

# fortgeblasen

## Revierinformationen

### ALASKA



#### Segeln entlang Amerikas spannendster und längster Küste

Wildnis, einsame Nasswälder, atemberaubende Fjorde, wunderschöne Gletscherzungen, herausfordernde Seereviere und eine Tierwelt, die ihresgleichen sucht. Bären - braun, schwarz oder weiß; Wölfe, Kojoten und Berglöwen sind die großen Landräuber; Elche, Hirschen, Karibu, Bergziegen und Moschusochsen sind nur einige der vielen Landbewohner. Die Flüsse werden von unzähligen Bibern gestaut, an den Küsten tummeln sich Otter, Robben, Seelöwen und Wahrösser. Wale und Delfine bevölkern die Meere, in denen unter anderem Lachse und Heilbutt für einen großen Fischreichtum sorgen. Unzählige Weißkopf-Adler bevölkern die Wälder Alaskas



und riesige Schwärme an Zugvögeln besuchen während ihren großen Wanderflügen sämtliche Küsten.

Alaska im Überblick  
Die Größe dieses US-Staats macht es nötig, Alaska in verschiedene Bereiche einzuteilen. So sprechen



Einheimische von der „Arctic“ (Arktis) hoch im Norden, gefolgt vom „Interior“ (Interieur). Die Küste am Bering Meer gilt als „Western“ (Westen), die Aleuten und Alaska Halbinseln ist bereits „Southwestern“ (Südwesten). Die restliche Küste entlang des Golfs von Alaska wird in „Southcentral“ (Südzentral) und „Southeast“ (Südost) unterteilt. Für Bootstouristen gibt es zusätzlich noch einige Einteilungen. Im Südosten ist speziell die „Inside Passage“ ein beliebtes Fahrtenrevier. Der Prinz William Sund ist so atemberaubend, dass er als eigenes Revier genannt werden muss. Kodiak Insel dient als hervorragende Ansteuerung für Yachten aus Japan oder Hawaii, und doch zählt die Nordostküste der Insel mit der berühmten Shelikof Strasse zu den gefährlichsten Seegebieten Alaskas. Die Aleuten-Kette mit ihren schroffen Küsten und unberechenbarem Wetter ist ein Revier für Hartgesottene und Fischer, während die Seereviere nördlich der Aleuten kaum noch von Yachten besucht werden.

## Revierinfos - Alaska



Es gibt insgesamt drei Wege, um Alaska mit der eigenen Yacht zu erreichen, wenn auch keine der drei Möglichkeiten wirklich einfach ist. Vom Pazifik kommend kann der Weg über Hawaii oder Japan, beziehungsweise über die „Inside Passage“ von Britisch Kolumbien, Kanada, kommend, gewählt werden. Die vorherrschenden Windsysteme während der Sommermonate machen es zumindest einer Segelyacht so gut als unmöglich, die Küste der USA entlang in den Norden zu fahren. So muss ein weiter Bogen über den Nordpazifik gewählt werden. Yachten, die die Route über Hawaii reisen, können Alaska direkt anlaufen. Interessante Städte zum Einklarieren sind in diesem Fall Kodiak Stadt auf der gleichnamigen Insel, Seward in Südzentral Alaska oder Sitka in Südost Alaska.

Yachten, die den weiten Weg über Japan anreisen, wählen meist bereits Dutch Harbor auf der Aleuteninsel Unalaska, oder - seltener - den Fischereiorort King Cove auf der Alaska Halbinsel.

Der dritte, seltenere Weg, Alaska zu erreichen, führt über die berühmte Northwest Passage von der kanadischen Arktis kommend. Für Yachten, die diese Route wählen, bietet die Goldgräber-Stadt Nome die erste Möglichkeit zum Einklarieren, auch wenn sich zu diesem Zeitpunkt die Yacht bereits etliche Seemeilen durch das Seerevier von Alaska bewegt hat. Manche Northwest Passage Yachten entscheiden sich auch dafür, Nome nicht anzulaufen und nach Dutch Harbor zur Einklarierung zu segeln. Wir können allerdings Nome wärmstens empfehlen, ist die Stadt einzigartig und sehenswert und der hier tätige Zöllner sehr freundlich und prompt.

### Einreisebestimmungen

Obwohl sich Alaska gerne als etwas eigenständig empfindet, gelten natürlich die gängigen [Zoll und Einwanderung Gesetze der USA](#). Damit ist jeder Tourist, der per Boot einreist verpflichtet, vorab ein Visum auf einer amerikanischen Botschaft zu beantragen. Das nötige Visum ist zehn Jahre gültig, was soviel heißt, dass innerhalb dieser zehn Jahre wiederholt mit diesem Visum eingereist werden kann und bei der jeweiligen Einreise in der Regel ein I-94 Visum mit einer Gültigkeit von einem halben Jahr gegeben werden kann. Das „B1/B2 Multi Entry Visa“ kann auf jeder amerikanischen Botschaft beantragt werden. Allerdings wird empfohlen, die [Botschaft im Heimatland](#) zu wählen. Der Antrag besteht in der Regel aus zwei Teilen: einem Formular, das per Internet ausgefüllt und abgeschickt werden kann, und einem Interview, das auf der Botschaft abgehalten wird. Bei erfolgreichem gewährtem „B1/B2 Multi Entry Visa“ wird anschließend der Pass für bis zu einer Woche einbehalten und mit dem eingeklebtem Visum an eine angegebene Adresse zurückgesendet. Deshalb sollten sich weltreisende Yachtcrews schon bald genug einen Kopf über eventuelle Reiserouten über die USA machen und sich an einem günstigen Platz mit Adresse, guter Erreichbarkeit der amerikanischen Botschaft und vertrauenswürdiger Post über den Antrag für ein Visum stürzen. Die Kosten vom „B1/B2 Multi Entry Visa“ liegen bei zirka 150 Euro per Visa/Person. Yachtcrews, die nach Alaska reisen, ist besonders abzuraten, sich auf eine Einreise ohne dem nötigen Visa einzulassen. Nicht nur, dass empfindliche Geldstrafen jenseits der 1000 Dollar winken, der Crew kann die Einreise verwehrt oder auf wenige Tage beschränkt werden. In dem herausfordernden Seegebiet von Alaska kann dies eine Yacht in ernstzunehmende Probleme stürzen.

#### **Einklarieren in Nome**

*Bei unserer Einreise in Alaska über die Northwest Passage 2013 wählen wir Nome als Einklarierungshafen und freuen uns über die gute Wahl. Per VHF Ch. 16 erreichen wir den Hafenmeister, der uns willkommen heißt und an einem Platz im Hafen empfängt. Er verständigt den Zollbeamten, der zu uns in den Hafen kommt, einen Aufenthalt von einem Jahr gewährt und prompt und besonders freundlich unsere Papiere ausstellt. Nome ist absolut sehenswert!*



## Revierinfos - Alaska

Neben dem nötigen Visum für die Crew ist ausserdem eine „Cruising Permit“ für die Yacht nötig. Dieses Zollpapier wird vor Ort ausgestellt, ist ein Jahr gültig und kostet 19,- USD. Wichtig ist, dass vor dem Ausstellen einer neuen „Cruising Permit“ ein bereits vorhandenes Dokument eine volle Woche abgelaufen sein muss. In der Regel muss diese Tatsache nur dann beachtet werden, wenn man von Hawaii kommt und bereits über eine „Cruising Permit“ verfügt, oder wenn man aus Alaska ausreist und plant, weiter im Süden erneut in amerikanisches Hoheitsgewässer zu segeln. Deshalb haben wir bei der Ausreise aus Alaska unsere vorhandene Cruising Permit zurückgegeben und als ungültig erklären lassen. Bei der Einreise in Washington State beantragten und erhielten wir eine neue Cruising Permit, die wiederum für ein Jahr gültig war und uns genug Zeit für die Weiterreise entlang der amerikanischen Westküste gab.



Um mittels Cruising Permit legal unterwegs zu sein, ist die Yachtcrew verpflichtet, sich in jedem angelaufenen, amerikanischen Hafen telefonisch beim Zoll zu melden, die Nummer des Cruising Permits und die Passnummern der Crew durchzugeben und mögliche Fragen zu beantworten. Sollte die Crew diese Meldungen verabsäumen, winken Geldstrafen bis zu 5000,- USD und massive Schwierigkeiten beim Ausklarieren aus der USA. Um die Einhaltung dieser Auflage etwas leichter zu gestalten, gibt es Listen mit den nötigen Telefonnummern. Innerhalb Alaskas ist die Einhaltung dieser Bestimmung in der Regel nicht so schwierig, da uns Hafenmeister ihre Telefone benützen ließen und die vorhandenen Telefonnummern stimmten. (Entlang der Westküste der USA erlebten wir leider erheblichere Schwierigkeiten, da es teilweise schier unmöglich wurde, Münztelefone zu finden und die angegebenen Telefonnummern entlang der kalifornischen Küste nicht stimmten. Selbst der Gang zum Zollgebäude half nichts, da die Beamten auf ein Telefongespräch bei der richtigen Stelle bestanden).

Bei der Einreise nach Alaska wurden LA BELLE EPOQUE nicht auf mitgebrachte Güter kontrolliert, allerdings wurde uns erklärt, dass es uns nicht gestattet ist, eine Waffe an Land zu bringen (in der Regel ist die Mitnahme einer Waffe in die USA ausländische Yachten nicht gestattet, da wir allerdings von der Arktis kamen, war „unserem“ Zöllner durchaus die „Unmöglichkeit“ der Einhaltung dieses Gesetzes bewusst und so gab es nur die Beschränkung, dass wir die Waffe eben nicht an Land bringen dürften). Frisches Obst (vor allem Zitrusfrüchte und Äpfel) dürfen nicht in die USA importiert werden, es sei denn, sie sind klar gekennzeichnet, dass es sich um Obst aus amerikanischer Produktion handelt.



# Inside Passage - Alaskas Südosten

## INSIDE PASSAGE - Alaskas Südosten

Sprechen Yachtcrews von einer Segelreise nach Alaska, ist meist der Besuch des Südostens von Alaska gemeint: eine Reise durch die „INSIDE PASSAGE“ - die Innere Passage. Alaskaner sprechen gerne auch von der „Panhandel“ - den Pfannengriff von Alaska. Eine Reise, die meist durch das geschützte Gewässer zwischen Fjorden und Sunden entlang der zerklüfteten Küste führt, die mit beliebten Touristenstädten, hübschen Buchten und beeindruckenden Tierbeobachtungen aufwartet und deren Höhepunkt in dem Besuch des Glacier Bay Nationalpark liegt.

Da die Reise durch die Inside Passage zu den einfachsten Seerevieren Alaskas zählt, erfreut sie sich sehr großer Beliebtheit und wird während der Sommermonate dementsprechend gut besucht. Einsamkeit und Unberührtheit darf sich der Segler hier nicht erhoffen: Täglich kreuzt man den Kurs mit mehreren Kreuzfahrtschiffen, das dumpfe Dröhnen großer Motoryachten begleitet einem in fast jedem Sund und Fahrtenyachten ankern in jeder Bucht. Sportfischen nach frischen Wildlachs lockt Jahr für Jahr tausende Touristen nach Alaska und die kleinen Außenborder-Boote der Lodges ziehen ihre Angelhaken durch die Fjorde.

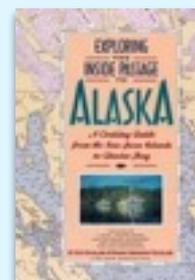
Wer allerdings nun vermutet, der Besuch der Inside Passage sei die Reise nicht wert, der irrt. Wie überall in Alaska sind auch hier die Menschen äußerst freundlich und heißen Yachttouristen in ihren Dörfern und Ansiedlungen willkommen, die Tierwelt ist mehr als beeindruckend und es gibt kaum eine Yacht, die nicht von Bär-Sichtungen, Begegnungen mit Walen und Delfinen und die Beobachtung von Otter erzählen kann. Außerdem kann auf Wanderwegen wie den Chilkoot Trail die Geschichte der Goldgräber nachempfunden und in vielen Dörfern die Artefakte der Urbevölkerung in Form von Totems besichtigt werden.

## Reisesaison und Überwinterung

In der Regel gilt die Reisesaison der Inside Passage von Mitte Mai bis Anfang September, obwohl die geschützten Gewässer mit Erfahrung, viel Vorsicht und genauer Wetterbeobachtung sicherlich das ganze Jahr über bereist werden können. Will die Yachtcrew in Südost Alaska überwintern, bieten sich einige gute Häfen an:



Generell sind für die gesamte Inside Passage sehr gute Seekarten erhältlich. Die USA selbst hat aufgehört, Seekarten in Papierform am Markt anzubieten, sie sind seit einiger Zeit nur noch über den Privathandel erhältlich. Wer lieber Elektronisch navigiert, für den gibt es an allen Küsten der USA gute Nachrichten: sämtliche elektronische Seekarten sind über Internet gratis erhältlich. Als Küstenhandbücher haben sich vor allem zwei (englischsprachige) Werke für die Inside Passage etabliert: The Waggonier Guide, und der Cruising Guide of the Inside Passage. Auch ist ein Charlies Charts North to Alaska erhältlich. Der Waggonier-Guide erscheint jährlich neu. Alle diese Küstenhandbücher beinhalten auch die Westküste Kanadas.



## Revierinfos - Inside Passage, Alaska

**Sitka** verfügt zwar über einen guten Hafen, ist jedoch an der Außenküste und Segelreisen im Winter können problematisch werden. Deshalb überwintern manche Yachten lieber in einem der vielen Häfen in den Sunden von Südostalaska. Sichere Häfen gibt es in praktisch allen größeren Städten: **Juenau**, **Petersburg**, **Wrangell** und **Ketchikan**. Ganz im Norden der Inside Passage liegt **Haines**, das bis heute die billigsten Liegeplätze Alaskas anbietet. An Land kann die Yacht zum Beispiel **Hoonah** oder in **Wrangell** gestellt werden. Da es sich bei Hoonah um ein Dorf der Urbevölkerung Alaskas handelt, sind hier Materialien für Arbeiten am Trockendock nur schwierig zu bekommen und mit zusätzlichen Frachtkosten muss gerechnet werden. Deshalb ist anzuraten, dass alle nötigen Materialien bereits mitgebracht werden (dafür bot 2013 Hoonah die günstigeren Gebühren).

Bei einer Überwinterung in Alaska muss einiges in Betracht gezogen werden: Viele Häfen haben im Winter Eis und mit Schrammen am Wasserpass muss gerechnet werden. Die größere Gefahr allerdings kommt von oben: extremer Schneefall ist in vielen Jahren nichts ungewöhnliches und macht das Schneeschaufeln an Deck zur Notwendigkeit. Sollte die Yacht im Winter alleine gelassen werden, muss jemand gefunden werden, der sich verlässlich um den Schnee an Deck kümmert. In der Regel findet sich eine hilfsbereite Hand vor Ort. Will die Crew an Bord überwintern, muss für ausreichende Isolierung und Heizung der Yacht gesorgt sein.

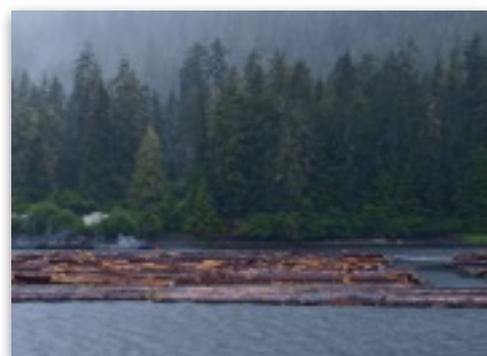


### Arbeiten am Unterswasserschiff

*Neben unzähligen Trockendocks mit professionellen Yachtkränen besteht in Alaska auch die Möglichkeit, sich am „Grid“ für die Zeit einer Tide trockenfallen zu lassen. Dabei sollte man allerdings die genauen Maße des Kiels kennen, um ein sicheres Trockenfallen auf den üblichen Holz- oder Betonbalken der Grids zu gewährleisten. Auch sollte vorab ein Hochdruckreiniger besorgt werden, um die Arbeit zügig vor Rückkehr der Flut zu schaffen.*

### Seemannschaft und besondere Gefahren

Neben kleinen Eisstücken, die nahe der Gletscherzungen innerhalb von Glacier Bay auftreten können, gibt es eine weitere Gefahr in allen Gewässern Alaskas und Kanadas: Treibholz. Bis heute wird Schnittholz über das Wasser transportiert und man begegnet immer wieder Schleppboote, die große Rafts an treibenden Holz hinter sich her ziehen. Dabei gehen immer wieder einzelne Holzstämmen verloren, die als gefährliches Treibholz die gesamte Schifffahrt betreffen. Yachten, die eine Kollision mit Treibholz möglicherweise nicht überstehen, sollten deshalb wenn möglich auf Nachtfahrten verzichten und auch tagsüber sehr gut Ausschau halten. Nicht jeder Holzstamm ist allerdings leicht zu sichten, da sich lange treibende Stämme mit Wasser



vollsaugen und unter der Wasseroberfläche treiben können. Sie werden als „Deadheads“ bezeichnet, da sie in der Regel nicht mehr waagrecht treiben und nur noch mit einem Ende an die Wasseroberfläche ragen. Entlang der Außenküste können diese „Deadheads“ jeder Yacht sehr gefährlich werden, da sie im Wellengang wie Rammböcke auf und ab geschleudert werden.

Wie überall in Alaska und Britisch Kolumbien muss in der Inside Passage die Gezeitenströmung beachtet werden. Durch die ausgeprägte Tide entstehen teilweise extreme Strömungen in den Engstellen zwischen den Inseln und Halbinseln. Stehende Wellen, Wasserwirbel und extrem steile Seen können selbst im ruhigen Wasser der Inside Passage aufgeworfen werden. Besonders gefährlich sind Ausgänge, an denen die Dünung des offenen Golfs von Alaska gegen den Gezeitenstrom steht. Tidenatlase müssen deshalb zu Rat gezogen werden und genaue Planung ist erforderlich, um Engstellen und Ausgänge möglichst bei Stillwasser passieren zu können. Alle erwähnten Küstenhandbücher geben genauer Auskunft über die einzelnen Gebiete.



## Einige schöne Ankerplätze der Inside Passage

### Ketchikan 55° 20.30N 131° 38.15W

Ein- bzw. Ausklarieren kann hier bequem erledigt werden. Da die Stadt an ihrer Wasserfront nur Häfen besitzt, ankerten wir 2014 im Schutz von Insel Pennock auf Position 55° 20.05N und 131°39.63W nördlich der unbenannten Insel mit Buganker und Heckleine zu einem Baum, wo wir gut bei leichten umlaufenden Winden lagen. Vorsicht bei der Überfahrt mit dem Dingi zum Hafen von Ketchikan: Wasserflugzeuge operieren im Sund, täglich kommen drei bis vier Kreuzfahrtschiffe an die Mole und Fischtrawler, Yachten und Ausflugsboote kommen und gehen. Ketchikan selbst ist hübsch, allerdings auch sehr touristisch. Ein Ausflug zum Todem-Park südlich der Stadt kann interessant sein.



### Petersburg 56° 48.6N 12° 57.8W

Obwohl Petersburg als eine der regenreichsten Städte Alaskas zählt, ist der Besuch der hübschen Ortschaft mit norwegischen Wurzeln besonders schön. Um Kosten zu sparen, konnten wir gegenüber der Ortschaft am „Kuprianof Float“ mit Position 56°48.84N und 132°58.74W kostenlos anlegen. Mit unserem 2m tiefen Kiel hatten wir hier (am Nordende des Stegs) auch bei Ebbe kein Problem. Das Dingi durften wir im Hafen von Petersburg festmachen. Am Weg zur neuen Bücherei (gratis Internet) ist eine Propan-Gas Firma, die auch europäische Flaschen füllen kann. Der Supermarkt ist etwas weiter am Hügel. Petersburg liegt an den Wrangell Narrows, eine besonders schöne Strecke der Inside Passage.



### Cannery Cove - Pybus Bay 57° 18.3N 134° 09.37W

Große, sehr gut geschützte Ankerbucht eingerahmt von schönen Nasswald. Häufig sind Bären am Ufer auszumachen. Am Eingang zur Bucht befindet sich eine Lodge, die möglicherweise auch Yachttouristen in ihrem kleinen Restaurant willkommen heißt. Diese Bucht ist ein sehr gut geschützter Platz, um auf passendes Wetter zu warten.



### Red Bluff Bay 57° 18.33N 134° 09.4W

Am Eingang dieser wunderschönen Bucht mit Nasswald und Wasserfällen liegt ein bemerkenswertes, rotes Kliff, das der Bucht den Namen gibt. Die innere Bucht bietet nur wenige Ankerplätze für Yachten, da der Grund steil abfällt und ist nicht empfehlenswert für schweres Wetter. Dennoch zahlt es sich aus, hier zu ankern, da die Bucht besonders schön ist und häufig Bären an dem Ufer der sehr flachen Innenküste gesichtet werden können. Die Einfahrt in die Bucht ist leicht und ohne Gefahren. Sie sollte wenn möglich bei Schönwetter genossen werden .



## Revierinfos - Inside Passage, Alaska

### Baranof Hot Springs 57°05.3N 134°50W

Baranof Hot Springs gehört wohl zu den schönsten Plätzen der Inside Passage. Als wir 2014 die hübsche Bucht besuchten, konnten wir kostenlos an dem Steg der kleinen Ansiedlung anlegen. Wenn der Steg überfüllt ist, ist es auch möglich, dicht unter Land auf 57°05.17N und 134°50 zu ankern. Wir konnten dort ohne Landleine liegen und fühlten uns sehr gut geschützt, wenn auch nahe unter den Klippen. Vorsicht beim An- und Ablegen am Steg: der schöne Wasserfall, der diese Bucht dominiert, verursacht ordentlich Strömung! Die paar Häuser der Bucht sind mit Holzstegen verbunden. Besonders erlebenswert in Baranof ist das Thermalwasserbecken am oberen Ende des Wasserfalls. Eine kurze Wanderung über den Holzsteg bergauf führt zu einer kleinen Kreuzung, die durch eingeritzte Hinweise im Handlauf zu entdecken ist. Am Ende des kurzen Wegs befinden sich zwei herrlich heiße Thermalwasserbecken direkt neben dem Wasserfall, die zum relaxen einladen. Beim Steg gibt es außerdem ein kleines Badehäuschen mit drei Becken, die von Reisenden bis spät in die Nacht fröhlich genützt werden.

### Glacier Bay National Park 58°27.5N 135°53.5W

Ist keine Weiterfahrt in den Norden geplant, ist in der Regel der Besuch des Glacier Bay National Park ein Höhepunkt der Alaska Reise, da hier einige Gletscher besucht werden können. Um die Besucherzahlen im Nationalpark für die Tierwelt erträglich zu halten, ist der Park auf 25 Schiffe/Boote pro Tag beschränkt. Deshalb benötigt jede Yacht eine Erlaubnis, den Park zu besuchen. In der Regel werden Ankererlaubnisse für eine Besuchsdauer von 9 Tagen gewährt. Diese Erlaubnis kann mittels Internet beantragt werden, oder per VHF-Funk (Rufkanal 16) erbeten werden. Zu Saisonbeginn ist es wahrscheinlich, dass eine Erlaubnis per Funk ausgestellt werden kann, da die Quote meist nicht ausgefüllt ist. Zur Hauptsaison ist es einfach, eine Erlaubnis vorab per Internet zu beantragen (was allerdings den Reiseplan sehr strickt vorgibt).

Ist die Erlaubnis gewährt, muss der erste Weg der Yacht zum Ankerplatz von Barlett Cove (Koordinaten oben) gemacht werden. Hier gibt es eine kleine Einführung zum Verhalten im Park und jede Yacht bekommt eine Karte mit den möglichen Ankerplätzen. In der Lodge kann gratis Internet und Münz-Waschmaschinen genützt werden. Der Anleger in Barlett Cove darf von Yachten bis zu drei Stunden genützt werden.

Im Park ankerten wir in Sandy Cove (58°43.2N und 135°58.9W), direkt vor dem Gletscher in Reid Inlet (58°51.18N 136°48.4W) und in Fingers Bay (58°34.7N 136°12.1W). Alle drei Ankerplätze sind sehr sehenswert.

Beim Anlaufen und ankern vor der Gletscherzunge von Reid Inlet muss bemerkt werden, dass viele Gletscher in der Regel ihren eigenen Wind erzeugen, weshalb beim Einbiegen zum Gletscher nicht zu viel Segelfläche getragen werden sollte. Dennoch ist der Besuch von Gletscherzungen, die ihr Eis in den Fjord kalben ein sehenswertes Erlebnis.



## Südwest-Alaska

### SÜDWEST und SÜDZENTRAL ALASKA

#### Von Icy Bay und Prince William Sund, Kenai Fjords National Park und Katchemak Bay bis Kodiak Insel, Shelikof Strasse und Geographic Harbor

Nur wenige Yachten segeln in das riesige Revier nördlich der Inside Passage, da die Saison kurz ist und dem offenen Golf von Alaska die Stirn geboten werden muss, um den Südwesten zu erreichen. Doch der Aufwand lohnt: Hier warten die größten und aktivsten Gletscher Alaskas, täglich begegnet man Walen, Stella Seelöwen und Robben und Dall Schweinswale spielen in der Bugwelle von vorbeikommenden Yachten. In der Icy Bay und bei Kajak Insel segelt man in den Spuren von Kapitän Cook und bestaunt riesige Gletscher. Nicht umsonst darf sich der Prinz William Sund als eines der schönsten Reviere Alaskas, wenn nicht der Welt, nennen, das sowohl Natur pur als auch remote Städte Alaskas ohne Tourismus bietet. Der Kenai Fjords Nationalpark wird mit seinen Gletschern und wilden Buchten zu einem außergewöhnlichen Erlebnis und das extreme Tidenrevier in Katchemak Bay lockt mit freundlichen Ortschaften und schönen Buchten wie Halibut Cove. Kodiak Insel gehört zu den Highlights einer Alaska Reise. Doch Vorsicht: Die Shelikof Strasse zwischen Kodiak und dem Festland ist eines der härtesten Reviere entlang der Küste mit extremen Tidenströmungen, schnellen Wetterumschwüngen und gefährlichen Fallwinden. Dennoch ist die Reise durch die Waschküche der Shelikof Strasse lohnenswert: Geographic Harbor gehört zu den wahren Tierparadiesen und Hotspots für Bär-Beobachtungen.

Südwest Alaska kann während der Sommermonate sowohl über Hochsee, also von Hawaii oder Japan kommend, als auch von der Inside Passage aus erreicht werden. In der Regel ist das Sommerwetter relativ stabil, da meist ein großes, stationäres Hochdrucksystem im Golf von Alaska steht. Mit Anfang September hält das Herbstwetter Einzug, dann ziehen schwere Sturmtiefs von Japan kommend nach Alaska. Wie auch in der Inside Passage gilt Mai bis September als gute Segelsaison. Mit einer hochwertigen Yacht und einer erfahrenen Crew kann die Segelsaison durchaus etwas verlängert werden. Wir konnten 2013 und 2014 von Ende Februar bis Mitte November in Südwest Alaska segeln, ohne in Gefahr zu geraten. Im Frühling, Herbst und Winter muss neben schnell ziehenden Tiefdrucksystemen speziell die Gefahr der Deckvereisung in Betracht gezogen werden. Die Warnungen vom Wetterdienst („icing“, „freezing spray“) müssen unbedingt ernst genommen werden!

Besonders entlang der Küste können immer wieder extreme Fallwinde auftreten, die in Alaska weitläufig als „Williwaws“ bezeichnet werden. Um besser auf das weitläufige Segelrevier von Southcentral und Southwest eingehen zu können, anschließend die einzelnen Stationen im Überblick:



*Nördlich der Inside Passage beschränken sich die Schifffahrt auf Fischereifahrzeuge, Öltanker und Versorgungsschlepper, weshalb Ersatzteile für Segelyachten schwer zu bekommen und teuer sind. Yachten, die diese Reviere bereisen sollten deshalb technisch gut gewartet und so autark als möglich sein. Alle Ersatzteile werden entweder mit Flugzeug oder per Versorgungsschlepper geliefert, was zu teuren Frachtkosten und langen Wartezeiten führt. Da die meisten Fischkutter aus Metall sind, sind unter Umständen gute Metallarbeiter zu finden. Auch bietet Cordova sowie Kodiak Stadt gute Trockendocks. In Homer können notfalls Reparaturen an Segel gemacht werden.*

## Reviere - Prinz William Sund, Alaska

### Von Kap Spencer/Glacier Bay bis Prinz William Sund

Zwischen den geschützten Gewässern der Inside Passage und des Prinz William Sunds liegt eine Strecke von etwas über 300 Seemeilen durch den offenen Golf von Alaska, die sich viele Yachtsegler nicht stellen wollen. Mit etwas Vorsicht, guter Wetterbeobachtung und Planung ist diese Etappe allerdings durchaus zu bewältigen. Die Wetterberichte vom amerikanischen Wetterdienst NOAA erlebten wir als gut und treffend, sie können entlang der gesamten Küste per UKW Radio auf den amerikanischen Wetterkanälen empfangen werden. Mit Kurzwelle und Pactor, oder Satellitentelefon an Bord sind sie in schriftlicher Form zu beziehen. Das Bild zeigt die Einteilung laut NOAA-Wetterbericht (Stand 2013-2014).



Mt Fairweather

Entlang der Küste gibt es einige interessante Fjorde mit Ankerplätzen, allerdings ist das Einlaufen in die einzelnen Fjorde durch extreme Gezeitenströme je nach Bedingungen gefährlich. Der im Internet frei erhältliche amerikanische Küstenpilot Nr. 9 (Coast Pilot 9) beschreibt das Seerevier, die Fjorde und Ankerplätze ausführlich.

Wir nutzten den hervorragenden Ankerplatz von **Murphy Cove** Position 58°16.3N und 136°43.2W, um uns nach dem Übersegler aus dem Norden auszuruhen und um das Einlaufen in den Strömungsreichen Cross Sund (Nördliche Einfahrt in die Inside Passage) zeitlich gut einteilen zu können.

**Lituya Bay** mit Position 58°37N 137°39W gilt als gefährlichste Fjord-Einfahrt entlang der Küste, ist aber durch seine Geschichte durchaus interessant zu besichtigen, sofern Wetter und Gezeitenströmungen die Passage in den Fjord erlauben. Durch einen

Erdbeben erlebte diese Bucht die höchste, gemessene Flutwelle in der Geschichte, ihre Auswüchse kann man heute noch an der Vegetation erkennen.

**Yakutat** ist leichter anzulaufen und bietet eingeschränkte Versorgungsmöglichkeiten. Der Ankerplatz vor dem Dorf gilt als schlecht geschützt, besser sollte das Ankern auf Position 59°33.8N und 139°44.4W sein. Wir haben aufgrund von gutem Segelwetter beide Plätze ausgelassen, sind aber in der von Kapitän Cook benannten und durch seinen Gletscher beeindruckenden **Icy Bay** vor Anker gegangen. Dort fanden wir einen rundum geschützten Ankerplatz, an dem man sicherlich auch schweres Wetter überstehen könnte auf Position 59°55.1N und 141°22.6W. Die kleine Bucht ist durch eine Untiefe im Eingang geschützt und von niedrigem Land mit dichten Wald umgeben. Elche und Braunbären streifen durchs Unterholz und entlang der Ufer. Exkursionen ins Gletschereis des Taan Fjords können unternommen werden. Ein weiterer interessanter Ankerplatz liegt etwas weiter nördlich im Gebiet von **Kajak Insel**. Genauer gesagt wird an der Nordspitze von **Wigwam Insel** geankert, wo ein flussartiger Kanal direkt unter der Küste in den Süden läuft. Wir ankerten auf Position 60°02.9N und 144°22.7W mit sehr gutem Halt auf Schlamm und gutem Schutz bei westlichen Winden. Möglicherweise könnte man je nach Tiefgang der Yacht weiter hinter die Insel vordringen. Bei einlaufendem Gezeitenstrom erlebten wir hier ausserdem ausgezeichnetes Fischen für Heilbutt. Selten versuchen Yachten, südlich von Wigwam Insel zu ankern, was allerdings abzuraten ist, konfuse See und sehr untefe, versandete Bereiche sind hier zu erwarten. Wigwam und Kajak Insel (wo ebenfalls Kapitän Cook einen Stopp einlegte) sind interessant und sehenswert und Ausflüge per Dingi wert.

Die erste sichere Einfahrt in den Prinz William Sund ist der **Hinchibrook Entrance**, wo die English Bay auf 60°17.3N und 146°40.6W einen Schönwetterankerplatz bietet. Der extrem versandete **Strawberry Canal** weiter östlich zu Cordova sollte von besuchenden Segelyachten tunlichst vermieden werden, lokales Wissen ist für diese „Abkürzung“ nach Cordova unbedingt nötig.

## Revierinfos - Prinz William Sund, Alaska

### Prinz William Sund - Eines der schönsten Segelrevier der Welt

Egal, aus welcher Richtung man angereist ist, für den Prinz William Sund sollte genug Zeit zum Verweilen eingeplant werden. Das ruhige Gewässer des Sund lässt in der Regel eine verlängerte Segelsaison zu, allerdings sind im Frühling viele Buchten nahe der Gletscherzungen länger mit Eis bedeckt als Buchten entlang des Golf von Alaska.

Die drei größten Dörfer mit Häfen im Sund sind Cordova, Valdez und Whittier, nur wenige kleinere Ansiedlungen - hauptsächlich von Menschen der Urbewölkerung bewohnt - unterbrechen das große Gebiet an unberührter Natur. Die verheerenden Auswirkungen der Ölkatastrophe des Schiffbruch der Exxon-Valdez sind heute für Laien nicht mehr erkennbar und so ist der Aufenthalt im Prinz William Sund ein Rückzug in die Natur und eine Zeit geprägt von Tierbeobachtungen.

Die großen Gletscher des Prinz William Sund sorgen in der Regel für ein eigenes Wettergeschehen im Sund, was zu trockenerem und gemäßigerem Wetter im Vergleich zum Golf von Alaska führt, aber auch vom Golf unabhängige Winde bringt, die als Flurwinde durch die Fjorde fegen können.

Die erhältlichen Seekarten sind korrekt und ein gutes Küstenhandbuch ist über das Revier erhältlich. Mit etwas Erfahrung ist es allerdings auch ohne Küstenhandbuch leicht, die vielen gut geschützten Ankerbuchten in der Seekarte zu finden.

Die „Red Tide“ ist in allen Revieren von Alaska möglich und der Verzehr von Muscheln sollte auch im Prinz William Sund nur nach Absprache mit erfahrenen Einheimischen gewagt werden. Um legal zu Fischen, muss in Alaska eine Fischereikarte gekauft werden, wobei diese für Ausländer durchaus teuer ist. Alaska ist berühmt für seine verschiedenen Lachsarten, die saisonal (mit spezieller Lachs-Fischerkarte) per Schleppangel (Downrigger) geangelt werden können. Gerade das Copper River Delta vorm Prinz William Sund ist berühmt für seinen Lachs. Heilbutt gehört zu den weiteren Spezialitäten Alaskas, sie werden durch Bodenfischen geangelt.

Wie auch in allen anderen Teilen von Alaska muss dem Reisenden bewusst sein, dass die Tierwelt hier sehr ausgeprägt ist. Begegnungen mit Braun- und Schwarzbären, Wölfen und Elchen sind wahrscheinlich und können unter anderem durch falsches Verhalten sehr gefährlich werden. Bei Begegnung mit Elchen gilt, dass man sich hinter starke Bäume oder notfalls



auf Bäume verstecken/verschanzen und ruhig verhalten soll, da Elche sich sehr territorial Verhalten können und anscheinend die häufigsten Angriffe auf Menschen ausüben. Die verschiedenen Verhaltensmaßnahmen bei Begegnungen mit Bären sind umstritten und selbst Einheimische konnten uns keine grundlegende Maßnahme für die eigene Sicherheit verraten. Die meisten Alaskaner sind stets bewaffnet, teilweise auch mit Hunden, in der Natur unterwegs. Leider ist die Möglichkeit, eine Schusswaffe als Selbstschutz mitzuführen Touristen untersagt, Pfefferspray bleibt die einzige Alternative. In der Regel gilt, dass Menschen in der Natur wenn möglich in Gruppen unterwegs sein und Lärm machen sollten (Trillerpfeifen, Gespräche, Singen,...), um Bären nicht zu überraschen. Dichtes Unterholz sollte nicht durchwandert werden, wobei Tiere wie auch Menschen gerne Wanderwege verwenden. Viele Bären ziehen sich vor Menschen zurück, es sei denn, der Bär riecht essbares. Lebensmittel müssen unbedingt geruchsdicht verpackt werden, das Verwenden von Deodorants, Parfums, stark riechenden Duschcremen, (...) ist zu vermeiden. Finden sich frische Spuren von Bären mit Junge, ist es Zeit für den Rückzug aufs Boot! Sollte es dennoch zur Begegnung kommen, sind die Ratschläge unterschiedlich und reichen von „groß machen und lärmern“ bis zum „Tod stellen“. Sowohl Grizzlies, als auch Schwarzbären machen Scheinangriffe, um Eindringlinge zu vertreiben. Langsamer Rückzug ist angesagt. Sollte es zu einem echten Angriff durch einen Bären kommen, gilt, dass man Schwarzbären mit Schläge auf die Schnauze kontern sollte. Für Grizzlies (Braunbären) gilt die Empfehlung, sich auf den Boden zu werfen und klein zu machen. Das Verschanzen auf einem Baum kann durchaus helfen, allerdings sind Bären gute Kletterer. Davonlaufen ist abzuraten, Jagdinstinkt in Tiere kann ausgelöst werden. Der Einsatz von Pfefferspray ist abhängig von der Windrichtung! Der Geruch von Pfefferspray ist für Bären anziehend. Wölfe sind sehr scheue Tiere und stellen in der Regel keine Gefahr für den Menschen dar.

## Ankerplätze und Häfen im Prinz William Sund

Cordova, 60°32.7N, 145°46W

Obwohl Cordova über kein Strassennetz zu Anchorage verfügt, hat sich das Dorf zu einem der beliebtesten Überwinterungshäfen der nordkommenden Yachten entwickelt. Das liegt einerseits daran, dass der geräumige Hafen direkt an der Stadt liegt und das Dorfzentrum zu Fuß leicht erreichbar ist. Andererseits sorgt die Lage am Prinz William Sund dafür, dass eine lange Segelsaison genossen werden kann.

Allerdings ziehen in der Regel die Herbst- und Frühjahrsstürme des Golf von Alaska bis nach Cordova, weshalb es im Vergleich zu weiter westlichen Hafenstädten mehr Regen, Schnee und schlechtes Wetter ab bekommt.

Der Hafen von Cordova ist, wie alle Häfen im Norden, für die Fischerei eingerichtet und bietet daher große, leicht zugängliche Boxen und robuste Stege. Zwei „Grids“ - Anlagen zum Trockenfallen - stehen zur Verfügung und ein 50 Tonnen Kran kann Yachten bequem für Arbeiten oder Lagerung an Land stellen. Der Hafen bietet keine Monatsgebühren, weshalb überwinternde Yachten die Jahresgebühren bezahlen müssen. Trotzdem müssen Yachten in der Regel ab Ende März, wenn die Lachsfischerei beginnt, den Hafen verlassen, da der Platz für die Fischereifahrzeuge benötigt wird. Dann kann im Fluss vorm Hafen geankert werden (60°32.6N, 145°45.9W, guter Halt auf Schlamm, allerdings teilweise sehr starke Strömung).

Einen besseren Ankerplatz bietet **Deep Bay**, Position 60°35N, 145°47.2W, allerdings erlebten wir hier den einzig unfreundlichen Nachbarn in Alaska!

Zwei Lebensmittelhändler stehen für die Proviantierung zur Verfügung, sind aber aus logistischen Gründen etwas teurer als Geschäfte mit Straßenanbindung nach Anchorage. Im Sommer gibt es eine Färverbindung nach Whittier (Straßennetz nach Anchorage), per kleinem Flugzeug kann täglich nach Anchorage geflogen werden.

Wie überall in Alaska bietet die öffentliche Bücherei gratis Internetzugang und Informationen über Land und Leute (Bibliothekarin Nancy ist besonders hilfsbereit gegenüber besuchenden Seglern).

Cordova bietet einige besonders interessante Wanderwege mit Möglichkeiten für Hüttenübernachtungen. Die Hütten werden vom lokalen Forrest Service betrieben und können telefonisch reserviert werden.

In der Regel ist das Dorf ein ruhiger Ort mit äußerst freundlichen Menschen und vielen kleinen kommunalen Veranstaltungen. Zur Lachssaison schwillt das Dorf plötzlich an Fischer und Glücksritter über und wird zur quirligen Fischereistadt. Ein Spektakel, das man nicht missen sollte und so typisch für das Leben in Alaska ist.



## Revierinfo - Prinz William Sund, Alaska

### Sheep Bay, 60° 41.7N, 145° 56.3W

Verzweigte Bucht mit ruhigem Ankerplatz neben einer kleinen Insel. Guter Halt in Sand auf acht Meter Wassertiefe. Per Dingi oder Kajak kann ein interessanter Ausflug ans nordöstliche Ende der Bucht und durch den kleinen Fluss in eine weitere, versteckte Bucht unternommen werden. Die Bucht bietet einigen Platz für weitere Ankerplätze. Auch die beiden Fjordarme südlich von Sheep Bay bieten einige Möglichkeiten zu Ankern. Bei ruhigem Wetter macht es Spaß, einige Zeit in der Orca Bay (außerhalb Sheep Bay) zu verweilen, da hier Begegnungen mit Wale sehr häufig vorkommen.

### Comfort Cove, 60° 42.7N, 146° 05.1W

Sehr gut geschützte Ankerbucht mit sehr gutem Halt auf Schlammboden, 9m Wassertiefe. Vom Ankerplatz aus ist eine sehr schöne Wanderung entlang dem Flussdelta zu verschiedene Täler möglich. Allerdings muss mit Begegnungen mit Bären gerechnet werden. Etwas weiter nördlich liegt Beartrap Bay. Auch diese Bucht bietet einen sehr gut geschützten Ankerplatz mit guten Ausflugsmöglichkeiten. Das Gebiet ist für seine reiche Tierwelt bekannt und Pfefferspray sollte griffbereit sein.

### Glacier Island, 60° 54.2N, 147° 07.8W

Wunderschöne Insel mit einigen gut geschützten Ankerplätzen. Wir ankerten hinter einem Sandspit auf 5 Meter Wassertiefe, Schlamm mit sehr gutem Halt. Gelegentlich einzelne Eisstücke, die in die Bucht treiben können. Sehr schöne Wandermöglichkeiten und Ausflüge per Dingi oder Kajak möglich. Sehr guter Ausgangspunkt für Tagesausflüge mit dem Segelboot in den Columbia Gletscher, einem großen, sehr bemerkenswerten Gletscher, in dessen Eisfeld man vordringen kann. Glacier Island gehört zu unseren liebsten Ankerplätzen im Prinz William Sund.

### Jackpoint Bay, 60° 21.2N 148° 13.7W

Die versteckte Bucht von Jackpoint Bay bietet vor allem im Seven Fathom Hole einen für alle Wetter geschützten Ankerplatz. Bei unserem Besuch im März 2014 war die Bucht allerdings noch mit Eis verschlossen und wir lagen einige Tage auf tiefem Wasser in der schützenden Eisdecke, weshalb unsere Ankerposition nicht übernommen werden kann.



## Revierinfos - Prinz William Sund, Alaska

### Chenega Gletscher, 60° 15.1N, 148° 19W

Im März 2014 werden wir drei Meilen vor dem Gletscher bei einer soliden Eisdecke gestoppt, weshalb wir direkt an der Eiskante fest machen und auch für die Nacht nicht zum Ankerplatz selbst hinter der kleinen Insel am Eingang zur Bucht wechseln. Andere Yachten haben allerdings schon hinter der Insel einen guten Ankerplatz gefunden. Der Gletscher und seine Umgebung sind sehr schön.



### Squire Island, 60° 14.5N, 147° 56.5W

Schöne, sehr gut geschützte Ankerbucht mit Blick auf die Gletscherberge. Ankern bei 12 Meter Wassertiefe auf Schlamm mit Schotter, guter Halt. Erleben einen kleinen Buckelwal in der Bucht. Wanderungen über die dicht bewaldete Insel und Ausflüge mit dem Dingi in benachbarte Buchten möglich.



### Foxfarm Bay, 59° 58N, 148° 09W

Am westlichen Eingang zum Prinz William Sund bietet Foxfarm Bay einen guten ersten Ankerplatz dicht unter der kleinen runden Insel im Osten der Bucht. Wir ankerten in 12 Meter Wasser, durch Schotter mäßiger bis guter Halt. Eine Wanderung in die North Twin Bay lädt zum schönen Ausblick über den Golf von Alaska. Da der Prinz William Sund ein Gezeitenrevier ist, müssen gerade in den Kanälen an den Einfahrten die laufenden Tidenströme beachtet werden. Die Weiterfahrt von Foxfarm Bay in den Sund sollte mit Hilfe von Gezeitentafeln geplant werden. Wir verwendeten 2014 das als gratis Download erhältliche Programm WXTide und waren damit gut versorgt.



Diese hier vorgestellten Ankerplätze können nur als kleine Auswahl der unzähligen Ankermöglichkeiten im Prinz William Sund verstanden werden. Da wir selbst weder Whittier noch Valdez besucht haben, fehlt in dieser Zusammenfassung auch ihre Beschreibung. Uns wurde allerdings erzählt, dass Whittier nur wenig Charme hat (das Dorf besteht aus den Anlagen eines ehemaligen Militärstützpunkts und einem Hafen) und Valdez - das Ende der großen Ölpipeline von Alaska eine Stadt für Ölarbeiter ist. Auch Valdez bietet einen Hafen.



## Revierinfos - Resurrection Bay, Alaska

### Resurrection Bay und Kenai Fjords Nationalpark

Die Pazifikküste von Südwest Alaska entlang der Kenai Halbinsel ist zerklüftet von schönen Fjorden. Für diesen Teil der Küste ist der „Cruising Guide to Western South Central Alaska, Volumen 1 - Kenai Fjords National Park and Resurrection Bay“ von Eric Paerels und Laurie St Aubin erhältlich.

Die **Resurrection Bay** ist eine der größten Fjorde entlang dieser Strecke und beheimatet die Stadt Seward, die wohl hübscheste Stadt von Südwest Alaska. Allerdings

ist das Einlaufen in die Resurrection Bay nicht immer leicht. Der große Bear Gletscher am westlichen Eingang in die große Bucht beeinflusst das Wettergeschehen stark und kann bei vorherrschenden nördlichen Winden Sturmböen aus Nord bringen. Der Aufwand, in die Resurrection Bay zu gelangen lohnt sich allerdings. Hat man Bear Gletscher erst einmal hinter sich gelassen, findet man meist schönes Wetter und angenehm leichte Segelwind vor. Ein Wetterphänomen, das ebenfalls durch die Berge und Gletscher um Resurrection Bay verursacht wird. Ankerplätze gibt es nur wenige in Resurrection Bay, die Literatur spricht von Ankermöglichkeiten in Bulldog Cove (59°53.6N, 149°33.5W), Sunny Cove (59°54.6N, 149°20.2W) auf Fox Island, Humpy Cove (59°57.8N, 149°17.3W) und Thumb Bay (60°00.6N, 149°17.4W). Allerdings müssen wir erwähnen, dass der Ankerplatz in Bulldog Cove von Dünung geplagt ist,



wir keinen guten Halt in Humpy Cove fanden und in Thumb Bay die USCG-Boje nutzten, anstelle den Anker im Nordosten der Bucht auf stark ansteigenden Grund zu verwenden. Thumb Bay ist eine schöne, sehenswerte Bucht. Sunny Cove haben wir nicht angelaufen.

Am Ende von Resurrection Bay liegt **Seward**. Wir empfanden Seward als die schönste Ortschaft in Südwest Alaska. Das liegt einerseits an ihrer spektakulären Lage im Fjord, aber auch im Gesamtbild der Stadt. Seward verfügt über einen großen Hafen, von dem aus zu Fuß die gesamte Ortschaft bequem erreicht werden kann. Bei ruhigem Wetter kann auch vor dem Hafen geankert werden. Da die Ortschaft durch eine Strasse mit Anchorage verbunden ist, sind die Lebensmittel in den beiden Supermärkten geringfügig günstiger als in Cordova. Seward beheimatet einen kleinen sehr aktiven Segelverein, deren Mitglieder sich über besuchende Yachten freuen und die uns sehr herzlich in Seward willkommen hießen. Das „Sea Live Center“ informiert über Natur und Tierwelt im Prinz William Sund und über die Auswirkungen der Ölkatastrophe von Exxon Valdez.

Will man in Südwesten von Alaska überwintern, bietet sich Seward durchaus an. Neben dem großen und sehr gut geschützten Hafen steht auch ein Trockendock mit Travellift zur Verfügung. Da Seward im Schatten der Berge in der Resurrection Bay liegt, erlebt es allerdings im Winter nur wenige Sonnenstunden und gilt als „Schneeloch“.

## Revierinfos - Kenai Fjords, Alaska



Das Seegebiet entlang der Kenai Halbinsel ist kein Anfängerrevier und erfordert gute Wetterbeobachtung und Vorsicht. Das Eisfeld mit seinen vielen Gletscherzungen kann katabatische Winde mit lokalen Böen bis zu 100 Knoten erzeugen. Bei Ost und Nordost Wetterlage werden viele Gebiete und Ankerplätze von Williwaws (katabatische Winde) geplagt.

In engen Sunden kann mit starken Gezeitenströmen gerechnet werden. Viele Ankerplätze sind 30 bis 50 Meter tief, weshalb die Yacht mit genügend Ankergeschirr ausgerüstet sein muss.

Entlang der Kaps - und besonders bei Kap Aialik muss mit konfusem Seegang gerechnet werden, weshalb die Kaps bei Starkwind nur im weiten Bogen umrundet werden sollten.

Gletschereis treibt mit der Strömung, weshalb viele Buchten bei Hochwasser mit Eis verstopft sind. Ankert die Yacht nahe einer Gletscherzunge, sollte stets die Eistrift im Auge behalten werden um notfalls die Bucht rechtzeitig verlassen zu können.

Westlich von Resurrection Bay dehnt sich das Gebiet des **Kenai Fjords National Park**. Ein Gebiet von verzweigten Sunden und Fjorden, zahllosen Inseln und vielen Gletschern, die ihr Eis direkt in den Fjord kalben. Das gesamte Gebiet ist unberührt, wild und einsam, weshalb das Segeln entlang der Kenai Halbinsel zum richtigen Abenteuer wird. Wir haben vor allem den Northwestern Fjord mit seinem Gletscher ausgiebig Anfang April 2014 besucht. Da wir sehr bald im Frühling unterwegs waren, erlebten wir einige Buchten mit Eis bedeckt und mussten uns teilweise einen Weg durch dünne Eisdecken brechen. Im Hochsommer sind die Fjorde daher leichter erreichbar.

Einen besonders tollen Ankerplatz erlebten wir im Northwestern Fjord hinter einer kleinen, unbenannten Insel auf Position 59°46.3N und 150°02.5W (17m Wassertiefe mit sehr gutem Halt auf Sand). Eine kleine Gletscherzunge ist vom Ankerplatz aus zu sehen und Tagesausflüge zu den großen Gletscherzungen des Northwestern Fjords können unternommen werden. Eine gute Übersicht an weiteren Ankerplätzen findet sich im oben genannten Küstenhandbuch.

Für den Segeltörn von Kenai Fjords nach Kachemak Bay stehen ein paar gute Ankerplätze zur Verfügung. Picknick Harbor auf Position 59°16N und 151°26W besitzt eine einfache Einfahrt ohne Untiefen und ist eine spektakuläre Ankerbucht. Das Gebiet ist meist von Wölfen besucht und auch wir erlebten Nachts ein Konzert der Tiere und beobachteten Vormittags einen Wolf am Ufer.

Die Passage zwischen den Chugach Inseln muss gut geplant werden und darf nicht bei starken Winden versucht werden. Das Gebiet wird bereits von den extremen Gezeiten des Cook Inlet heimgesucht und es muss mit starken Strömungen gerechnet werden.

Port Chatham bietet auf Position 59°12.7N und 151°43.07W einen ausgezeichneten Ankerplatz auf dem wir ein durchziehendes Sturmtief sicher abwettern konnten.



## Revierinfos - Kachemak Bay, Alaska

### Cook Inlet: Kachemak Bay

Kachemak Bay liegt im Cook Inlet und bietet mit Homer den einzigen für Hochseeyachten nutzbaren Hafen in der Umgebung von Anchorage. Die Bucht mit ihren Gletschern entlang des Südostufers ist schön und bietet einige interessante Ankerplätze. Das gesamte Gebiet von Cook Inlet ist ein extremes Tidenrevier. Mit bis zu 10 Meter Gezeitenunterschiede zählt Cook Inlet als das zweithöchste Gezeitengebiet der Erde (nach Bay of Fundy, Kanada). Im weiter innen gelegenen Turnagain Arm kommt die Flut mit einer Geschwindigkeit, dass Flutwellen beobachtet werden können. Außerdem beheimatet Cook Inlet einige aktive Vulkane.

Die Navigation in Kachemak Bay ist deshalb ebenfalls von den Gezeiten geprägt, wobei die Strömungen innerhalb des Homer Spit der großen Bucht nicht mehr so ausgeprägt sind. Ankerplätze müssen mit Rücksicht auf die hohen Tidenunterschiede gewählt werden.

Am Eingang zur Kachemak Bay bietet Port Graham einen möglichen Ankerplatz. **Seldovia** ist ein kleines, verschlafenes Fischerdorf mit einem großen Hafen. Da ein großer Teil des Hafens zu seicht für Segelyachten ist, stehen für eine eventuelle Überwinterung keine Plätze zur Verfügung. In der **Seldovia Bay** kann auf Position 59°24.8N und 151°42.9W bei 5m Wassertiefe auf Sand mit sehr gutem Halt geankert werden.

Die Stadt **Homer** verfügt über einen großen Hafen am Sandspit fünf Meilen vor der Stadt. Im Sommer ist Homer eine der großen Touristenattraktionen Südwestalaskas und bekannt für sein Angebot für Sportfischer und Jäger. Homer ist außerdem Heimathafen von vielen Krabbenfängern der Bering See. Das Dorf selbst ist Wahlheimat vieler alternativdenkenden Menschen aus der Generation der Blumenkinder, weshalb es neben regulären Supermärkten auch über Reformhäuser verfügt. Aufgrund der großen Fischereiflotte von Homer ist das Angebot von Bootszubehör und Technik groß, wir fanden den Bootsaurüster „GearShed“ als besonders gut ausgestattet. Der Persenningmacher und Hersteller von Outdoor-Kleidung Nomar kann bei Reparaturen von Segeln behilflich sein. Die Ortschaft beheimatet einen aktiven und sehr freundlichen Segelverein, der Besucher willkommen heißt, und mit Informationen helfen kann. Homer verfügt über Straßen- und Fluganbindung zu Anchorage.

Einen der schönsten Ankerplätze von Kachemak Bay findet man in **Halibut Cove** auf 59°35.6N und 151°13.3W. Nördlich des Ankerplatzes ist ein öffentlicher Steg, der auch von besuchenden Yachten benützt werden darf. Die Benützung ist in der Regel auf zwei Tage beschränkt.

Bear Cove am Ende von Kachemak Bay bietet ebenfalls einen schönen Ankerplatz mit eventuellen Wandermöglichkeiten.



### Überwintern in Halibut Cove

*Wir verbrachten den Winter 2013-14 am öffentlichen Steg von Halibut Cove. Zwar gilt an diesem Steg eine Beschränkung von zwei Tagen, doch die wenigen Anrainer, die den Winter in Halibut Cove verbringen, versicherten uns, dass wir den ganzen Winter am Steg willkommen waren. Gerade die sesshaften Alaskaner von Halibut Cove machten unseren Winter zu etwas besonderem. Sie öffneten ihre Türen für uns, luden uns ein und erzählten ihre teilweise sehr abenteuerlichen Geschichten.*

*Zur Versorgung der kleinen Gemeinde betreibt Clam Tillian (ein bemerkenswerter Charakter in Alaska) zweimal wöchentlich einen Fährservice mit seinem Schiff STORMBIRD nach Homer für sehr geringe Preise. Dabei kann man immer eine Fahrgelegenheit vom Hafen ins Zentrum von Homer finden.*

*Von der Halibut Cove Lagoon aus gibt es besonders schöne Wanderungen entlang der alten Trapperwege in die Berge. Allerdings würden wir nicht versuchen, mit dem eigenen Segelboot in die Halibut Cove Lagoon zu fahren, da die Einfahrt sehr unteuf und mit flussähnlichen Strömungen sehr gefährlich ist.*

## Revierinfos - Shelikof Strasse, Alaska

### Shelikof Strasse und Alaska Halbinsel

Obwohl allein das Bering Meer die schlimmste Reputation aller Seegebiete Alaskas besitzt, ist die Shelikof Strasse zwischen Kodiak Insel und der Alaska Halbinsel eines der anstrengendsten Reviere der Welt. Die Wasserstrasse wird von extremen Strömungen geprägt, da sie den Anschluss des Pazifiks zum zweit größten Tidenrevier der Welt - zum Cook Inlet - bildet. Konfuse und steile See ist dadurch selbst bei relativ leichten Winden normal. Starkwind und Sturm machen die See hier für Yachten extrem gefährlich und der Empfang von guten Wetterprognosen an Bord ist essentiell. Häufig auftretende Williwaws werfen die See zusätzlich auf und machen viele Ankerplätze gefährlich. Viele Häfen sind bei Williwaws kaum anzulaufen. Dennoch lockt das Revier mit einigen Highlights. Wir erlebten die Kodiak Insel als ein extrem schönes und abwechslungsreiches Revier mit dichten Wäldern und ruhigen Ankerbuchten. Entlang der Alaska Halbinsel ist vor allem der Besuch von Geographic Harbor mit seiner unglaublichen Tierwelt die Reise wert. Wilde Ankerplätze voll Wale und Robben wechseln sich mit remoten Fischerdörfer, deren Einwohnerzahl stets geringer als die lokale Braunbär-Population ist, ab. Außerdem gehört die Alaska Halbinsel zum berühmten „Feuerring“ des Pazifiks: aktive Vulkane, unterbrochen von eisigen Gletschern bilden eine imposante Kulisse. Ihre Klippen sind Heimat von unzähligen Seevögel.



Gute Wetterberichte von der NOAA sind für dieses Seerevier via VHF Wetterkanäle erhältlich, wir bevorzugten die geschriebenen Wetterberichte der NOAA via Saildocs (über Kurzwelle oder Satellitentelefon) in Verbindung mit den GRIB-Daten. Lokale Williwaws können in Wetterberichte nicht angezeigt werden. Decksvereisung ist in der Wintersaison (Oktober bis März) möglich, der Wetterbericht der NOAA weißt darauf hin. Vulkanaktivität (Erdbeben und mögliche Tsunamis) werden in allen Ansiedlungen über Lautsprecher und Radiostationen gewarnt.



### Williwaws entlang der Alaska Halbinsel

Williwaws sind extreme Fallwinde von den Bergen entlang der Küste und erreichen Windstärken von über 100 Knoten. Sie entstehen einerseits durch Temperaturunterschiede von den eisverhangenen Gipfeln und den wärmeren Fjorden und Buchten in den Tälern der Berge, andererseits durch das Wettergeschehen im Seegebiet. In der Shelikof Strasse und entlang der Südküste der Alaska Halbinsel muss deshalb auch das Wetter in der Bering See - und hier vor allem in der Bristol Bay - beobachtet werden. Tiefdrucksysteme in der Bristol Bay bringen in der Regel extreme Williwaws entlang der Südostküste der Alaska Halbinsel und machen viele Ankerplätze und selbst Häfen kaum mehr nutzbar.

Wir segelten dieses Seegebiet im Oktober 2013, erlebten keinen Segeltag ohne Starkwind und kaum einen Ankerplatz ohne Williwaws mit Winden um die 9 bis 10 Windstärken. Gutes Ankergeschirr und richtiges Ankern ist hier unverzichtbar. Williwaws mit 90 Knoten Wind erlebten wir im Hafen von King Cove, wo das Anlegen bei ständigem Starkwind mehr als eine Herausforderung ist! (Messung der Windstärke durch den Hafenskapitän).

## Revierinfos - Alaska Halbinsel

Da nur wenige Yachten dieses Seegebiet besuchen, stehen keine spezifischen Küstenhandbücher zur Verfügung. Allerdings werden von einigen offiziellen Departments der USA (NOAA, US Department of Commerce und National Ocean Service) über die gesamte Küste Küstenhandbücher herausgegeben, welche im Internet gratis zum Download stehen. Daher sind alle wichtigen Informationen und Ankermöglichkeiten in diesem Teil von Alaska im **US Coast Pilot 9** zu finden.

### Einige Ankerplätze entlang der Alaska Halbinsel

#### Geographic Harbor, 58°05.3N 154°29W

Guter Ankerplatz am Eingang zum Geographic Harbor, ankern auf 17m Schlamm mit sehr gutem Halt, keine Böen bei S-Wind Lage. Ein Dingi mit starkem Außenborder ist nötig, um Ausflüge in den Geographic Harbor zu machen. Manche Yachten suchen sich mögliche Ankerplätze weiter innen - dabei auf Tide und Strömung achten! Vorsicht beim Landgang: Geographic Harbor ist Heimat von unzähligen Braunbären!



#### Alinchak Bay, 57°48.2N 155°18.76W

Ankern auf Sand bei 10 Meter Wassertiefe mit gutem Halt. Leicht einzulaufen bei fast jeder Wetterlage, allerdings kann der Ankerplatz von starken Williwaws heimgesucht werden und der Ankerplatz muss aufgegeben werden. Da die Bucht groß ist, kann es rollig werden!

#### Agripina Bay, 57°06.8N 156°28.5W

Sehr schöner und ruhiger Ankerplatz mit gutem Halt auf 12 Meter, Schlammboden. Keine Williwaws. Vorsicht vor den Riff an der Südwestseite der Ankerbucht. Der Platz lädt zur Rast ein und wir verbrachten einige Tage hier. Viele Robben in der seichten Bucht Nordwestlich des Ankerplatz. Möglicherweise könnte man das Boot in der kleinen, sehr geschützten Bucht der kleinen Insel (57°06.4N 156°26.7W) für extremes Wetter sicher verzurren, allerdings sollte die Bucht erst mit dem Dingi ausgelotet werden.

#### Chiatchi Insel, 55°50.9N 159°06.5W

Schlammboden mit gutem Halt, allerdings sehr abfallende Wassertiefe. Wir lassen den Anker bei 10m Wassertiefe ins Wasser, ziehen die Kette aus und enden bei 17m Wasser unterm Boot! Starke Fallwinde am Eingang der Bucht, Segel rechtzeitig reffen oder bergen! Einige Williwaws in der Bucht, allerdings treffen die meisten außerhalb unseres Ankerplatz aufs Wasser.



#### Grosvold Bay, 55°27N 160°12.8W

Ankern auf 7m, Schlammboden mit gutem Halt, Fallwinde bei Westwind Lage

#### Sand Point, 55°20N 160°30W

anlegen im Humboldt Harbor, möglicherweise nur ein Platz längsseits eines anderen Schiffes. Dieseldock ohne Pontoon. Starke Williwaws möglich, wir konnten aufgrund der starken Fallwinde nicht für Diesel anlegen.

## Revierinfos - Alaska Halbinsel



### Zacharay Bay, 55° 19.8N 160° 36.4W

Ankern hinter Quarz Point auf 7m Wassertiefe mit Schlammboden, sehr guter Halt. Wetterten hier ein durchziehendes Tief mit Winden bis 9 Beaufort aus Westsüdwest problemlos ab. Einfache Einfahrt rund Round Insel.

### Volcano Bay, 55° 13.7N 162° 01.7W

Ankern auf 10m, Schlammboden mit sehr gutem Halt. Williwaws, weshalb wir das Boot nicht verlassen können. Sehr guter Platz zur Bärenbeobachtung an der Nordseite bei den Flussmündungen.

### Captains Harbor, 55° 10.07N 162° 05.12W

Wahrscheinlich der beste Ankerplatz dieses Küstenabschnittes. Ankern auf 9m Wassertiefe, Schlamm mit sehr gutem Halt, Schutz vor allen Windrichtungen, keine Williwaws und sehr ruhige Bucht, selbst wenn es draußen stürmt. Wir erlebten die elektronische Seekarte (CM93 und amerikanische Seekarten) als akkurat und konnten sogar Nachts problemlos einlaufen. Guter Platz, um etwas Ruhe zu finden.

### King Cove, 55° 03.5N 162° 19.6W

Fischereihafen mit großen, einfach einzulaufenden Stegen. Hafenkaptän per UKW verständigen, er weiß am Besten, welche Stege bei starken Williwaws am besten anzulaufen sind und hilft wenn nötig beim Anlegen. Starke Williwaws im Hafen möglich (wir erlebten hier im Oktober 2013 90 Knoten Wind), direkt am Hafen befindet sich ein kleiner Supermarkt. Gratis Internet im Hafenzentrum. In der Fischfabrik gibt es einiges Bootszubehör. Sehr freundliche Leute, aber nicht besonders spannender Ort. Alles dreht sich ums Fischen, neben Kodiak Hafen beheimatet King Cove eine der größten Fischereifloten Alaskas.

Wir segelten über **Isanotski Straße** von der Bering See in den Golf von Alaska. In **False Pass** befindet sich heute ein guter Hafen auf Position 54°51.9N 163°24.4W, in dem wir aber nicht stoppten. Vorsicht, teilweise starke Strömung in der Hafeneinfahrt!



## Revierinfos - Kodiak Insel, Alaska

### Kodiak Insel

Obwohl Kodiak Insel von schwierigen Seegebieten umgeben ist und die Kanäle von starken Tidenströmungen heimgesucht werden, ist die Reise zur größten Insel Alaskas fantastisch. Das Wetter ist in der Regel etwas milder als entlang der Alaska Halbinsel und die dichten Wälder entlang der Ufer lassen den Wind nicht bis zu den gut geschützten Ankerplätzen vordringen. Das Meer ist gefüllt mit Leben, vor allem im Frühling und im Herbst sammeln sich die Buckelwale in den Buchten von Kodiak Insel. Besonders ist auch die Tierwelt an Land: der Kodiak Bär ist der größte Braunbär und somit das größte Landraubtier der Welt (der Eisbär, der möglicherweise etwas größer ist, zählt offiziell zu den Meeressäugtieren). Vorsicht deshalb beim Landgang!

Auch Kodiak Insel ist vom Wetterbericht der NOAA sehr gut abgedeckt, die Grib-Daten können zusätzlich für die Außenküste verwendet werden. Da sämtliche Kanäle und Fjorde der Insel starke Tidenströme aufweisen, muss die Tide stets beachtet werden. Wir machten gute Erfahrung mit dem kostenlosen Programm WXTide, während die Daten auf unserem Kartenplotter (CMap-Karten) nicht stimmten. Besondere Vorsicht ist bei diversen Sunden, die in den Golf von Alaska strömen, geboten. Steht Gezeitenstrom gegen die Meerdünung oder Windsee, können extreme Wellen aufgeworfen werden. Das gilt vor allem für die Marmot Straße und die Shuyak Straße im Norden, und für die Sitkinak Straße und Teile der Sitkalidak Straße im Süden von Kodiak Insel. Hinweise auf der Karte bezüglich „Overfalls“ und „Eddies“ sollten besser ernst genommen werden, so hat zum Beispiel Wirlpool Point am Eingang der Sitkinak Strasse seinen Namen nicht von ungefähr!

Wir segeln durch die Kupreanof Strasse von der Shelikof Strasse aus und erleben dieses Gebiet als besonders schön.

**Kodiak Stadt, 57°47N 152°24.6W** ist Heimathafen der größten Fischereiflotte der Bering See, die beiden großzügigen Häfen sind stets gefüllt mit großen Fischkutter. Deshalb sollte der Hafenmeister vor Einlaufen per Funk gerufen werden. Das Hafengebäude ist bemüht, besuchende Yachten willkommen zu heißen und einen vorübergehend freien Platz in einem der beiden Häfen zu finden. Die Stege sind - wie in allen Häfen dieses Teils von Alaska - für große Fischkutter ausgelegt und damit sehr geräumig. Die Stadt bietet alle Versorgungsmöglichkeiten, wenn auch mit „Inselpreise“. Ein großer Travellift kann selbst große Yachten problemlos an Land stellen.

### Einige Ankerplätze auf Kodiak Insel

#### Anton Larson Bay 57°52.3N 152°39.6W

besonders ruhige und schöne Ankerbucht mit vielen weiteren Ankermöglichkeiten. Sehr schmale Einfahrt auf 57°53.3N 152°38W, dann weiter der Karte nach. Anker auf 11m, Schlammboden mit sehr gutem Halt. Gute Möglichkeiten für Ausflüge mit dem Dingi, eine Schotterstrasse verbindet die wenigen Häuser mit dem kleinen Fähranleger weiter innen in der Bucht. Eine unserer liebsten Buchten in Kodiak Insel

#### Long Island, 57°46.2N 152°15.6W

Ruhiger und schöner Ankerplatz in der Nähe von Kodiak Harbor. Einfahrt zwischen den Untiefen an der Nordseite der kleinen Bucht, westlich der kleinen Insel. Ankern auf 10m, Schlammboden mit sehr gutem Halt. Alte, überwucherte Bunker und Bauwerksreste auf der Insel. Da bei unserem Besuch eine Herde Kühe auf der Insel



## Revierinfos - Segeln in Alaska



frei lebte, scheint es, als gäbe es hier keine Bären. Das macht das Wandern durch dichte Wälder zum See und zur sehr beeindruckenden Südküste einfacher.

### Saposa Bay, 58° 15N 152° 14.3W

Guter Ankerplatz um die Passage durch die Marmot Strasse zu timen. Einfache Einfahrt, ankern auf 7m Wassertiefe, Sand und Schlamm mit gutem Halt. Leider sind einige Waldstücke um diese Bucht abgeholzt. Bemerkenswert war bei unserem Aufenthalt allerdings, dass sich in der großen Bucht vor dem Ankerplatz die Buckelwale zu ihrer jährlichen Immigration in den Süden sammelten.

### Seal Bay 58° 22.5N 152° 14.85W

Ruhiger und sicherer Ankerplatz mit einfacher Einfahrt, Vorsicht vor einigen Untiefen entlang der Küste des Ankerplatz. Einige Jagd-Lodges in der Nähe des Ankerplatz. Ankern auf 13m Wasser, Schlamm mit gutem Halt.

### Big Fort Canal, 58° 29.3N 152° 26.6W

Sehr gut geschützter und schöner Ankerplatz zum Abwarten für die Strömung in der Shuyak Strasse, da man sich vor der Einfahrt zum Ankerplatz ein Bild von den Bedingungen in der Strasse machen kann. Keine Strömung im Big Fort Canal. Ankern auf 5.5m Wasser auf Sand mit Schlamm.

Nun bleiben noch die Küsten der Aleuten Inseln, der Bering See und der Beaufort See. Da wir die Aleuten Kette bisher nicht bereist haben, können wir noch keine Informationen darüber geben. Alle unsere Erfahrungen und Informationen zur Bering See und zur Beaufort See findest du bei unseren Routenbeschreibungen zur Nordwest Passage.

Abschließend können wir schreiben, das Alaska für uns eines der abwechslungsreichsten und schönsten Segelreviere der Welt gehört. An Bord LA BELLE EPOQUE verbrachten wir ein Jahr an den Küsten dieses beeindruckenden Landes und wir hoffen, Alaska noch oft besuchen zu können!



[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.*