



ROUTENPLANUNG UND AUSSICHT FÜR DIE SAISON 2013

Unser Klima ändert sich laufend. Änderungen, die wir besonders an dem Rückgang der Eiskappe unserer Arktis beobachten können. Ein Rückgang, der seit vielen Jahren von Ländern, Forschern und Wirtschaftstreibenden interessiert beobachtet wird. Durch diese langjährigen Beobachtungen können nun jährlich Prognosen für den bevorstehenden arktischen Sommer gemacht werden, die meist Anfang Juni vom

North American Ice Service (eine Kooperation von *Canadian Ice Service* und der *International Ice Patrol*) veröffentlicht werden.



Eine Veröffentlichung, die gerade von Schiffen und Yachten, die eine Passage durch die Arktis planen, besonders interessant ist

und auf der [Homepage des Canadian Ice Service](#) zu finden ist.

Diese Prognose, kombiniert mit der laufenden Beobachtung aktueller Eiskarten hilft, die Route durch die Northwest Passage und die möglichen Zeitfenster grob zu planen.



Foto: LA BELLE EPOQUE eingefroren in Grönland

Routen durch die Arktis

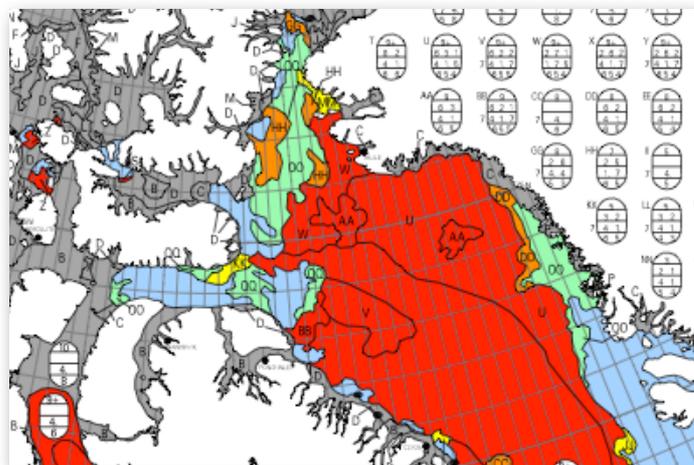
Verschiedene Routen führen durch die Northwest Passage, doch für Yachten beschränken sich die Routen in der Regel auf die Passage südlich von Prince of Wales Island und Victoria Island. Obwohl die Passage durch die Arktis auch von der Hudson Bay erreicht werden kann, ist diese Route für Yachten meist nicht möglich: die Fury and Hecla Strait sowie der Gulf of Boothia sind bekannt für ihren schweren Eispanzer, der von Yachten nicht rechtzeitig durchquert werden kann.



Nordwest Passage



Deshalb müssen sich westfahrende Yachten entlang der grönländischen Küste in den Norden arbeiten, um über die Baffin Bay den Lancaster Sound nördlich von Baffin Island zu erreichen. Zum Dank von Strömungen bricht das Eis die Küste Grönlands noch vor dem Eis in der Baffin Bay auf. Strömungen bewirken auch, dass sich im Norden der Baffin Bay, am Eingang von Lancaster Sound, meist eisfreies Wasser öffnet. Diese Flächen, die Polynia genannt werden, sind der Grund, weshalb es Yachten innerhalb einer Sommersaison schaffen können, die Nordwest Passage von Ost nach West zu durchqueren.

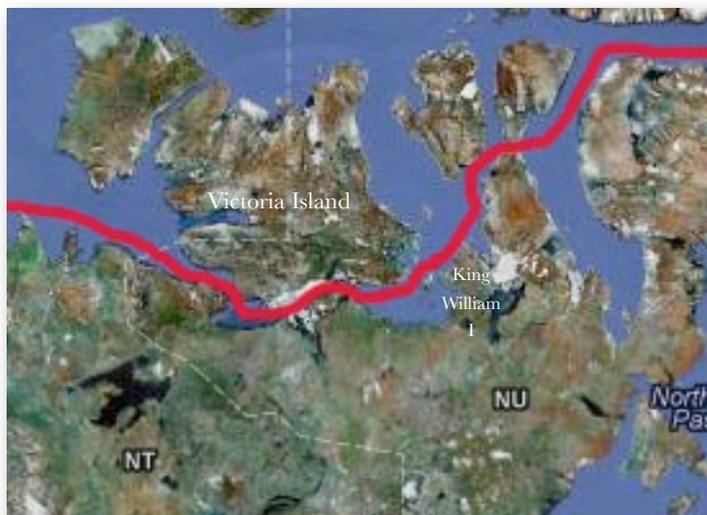


In Blauer Farbe: die vom Packeis aufgebrochenen Polynias mit Juni 2013

Doch hinter dieser Polynia warten die Sunde zwischen den arktischen Inseln Kanadas. Je nach dem, welchen Sund das Packeis als ersten freigibt, kann die Yacht den Prinz Regent Inlet und die Passage durch die Bellot Strait, oder den Peel Sound wählen, um westlich von Buffin Island wieder Weg nach Süden gut zu machen.

Denn bisher haben es kaum Yachten geschafft, den Packeis-Verstopften Viscount Melville Sound auf geraden Weg Richtung Westen zu folgen.

Historisch gesehen folgt nun die Schlüsselstelle: der Weg entlang King William Island. Hier wird die Yacht voraussichtlich auf schweres Eis treffen, dass auch bestimmt, ob die Passage östlich (James Ross Strait) oder westlich (Victoria Strait) der Insel genommen werden muss. Die östliche Rundung von King William Island ist ungleich länger, führt dafür jedoch zu einem historisch interessanten Platz: Goja Havn. Hier verbrachte Roald Amundsen und seine Crew zwei Jahre, bis sie ihre Entdeckungsreise der Nordwest Passage weiterführen konnten.



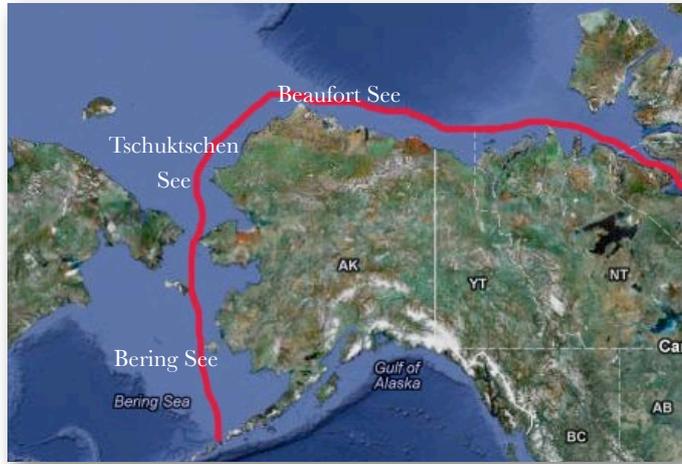
Auf dieser Karte Eingezeichnet: die Passage durch den Victoria Sund, westlich von King William Island

Liegt King William Island im Kielwasser, führt die Reise weiter durch den sehr schlecht kartografierten Queen Moud Sund, vorbei an Cambridge zum Coronation Gulf, durch die Dolfin And Union Strait hinaus in den Amundsen Gulf.

Sobald es die Yacht durch die eisverstopften Sunde zwischen den kanadischen Inseln geschafft hat, muss sie mit größter Eile ihren Wettlauf gegen Strömung und Zeit laufen. Vor ihr liegt die Beaufort See - die ihren Namen nicht von ungefähr trägt und bei Nordwinden zur Eisfalle wird, die Tschuktschen See und die Bering See - zwei Seegebiete mit ihren seichten 20 bis 50 Meter Wassertiefe so gefährliche See aufbauen kann, dass Yachten schon bei acht Windstärken mit gefährliche Brecher rechnen müssen. Sichere Häfen oder Ankerbuchten gibt es entlang dieser Seegebiete



kaum und in Entfernungen, die eine Yacht nur durch mehrtägige Segeletappen erreichen kann.



Desto später im Herbst die Fahrtensegler nun die Tschuktschen See und die Bering See erreichen kann, einer desto unstabileren Wettersituation wird sie sich ausgeliefert, desto eher wird sie in Gefahr von Decks-Vereisung kommen und desto kälter und somit härter wird die Arbeit der Crew an Deck.

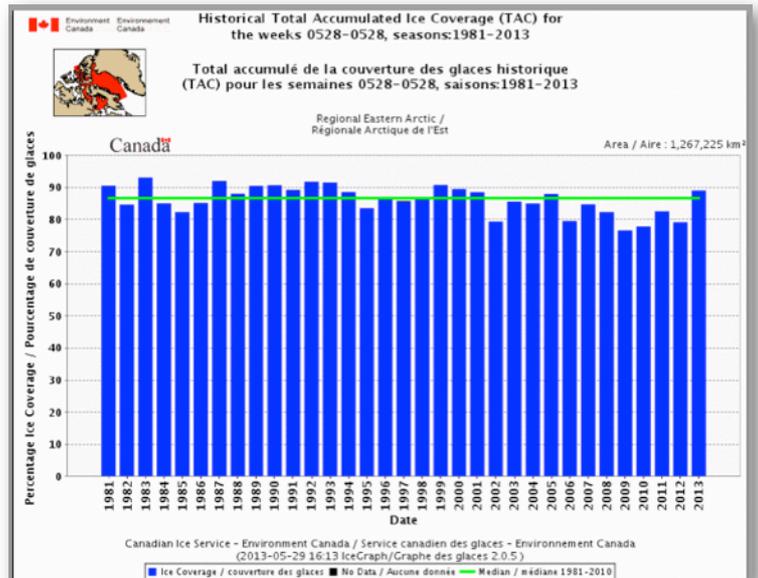
Erst die Aleuten Inselgruppe erreicht, muss die Yacht die gefährliche Shelikof Strasse durchsegeln. Dieses Seegebiet zwischen dem Festland Alaskas und der Insel Kodiak wird aufgrund der Landformation besonders stark und häufig von extremen Fallwinden (Williwavs), die bis Hurrikan-Stärke toben heimgesucht. Herrscht Starkwind in der Beringstrasse, werden die Winde über die Alaska Peninsula - die Halbinsel, die vom Festland Alaskas zu den Aleuten reicht - getrichtert und erreichen Shelikof Strait als Williwavs. Auch hier gilt: desto später die Yacht diese Meeresstraße erreicht, desto häufiger tobt Starkwind. Von Kodiak aus muss die Yacht noch dem Wetter des Golf von Alaska strotzen und zumindest die Strecke bis zur Glacier Bay schaffen, erst dort wird sie wieder in besser geschützten Gewässern segeln können.

Eisprognosen 2013

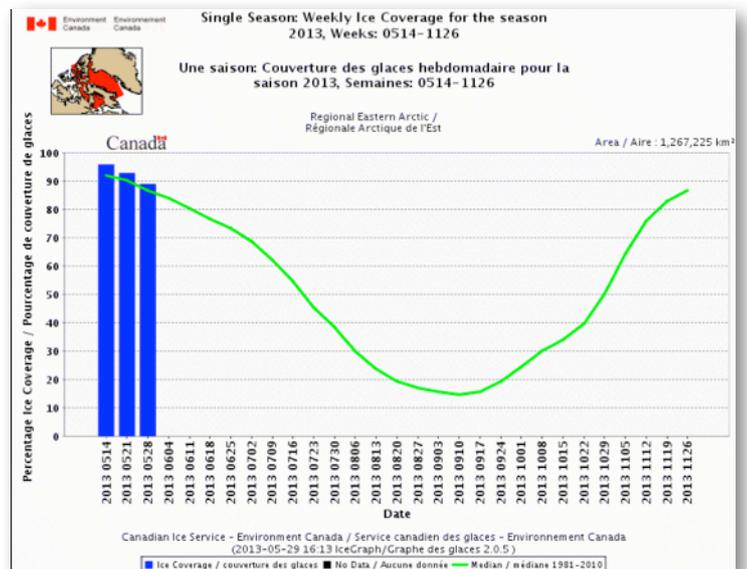
Nun ist es für unsere Planung zum Transit durch die Northwest Passage 2013 interessant, was der jährliche Eisbericht und die Prognose des North American Ice Service für uns heuer sagen, weshalb wir gespannt auf den Bericht gewartet und bei

erster Gelegenheit heruntergeladen haben.

Entgegen aller längerfristigen Voraussagen und Befürchtungen der Klimaforscher, wird das Jahr 2013 kein eisfreies Rekordjahr (Prognosen von 2006 warnen von einer derartigen globalen Erwärmung, dass sie das Jahr 2013 als eisfreies Jahr in der kanadischen Arktis genannt haben, in dem ganzjähriger Schiffsverkehr möglich werden sollte).



Ganz im Gegenteil, die Eisprognosen für 2013 überraschen mit schwerem Packeis lange in die Sommersaison und verspäteten Aufbrechen des Eismantels der Arktis. Bisherige Werte sprechen von einer Entwicklung, die mit dem Eisjahr 1991 vergleichbar ist.



Nordwest Passage



Für Routenplanung von Yachten sind speziell die Prognosen der einzelnen Seegebiete interessant:

Während die Polynia im Lancaster Sound heuer früh zu öffnen begonnen hat und bereits mit Anfang Juni eisfreie Seestücke und Seestücke mit wenig Eis zeigen, wird die weitere Passage schwierig. Für den Prinz Regent Inlet und die Barrow Strait wird schweres Packeis bis August gemeldet, während das Packeis des Peel Sound in der vierten Juliwoche zu Schollen mit offenen Stellen aufbrechen sollte. Damit steht voraussichtlich fest, dass wir einen späten Passage durch die kanadische Inselwelt haben werden.

Auch die Victoria Strait wird erst bedenklich spät aufbrechen: Mitte August wird frühestens angeschlagen, bis das schwere Packeis Passagen erlauben wird.

Mit diesen Prognosen wird uns nicht viel Zeit für die verbleibenden knappen 1500 Seemeilen bis Point Barrow - die nordwestlichste Spitze Alaskas - bleiben und wir können nur hoffen, dass Wind und Wetter uns ein schnelles Vorankommen erlauben wird.

Einzig für uns positiv (für die Arktis

leider negativ) bleibt, dass die Wetterprognosen leicht erhöhte Sommertemperaturen für die arktischen Regionen Nordamerikas voraussieht. Vielleicht haben wir ja Glück und das warme Wetter hilft mit, den Eispanzer doch früher zu brechen.

[zurück zur Homepage...](#)



Eis in Grönland

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.