser nur bei guten Eisbedingungen und mit genügend Vorsicht befahren werden sollte.

Wir haben uns vor Start der Reise einige mögliche Ankerbuchten im Peel Sund in den Seekarten gesucht, da wir aber keine Information zu diesen möglichen Plätzen haben, können wir an dieser Stelle keine Angaben zu Ankermöglichkeiten geben.

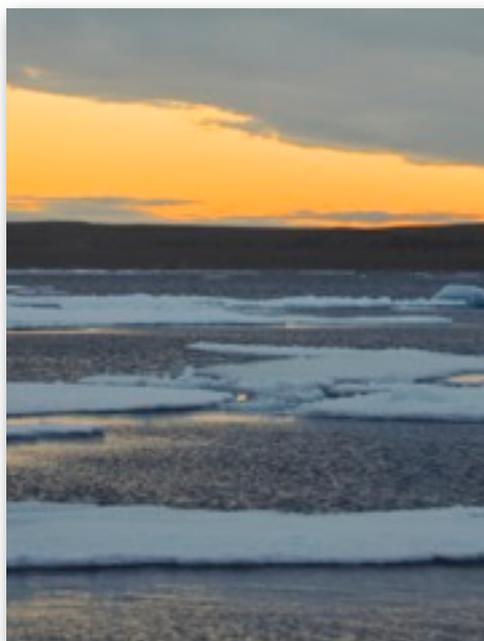


Packeis in der Franklin Strasse

### Franklin Strasse

Die Franklin Strasse liegt zwischen Prince of Wales Insel und der Boothia Halbinsel und verbindet den Peel Sund und die Bellot Strasse mit dem Larsen Sund.

## Abenteuer Nordwest Passage



Ähnlich wie der Peel Sund ist auch die Franklin Strasse generell geplagt von Packeis wobei der Aufbruch des Packeises meist mit August und das erneute Zufrieren mit Ende September beginnt. Als die beste Zeit der Navigation gilt Ende August bis Anfang September, leider etwas spät für westgehende Yachten! Auffallend

für Crews, die aus der Bellot Strasse kommen, ist die plötzliche extreme Veränderung der Landschaft hier: Prince of Wales Insel ist flach und ohne nennenswerte Erhebungen, das Landschaftsbild ab hier kann als eintönige Ebenen aus Schotter mit nur spärlichster Vegetation beschrieben werden.

### Ankerplätze

Um auf besseres Wetter und Verbesserung der Eissituation zu warten, gingen wir in Willies Bucht an der Küste der Prince of Wales Insel vor Anker. Die Bucht selbst ist riesig und war zu unserem Aufenthalt völlig eisfrei. Wir ankerten auf 71°57.5N 096°35.6W in 6 bis 7m Wasser auf Sand und Schotter mit gutem Halt. Hier konnten wir einigermassen bequem Schwerwetter aus Nordwest mit 8 Beaufort abwettern.

Weitere Ankerplätze werden in Camilla Cove auf 71°43.2N 090°30.2W und in Muskox Inlet auf 71°29.9N 095°27W angegeben, wobei wir keine eigenen Erfahrung über diese Plätze sammeln konnten.

### Larsen Sund

Der Sund liegt südlich der Franklin Strasse und wird auf dem Weg in die Victoria Strasse oder die James Ross Strasse durchkreuzt. Durch den einmündenden McClintock Sund wird der Larsen Sund das ganze Jahr über von Packeis heimgesucht, das mit

Wind und Wetter treibt. Deshalb mussten wir Willies Bay noch bei Starkwind verlassen, der Nordwest Wind drohte den Larsen Sund mit Packeis aus dem McClintock zu verschliessen. Je nach Wetterlage treibt das Packeis des Larsen Sund entweder in die Victoria Strasse oder die James Ross Strasse und entscheidet so die weitere Route der Yacht - bestenfalls durch die Victoria Strasse direkt nach Cambridge Bay oder durch die James Ross Strasse nach Gøja Havn und weiter durch die seichte Simpson Strasse, einen Umweg von mehreren Hundert Seemeilen. Im Larsen Sund gibt es keine nennenswerten Ankerplätze.

### Victoria Strasse

Die Victoria Strasse zwischen King William Insel und Victoria Insel beschreibt die schnellste Route durch die Nordwest Passage. Die Strasse ist meist mit schwerem Packeis gefüllt und der Aufbruch des Packeises beginnt in der Regel mit Ende Juli. Im Norden der Strasse bleiben allerdings das ganze Jahr über Packeisfelder zurück, die mit Wind und Strömung treiben. Der südliche Teil der Strasse wird meist mit Ende August eisfrei. Neues Packeis formt sich allerdings bereits mit September. Die Strömung in der Victoria Strasse ist südsetzend.

Obwohl die Seekarten entlang der Victoria Strasse unzählige Buchten und Ankermöglichkeiten zeigen, segeln Yachten nach Möglichkeit die Strasse nonstop durch um den Packeis zu entgehen und Zeit zu gewinnen. Noch liegt eine weite Reise vor dem Bug und die Zeit ist knapp, die Nächte werden mittlerweile bereits wieder schwarz und es ist wichtig, möglichst schnell aus dem Packeis zu kommen. Deshalb können wir hier an dieser Stelle auch keine Ankerplätze empfehlen.



*LA BELLE EPOQUE segelt die Victoria Strasse*

## Abenteuer Nordwest Passage

Am südlichen Ausgang der Victoria Strasse liegt die Jenny Lind Insel, zwischen dieser und der großen Victoria Insel kann der Icebreaker Kanal in den Queen Maud Golf genommen werden. Die Strömung im Icebreaker Kanal gilt als unwesentlich und wir hatten keine Probleme bei der Passage.

### James Ross Strasse, St Roch Basin, Rae Strait und Rasmussen Basin

Lässt das Eis in der Victoria Strasse keine Passage zu, wird in der Regel die Route durch die James Ross Strasse nach Gøja Havn gewählt. Da wir diese Route nicht selbst gefahren sind, wird sie hier nur der Vollständigkeit halber beschrieben. Wir würden uns aber über Erfahrungsberichte von anderen Seglern zur Veröffentlichung an dieser Stelle freuen.

Die James Ross Strasse hat viele Untiefen und muss mit Bedacht navigiert werden. Die generelle Tiefe variiert von 3,5 bis 55m mit vielen Untiefen, die Mitte der Strasse sollte aber schiffbar sein. Ist Packeis vorhanden, zeigen auf Grund gelaufene Schollen meist Untiefen auf. Starke Tidenströme laufen durch die James Ross Strasse und an der Nordwest Seite der Strasse kann strömungsbedingter rauher Seegang auftreten.

### Ankerplätze

Im Süden von King William Insel liegt Gøja Havn auf 68°37N 095°53W, wo Amundsen und Crew mit ihrem Schiff Gøja zwei Winter verbrachte. Die Bucht wurde von einem Crewmitglied als „der perfekte kleine Hafen der Welt“ beschrieben, was wohl für sich spricht. Versorgungsmöglichkeiten im Dorf.



### Simpson Strasse

Sie ist die Verbindung von Gøja Havn zum Queen Maud Golf und bekannt für ihre unzähligen Untiefen und schlechte Vermessung. Es gibt einige Markierungen, die jedoch nur bei guter Sicht zur sicheren Navigation helfen. Eine genaue Routenbeschreibung und Beschreibung aller Markierungen findet man in den Sailing Directions Arctic Canada oder dem Admiralty Sailing Directions. Im Arctic Cruising Guide von Imray ist eine Liste an Wegpunkten veröffentlicht, die von einem Kanadischen Eisbrecher stammen und nach denen die Strasse passiert werden kann. Wir haben uns vorsorglich diese Wegpunkte in die Seekarte eingetragen, um der Route des Eisbrechers zu folgen. Da wir allerdings diese Strasse nie selber gesegelt sind, können wir keine genauere Auskunft darüber geben.

### Queen Maud Golf, Dease Strasse

Der Queen Maud Golf liegt südlich von Victoria Strasse und Victoria Insel und ist die weitere Route nach Cambridge Bay. Das Packeis im Queen Maud Golf bricht in der Regel im Juli auf und wird meist eisfrei mit August, weshalb für die meisten Nordwest Passage Segler aus beiden Richtungen hier Eis kaum ein Thema spielt. Die Strömung im Golf ist in der Regel schwach und ostsetzend. Das selbe gilt für die Dease Strasse.

Der Queen Maud Golf wird im Sommer öfter von Starkwind aus Nordwest heimgesucht, wobei Jenny Lind Bucht auf der gleichnamigen Insel für das Abwettern von Nordwestwinden eine gute Ankermöglichkeit bieten sollten. Wir erreichten den Golf





## Abenteuer Nordwest Passage

durch den Icebreaker Kanal im Westen der Jenny Lind Insel und durchkreuzten den Golf bei Schönwetter und leichte Winde, weshalb wir nicht stoppten, sondern bis Cambridge Bay durchsegelten.

### Ankerplätze, Häfen

Cambridge Bay auf 69°03N 105°02W ist eine freundliche und sehenswerte arktische Siedlung mit allen Versorgungsmöglichkeiten. Die Seekarten sind sehr gut vermessen und akkurat, Richtfeuer und unbeleuchtete Tonnen markieren das sichere Fahrwasser in die weitläufige Bucht. Wir konnten aufgrund der Richtfeuer problemlos Nachts einlaufen.

Yachten können am öffentlichen Steg festmachen und von hier aus den Dieseltruck und Wassertruck bestellen. Bei beiden sind allerdings arktisch hohe Preise zu erwarten (2013: Wasser 0,80 CAN\$/Liter, Diesel 1,33 CAN\$/Liter) . Auf dem sehr freundlichen Polizei Revier kann ins Land einklariert werden. Es gibt zwei Supermärkte (Deli hatte 2013 das bessere Obst und Gemüse im Vergleich mit Co-op) . In der sehr modernen High-School kann gratis Internet Zugriff genutzt werden und das Tourismus Büro hilft bei Fragen gerne weiter.

Die Crews der Yachten SOL und TOKIMATA berichteten außerdem von

einem interessanten Ankerplatz weiter westlich in der Dease Strasse: Johansen Bucht auf 68°35.9N 111°00.8W. Hier fanden sie die aufgegebene Hütte vermutlich eines Trappers, die in erstaunlich originalen Zustand hinterlassen wurde, sogar die Jagdwaffen sollen noch im Regal stehen!

Die weitere Beschreibung durch die Nordwest Passage ist auf unserer Homepage zu finden.

[zurück zur Homepage...](#)



Sommerlicher Hochbetrieb am öffentlichen Steg von Cambridge Bay.

*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*