TRANS OCEAN

Nr. 174 / Januar 2022

Die See im Herzen. Verein zur Förderung des Hochseesegelns e.V.

Ein neuer Vorstand, einsamer Pazifik und endlich losgesegelt

Mit der Luna Mare nach Alaska

Zu Beginn der Corona-Pandemie hatten wir im März 2020 Hawaii erreicht (siehe TO-Heft 168). Nach zwei Monaten vor Hilo/ Big Island stellte sich uns die Frage: Wie geht es weiter? Südsee mit Australien war und ist zum Teil immer noch geschlossen. So müssten wir hierbleiben, sofern sie nicht rechtzeitig vor Beginn der Zyklonstürme wieder öffnen. Wobei wir visabedingt vermutlich ausfliegen müssten, ohne zu wissen, wann wir wieder zurückkommen könnten.

Hier vor Hawaii lagen wir in erster Linie, weil wir ursprünglich einmal geplant hatten, weiter nach Norden zu segeln. Nach der strapaziösen Überfahrt von Panama hatten wir aber davon Abstand genommen. Doch nun bringen die begeisternden Berichte anderer Segler aus Alaska oder Kanada sowie die Corona-Situation diese Option wieder auf den Tisch. Nach Alaska dürfen wir, unter Umständen kann dort eine vierzehntägige Quarantäne an Bord angeordnet werden.
Unser aktueller Plan nunmehr: Anfang Juni Anker hoch mit Ziel Kodiak Island/Alaska. Bis dahin sollte sich das „North Pacific High“ aufgebaut haben und die Anreise halbwegs problemlos möglich machen. Aber der Gedanke, in so hohen und vor allem kalten Breiten zu segeln, erzeugt weiterhin ein mulmiges Gefühl - bei mir. Die Skipperin ist da deutlich entspannter.
Aktuell zieht weiter oben im Norden noch ein Sturmtief nach dem anderen von West nach Ost durch den Golf von Alaska. Die Windrichtung wird dann vom Tief bestimmt, je nachdem in welchem Bereich man sich befindet, bei rund 10 Beaufort, das Pazifik-Hoch soll das Ganze etwas stabilisieren. Anyway, auf geht’s, wird schon passen, bis wir dieses Gebiet erreichen.

Alaska wir kommen

In weniger als 24 Stunden soll es losgehen. Die zumindest subjektiv abenteuerlichste Strecke, die wir bisher in Angriff genommen haben, liegt vor uns. 2300 Seemeilen ziemlich direkt nach Norden. Direkt ins Ungewisse und Kalte.
Ich hoffe, es ist die richtige Entscheidung. Die Einschätzung hinsichtlich Wetter ist fast einstimmig dahingehend, dass es entweder zu viel oder zu wenig Wind geben wird.
Und mit dem erwarteten wechselhaften Wind geht es durch den ersten Tag. Anfangs optimal, dann ohne Wind und in der Nacht schließlich mit 25 bis 30 Knoten. Reffen macht es erträglicher, da der Wind aber ziemlich von vorne kommt, wird es ein nasser Ritt durch die Nacht, der aber seglerisch total ok ist.
So geht es die ersten Tage dahin. Die ruppige See und dazu reichlich Wasser im Boot sorgen für die ersten Unannehmlichkeiten. Die Verbindung des GFK-Decks mit dem Metallrumpf ist etwas undicht. Wir hatten Reparaturversuche auf Hawaii unternommen, die scheinen aber nicht sehr erfolgreich gewesen zu sein. Außerdem löst sich der Rodkicker. Der Splint, der sich gelöst hat, lässt sich jedoch leicht und schnell ersetzen.
Glücklicherweise bleibt das Segeln weiterhin relativ konstant, wobei der Wind phasenweise etwas schwächer wird, wodurch wir etwas langsamer sind. Wir lassen die Segel allerdings etwas gerefft, damit uns keine Squall auf dem linken Fuß erwischen kann.
Im Gegenzug wird das Bordleben etwas angenehmer. Ich gewöhne mich zunehmend an das jetzt etwas leichtere Geschaukel, wohingegen die Skipperin noch mit etwas Unwohlsein zu kämpfen hat.
Die Nacht verläuft ruhig. Keine weiteren Schäden oder Probleme, zumindest haben wir keine entdeckt. Da auch weit und breit kein anderes Schiff zu sein scheint, kann sich die Nachtwache auf einen regelmäßigen Rundblick beschränken.
Die Wetteraussichten sind gut. Die nächsten fünf Tage passt der Wind. Sonne und Wolken wechseln sich ab. So wird das Deck vom Salz befreit.

Es geht voran

Lässt sich bisher also ganz gut an, unser Trip nach Alaska. Und dazu geht uns am sechsten Tag tatsächlich eine Makrele an den Haken. Bisher war der Appetit bei uns nicht so ausgeprägt, aber die Makrele, ergänzt mit dem weltbesten Krautsalat der Welt, ist ein wahrer Genuss. Bei immer noch herrlich sonnigem Wetter haben wir mittlerweile 670 Seemeilen geschafft.
Am neunten Tag, nach inzwischen 900 Seemeilen, wird es jetzt schon merklich kühler. Der Wind bleibt wechselhaft, ein Dunstschleier breitet sich vor der Sonne aus. Windstille, die von Nordwind abgelöst wird. Wir müssen unseren Kurs etwas auf Nordost korrigieren.
Laut aktueller Vorhersage soll der Wind auf 30 bis 40 Knoten zunehmen. So viel brauchen wir eigentlich nicht. Der nächste Wetterbericht hat dann aber ein Einsehen mit uns und reduziert die Windgeschwindigkeit auf 20 bis 30 Knoten Das ist schon eher etwas für uns.

Bis der versprochene Wind kommt, müssen wir uns aber noch etwas gedulden. Morgens so kurz nach 6 schlägt Marion vor, den Motor zu Hilfe zu nehmen. Mag ich ja gar nicht gerne. Wir brauchen allerdings ohnehin Wasser und Strom. Also Motor an und mit 5 Knoten Fahrt voraus.
Immer wenn wir Wasser machen und der laufende Motor dieses erwärmt, ist Duschtag. Duschen im Cockpit ist mit den leicht gesunkenen Temperaturen schon etwas erfrischender als bisher, aber doch noch erträglich und eigentlich ganz angenehm. Ob es da einen Zusammenhang gibt: Je länger man nicht geduscht hat, umso kälter darf es sein?
Knapp drei Stunden später erreicht der Wind „satte“ 10 Knoten und wir können wieder Segel setzen. Das bringt uns mit gut 3 Knoten Fahrt dem Ende des zehnten Tages entgegen, der Himmel bleibt weiterhin in feinstes Grau gehüllt.

Der endlose Sommer ist vorbei
Zwei Jahre Sommer, die wir seit unserer Ankunft in Südportugal genießen konnten, gehen nun tatsächlich zu Ende. Den goldenen Oktober überspringen wir und landen gefühlt direkt im nasskalten November.
Der Wind verändert sich schnell, so werden aus 5 bis 10 Knoten gerne einmal 20 bis 25 Knoten, natürlich einschließlich wechselnder Richtungen. Das zwingt uns dazu, hin und wieder aktiv zu werden. Segel von Steuer- nach Backbord und zurück, Schmetterling und Reff rein und raus. Allerdings entstehen durch die drehenden Winde äußerst unangenehme Kreuzseen, die das Bordleben deutlich erschweren und die Zahl der blauen Flecken entsprechend steigen lässt.
Wenn auch nicht mit Geschwindigkeitsrekorden, so kommen wir

Und immer weiter - ziestrebig geht es dem Ziel Alaska entgegen.

doch stetig voran. Und jeden Tag, den wir später in Alaska ankommen, kann es dort ja auch schon etwas wärmer sein.
So geht es die nächsten Tage dahin. Für etwas Abwechslung sorgt lediglich die Dieselpumpe, mit der wir Diesel vom Haupttank in den Tagestank befördern, aus dem sich der Motor dann bedient. Die fällt nämlich aus. Unser Versuch mit der Handpumpe erweist sich als aufwändige und unsaubere Lösung. Glücklicherweise gelingt die Reparatur. Die Zahnräder hatten sich durch ein kleines Teilchen blockiert. Sorgfältig gesäubert pumpt sie jetzt wieder, die Gute.
Zu Beginn des 18. Tages schafft es die Sonne tatsächlich sich gegen den Nebel zu behaupten. Obwohl es trotzdem noch etwas bewölkt ist, ergibt das einen schönen Nachmittag. Und sie heizt uns schon ganz gut ein. Nach 14°C heute früh steigt das Thermometer im Innensteuerstand bei Außentemperaturen von unter 20°C auf angenehme 27°C.
So lässt es sich drinnen aushalten. Und zur Abhärtung auf das, was auf uns zukommt, habe ich noch einmal die Dusche bei kühlem Wind im Cockpit genossen. Ich kann mich danach ja drinnen wieder aufwärmen.

Der Diesel schiebt
Mit Motor starten wir in den 19. Tag. Das mit dem Motoren wird sich so schnell auch nicht ändern, denn mehr als 5 Knoten Wind sind nicht zu erwarten.
Nach 20 Tagen haben wir 2000 Seemeilen geschafft. Die letzten Meilen nach Kodiak geben sich etwas eintönig. Kein Wind ist zu hören, nur das Brummen unseres Diesels.
Rundherum ist alles grau, die Sonne hat sich zusammen mit dem Wind zurückgezogen. Und ohne Sonne nützt der beste „Wintergarten“ nichts. Kalt ist es im Boot, aber noch widerstrebt es uns, die Heizung einzuschalten.
Laut letztem Wetterbericht soll der Wind 200 Seemeilen vor Kodiak einsetzen. Das wäre in 30 Seemeilen oder in rund sieben Stunden. Mal schauen, was der nächste Wetterbericht hierzu meint. Zwei Stunden nach Beginn des 21. Tages auf See kommt tatsächlich etwas Wind auf. Segel gesetzt. Die 7 Knoten Wind reichen immerhin für 3 Knoten Fahrt. Nicht viel, aber einfach wunderbar nach rund 60 Stunden unter Motor.
Weitere zwei Stunden später ist aber schon wieder Schluss mit Wind. Segel bergen, Motor an.
Dann kommt er aber doch, der Wind, der bis Kodiak Island anhalten soll und uns schönes Segeln durch die Nacht beschert. Am nächsten Morgen gesellen sich sogar ein paar Sonnenstrahlen hinzu.
Nach Tagen können wir endlich wieder im Cockpit sitzen und bei einer Tasse Tee die Reise genießen.

Von See aus scheinen die Berge auf Kodiak Island noch höher zu sein.

So lassen sich die restlichen Seemeilen gut in Angriff nehmen, auf diesem bisher ausgezeichneten Törn. Wenn alles klappt, werden wir morgen Abend Old Harbor erreichen.

Ankunft auf Kodiak Island

Ja, es ist geschafft. Nach 22 Tagen und 2300 Seemeilen liegen wir vor Kodiak Island vor Anker. Der letzte Tag beschert uns noch einmal ordentlich Wind mit etwas mehr als 20 Knoten. Die voraussichtliche Ankunftszeit wird immer früher und letztendlich fällt um die Mittagszeit der Anker.

Der Törn war in der Tat einer der besseren Art. Leider mussten wir allerdings wegen Windmangels rund 90 Stunden unter Maschine fahren, davon alleine 60 Stunden in den letzten Tagen. Die Alternative, auf Wind zu warten, erschien uns hier zu gefährlich, da dieser gerne auch mal stürmisch vorbeikommt.

Der erste Eindruck von Alaska ist überwältigend. Wir haben Glück mit dem Wetter. Sonnig mit ein paar Wolken und so mild, dass man im T-Shirt im Cockpit sitzen kann. Unser Ankerplatz vor dem kleinen Ort Old Harbor ist ein sehr ruhiger und geschützter, von Bergen eingerahmt. Idylle pur.

Hier bleiben wir aber nur für eine Nacht. Wir wollen weiter nach Kodiak Harbor. Laut Vorhersage sollen wir guten Segelwind bekommen, doch kann sie scheinbar die lokalen Gegebenheiten nicht berücksichtigen. Vermutlich durch die Bergwelt um uns herum wird es nichts mit dem Wind und es bleibt uns wieder nur die Motorvariante, um nach Kodiak Harbor zu kommen.

Dafür gibt es dann aber auch den ganzen Tag über Sonne pur aus einem wolkenlosen Himmel bei wiederum angenehmen Temperaturen. Der Motorlärm stört etwas, aber das Wetter und der Ausblick rundherum sind phänomenal. Die teilweise schneebedeckten Berge, die aus dem Wasser ragen, erwecken den Eindruck, als seien die Alpen geflutet worden.

Sonnenuntergang ist hier (knapp 58° Nord) aktuell um 23 Uhr, Sonnenaufgang um 5 Uhr. Dazwischen Abend- und Morgendämmerung. So richtig dunkel wird es zu keiner Zeit. Mit einem kalten Getränk verbringen wir den Abend im Cockpit, dazu der ein oder andere kurze Plausch mit einem Fischer, der an der *Luna Mare* vorbeikommt.

Ich liebe diese nordischen Tage, mit Licht quasi rund um die Uhr. Schwer fällt nur, bei dieser Helligkeit den wundervollen Abend im Cockpit zu beenden und die Kojen aufzusuchen. Da ist es dann schnell Mitternacht und dabei noch immer so hell wie sonst an einem trüben Herbsttag. Den wir dann auch gleich am nächsten Morgen begrüßen dürfen. Endlich ist das Wetter so, wie wir es uns hier vorgestellt haben. Regnerisch, diesig, allerdings nicht so kalt, wie von uns befürchtet. Gutes Wetter aber, um die gut vier Kilometer zu den Supermärkten in Angriff zu nehmen. Anschließend bepackt mit schweren Rucksäcken bemerken wir, dass so ein Weg nach wochenlangem Segeln ohne nennenswerte Bewegung schon sehr anstrengend sein kann.

Insgesamt verbringen wir fünf Tage in Kodiak Harbor inmitten von Fischerbooten und einigen Fahrtenseglern, die wie wir von Hawaii hierhergekommen sind.

Da die Fischerei noch nicht freigegeben ist, sind die Fischer mit den Vorbereitungen an ihren Booten beschäftigt. Wir kümmern uns ebenfalls um unser Boot. Glücklicherweise gibt es diesmal nicht ganz so viel zu tun.

Dort, wo die Lachse tanzen

Am Donnerstag, den 9. Juli geht es dann weiter. Erst zur Tankstelle, dann zur Kitoi Bay, die rund 30 Seemeilen nördlich von Kodiak Harbor auf Afognak Island liegt.

Es ist überwiegend sonnig, schon seit drei Tagen. Im Schatten, oder auf See bei etwas mehr Wind, ist es kühl. Aber nicht so, dass man sich dick anziehen müsste, um nicht zu frieren. Und mit Sonne herrscht in der Tat T-Shirt-Wetter - herrlich!

Auf dem Weg zur Kitoi Bay treffen wir auf zahlreiche Wale. Den Wasserfontänen nach zu urteilen mehr als ein Dutzend. Leider sind sie überwiegend weit weg und zeigen immer nur kurz ihren Rücken an der Wasseroberfläche. Gelegentlich können wir auch deren Fluke bewundern.

Am Ende der Bay befindet sich eine Lachs-Brutstätte. Dort werden in der Bay gesammelte Fischeier ausgebrütet und die Lachse dann mit einer Größe von ein paar Zentimetern ausgesetzt. Damit gelten sie als Wildlachse, wie uns zwei Mitarbeiter erzählen. Insgesamt

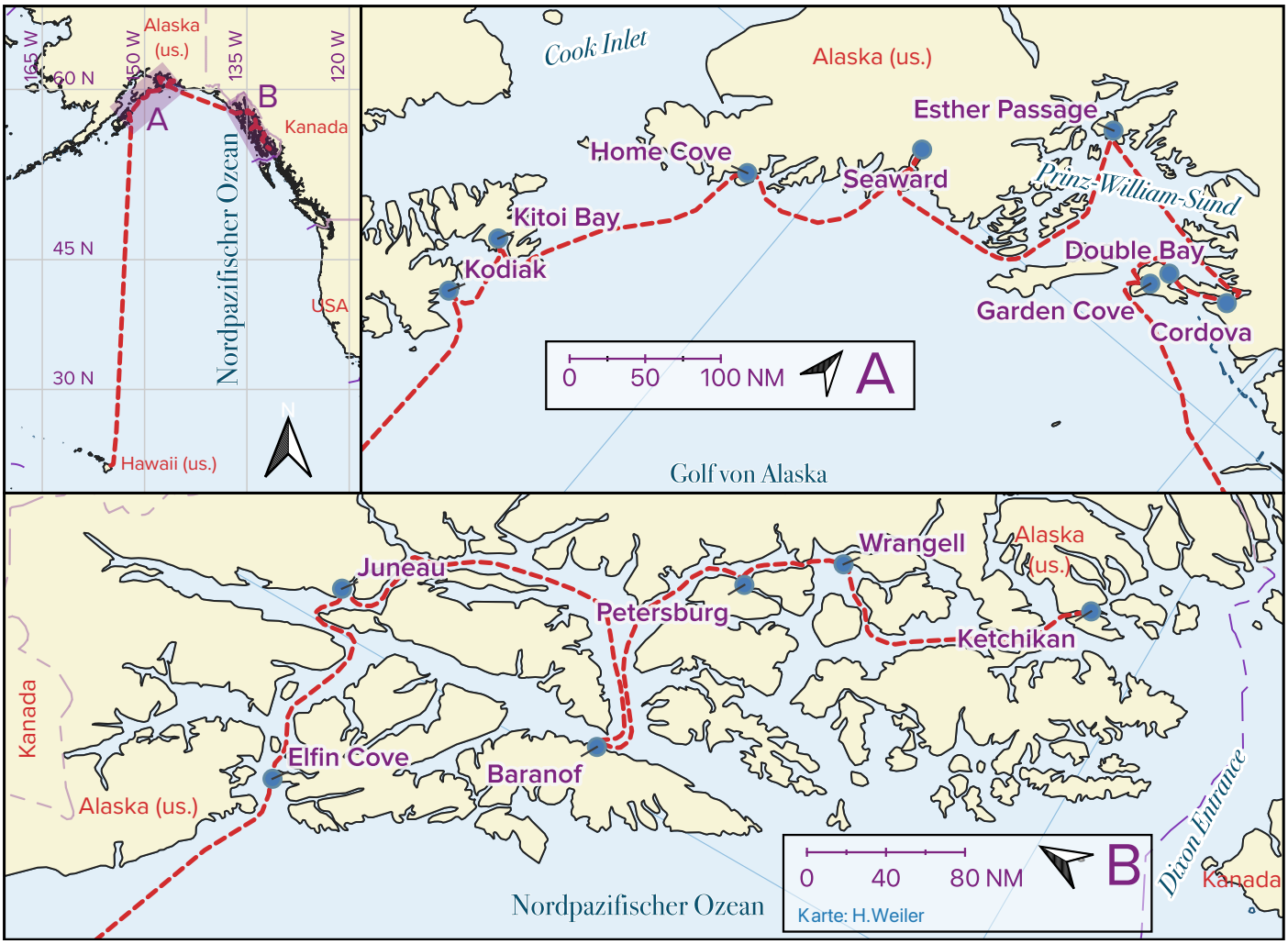
sind dort 22 Mitarbeiter das ganze Jahr über beschäftigt. Versorgt werden sie von einem Wasserflugzeug, was für die Leute dort praktisch, aber nicht sonderlich günstig ist.
Die Kitoi Bay ist voller Lachse. Den ganzen Abend über vollführen sie Sprungübungen, begleitet von einem relativ lauten Aufklatschen auf dem Weg zurück ins Wasser. Seehunde beäugen uns vorsichtig aus ausreichend Abstand, um dann geschwind wieder abzutauchen. Auch die Vogelwelt ist beeindruckend, wir sehen sogar Weißkopfadler.

Auf die Pirsch

Am nächsten Morgen lassen wir unser Dinghy zu Wasser. Wir wollen etwas die Gegend um unsere *Luna Mare* herum erkunden und nach Braunbären Ausschau halten.
Keiner da, also wieder zurück zum Schiff und dann aber doch noch einmal in Richtung Strand. Da die Sonne blendet, noch etwas näher ran, um im Schatten besser sehen zu können. Dann der Schreck - keine zehn Meter von uns entfernt taucht plötzlich ein Braunbär aus dem Gebüsch heraus am Strand auf. Es scheint, dass er ins Wasser gehen will. Schnell lege ich erst den Fotoapparat zur Seite und nehme die Paddel in die Hand, um etwas Abstand zu gewinnen.
Doch er hat es tatsächlich nur angedeutet „zu uns“ ins Wasser zu wollen, promeniert nun stattdessen gemächlich den Strand entlang und verschwindet anschließend wieder im Dickicht. Etwas später sehen wir ihn auf seinem ebenso gemächlichen Rückweg. Diesmal von Bord der *Luna Mare* aus, was durchaus ein sichereres Gefühl ist. Ein wahrlich imposanter Anblick.
Am Nachmittag nach unserer Bärensichtung geht es dann weiter. Zur nächsten geplanten Bucht, der Home Cove, sind es etwas mehr als 80 Seemeilen Da entschließen wir uns, durch die Nacht zu segeln. So heißt es um 14 Uhr „Anker auf“.

Von Kitoi Bay nach Seward

Nach einem kurzen Stück unter Motor können wir sogar Segel setzen. Der Wind reicht aber nur für rund 30 Seemeilen, dann geht es wieder unter Motor weiter durch die Nacht.
Die Home Cove ist etwas verwinkelt, was den Ankerplatz aber entsprechend idyllisch macht, da rundherum nur Hügel beziehungsweise Berge zu sehen sind. Man hat das Gefühl, auf einem See zu sein, wobei es hier durch die Lage auch noch sehr wind- und wellengeschützt ist. So verbringen wir dort eine angenehme und ruhige Nacht vor Anker.
Am nächsten Morgen geht es weiter Richtung Northwestern-Fjord. Dort soll es tolle Gletscher geben. Vor der Einfahrt in den Fjord kann man ankern. Doch als wir dort gegen 16 Uhr ankommen, gibt die Ankerwinsch keinen Mucks von sich.
Hat sich die Winsch irgendwie verklemmt? Sieht so aus, denn als ich diese löse, bewegt sie sich erst einmal weiterhin nicht. Doch dann habe ich sie zu weit gelöst und 20 Meter Kette rauschen raus. 25 Kilogramm Anker, 20 Meter Kette, das sind dann vermutlich mehr als 50 Kilogramm. Die ohne Ankerwinsch wieder hochzuholen, ist keine wirklich leichte Aufgabe.
Jetzt könnten wir natürlich eigentlich einfach so ankern, also die Kette ohne Winsch rauslassen, aber für die Wassertiefe wären 60 Meter Kette erforderlich. Und die würden wir kaum wieder hochbekommen.
Also muss ein neuer Plan her: weiter nach Seward. Noch einmal eine Nacht draußen auf See bleiben. Trotz Müdigkeit klappt das aber ganz gut und die durchgehende Helligkeit hilft einem dazu,



Gletscher voraus oder besser im Rücken - Marion Bauer an Bord ihrer *Luna Mare* im Barry Arm, einem Fjord im Golf von Alaska.

wach zu bleiben. Doch hier ist inzwischen mit mehr Verkehr zu rechnen, weshalb etwas mehr Wachsamkeit angebracht ist.
Am frühen Morgen um 4 Uhr erreichen wir schließlich Seward - erst einmal schlafen, dann folgen Hafenmeister und Diesel bunkern.
Seward ist ein kleiner Ort, dessen „downtown" im Wesentlichen aus Restaurants, Touristeninfo und Souvenirläden besteht. Dazu gibt es aber auch ein paar Baumärkte mit Marineabteilungen, was für unser jetziges Leben doch eine wichtige Rolle spielt.
Die Lage des Ortes ist großartig: am Ende des Fjords umgeben von Bergen, die zum Teil noch schneebedeckt sind. Ein wirklich wundervoller Anblick.
Von Seward aus wollen wir etwas den Prince William Sound erkunden, bevor wir nach einem Stopp vor Cordova nach Südostalaska aufbrechen.
Der Sound bietet ausgezeichnete idyllische Ankerplätze. Dafür nimmt man den Wermutstropfen, dass es kaum Segelmöglichkeiten gibt und deshalb fast alles unter Motor zurückgelegt werden muss, gerne in Kauf.
Schöne sonnige Tage mischen sich mit regnerischen, trüben und kühlen. Bei zu viel Regen bleiben wir einfach einen Tag länger in einer Bucht und warten ab.
Nach einigen Buchten erreichen wir die Esther Passage, von der aus wir uns im Barry Arm einige Gletscher etwas näher ansehen wollen. Das ist zugleich auch unser nördlichsten Punkt der bisherigen Reise (61° N) und Dank wunderschönem sonnigen Wetter wird es ein einmaliges Erlebnis. Zahlreiche Robben genießen das genauso wie wir.
Am frühen Nachmittag kehren wir wieder zurück in die Esther Passage, um dort noch einmal eine Nacht vor Anker zu verbringen. SDanach geht es über weitere wunderschöne Ankerbuchten in den Südosten des Prince William Sound, nach Cordova.
Einer der zahlreichen Orte Alaskas ohne jegliche Straßenanbindung. Erreichbar ist er nur mit der Fähre (im Winter zweimal die Woche) oder per Kleinflugzeug, das auf einer Schotterpiste neben einem Bergsee landen kann. Das macht die Versorgung hier schwierig und unter anderem auch die Lebensmittel extrem teuer.
Der Ort selbst ist klein, aber sehr ansehnlich. Es ist schon ein etwas eigentümliches Gefühl, an einem Ort zu sein, der keine Straßenanbindung hat. Autos gibt es hier natürlich wie überall und trotz der geringen Entfernungen in der üblichen SUV-/Pick-up-Dichte. Pick-ups machen hier aber Sinn, da es für Fischer immer etwas zu transportieren gibt. Hier haben sie oft zusätzlich einen kleinen Kran auf der Ladefläche, um die Säcke mit den Netzen an Bord zu hieven.

Golf von Alaska

Vor uns liegen 400 Seemeilen vom Prince William Sound zur Elfin Cove, dem Eingang zur Inside Passage. Diese führt von Südostalaska über Britisch Columbia (Kanada) bis zum Bundesstaat Washington mit Zielorten wie Seattle, Bellingham oder Anacortes, das auf Grund der zahlreichen Marinas, dem Schiffszubehörhandel und anderer maritimer Einrichtungen auch als „Boating Capitol of the Northwest" bezeichnet wird.
Der Wetterbericht für die Überfahrt zur Elfin Cove ist für die nächste Zeit leider nicht sehr vielversprechend. Entweder reichlich Wind aus Südost (also aus der Richtung, in die wir wollen) oder gar kein Wind. Also volltanken, sodass wir bei Bedarf die komplette Strecke unter Motor zurücklegen könnten, was allerdings keine schöne Vorstellung ist.

Eine phantastische Aussicht bietet sich in der Marina von Cordova, einem Ort, der nur übers Wasser und auf dem Luftweg zu erreichen ist.

Cordova - mächtige Fischerboote und als Farbtupfer dazu die Luna Mare.

Majestätisch, Weißkopfadler in Portage Bay Harbor auf Kupreanof Island.

Bevor wir den Golf von Alaska erreichen, geht es zunächst über die Double Bay zur Garden Cove, beide Buchten bescheren uns jeweils schöne Tage vor Anker. Und damit sind es dann 50 Seemeilen weniger, als wenn wir nonstop von Cordova aus gesegelt wären.

Segeln zum Abgewöhnen

Gleich am nächsten Tag wollen wir starten. Gemäß Wetterbericht segeln wir mit reichlich Ostwind zuerst in Richtung Süden und können später den Weg nach Osten einschlagen. Dann soll auch der Wind deutlich nachlassen, sodass wir bei Bedarf unter Motor zum Ziel kommen könnten. So ähnlich sieht auch der Plan anderer Segler aus, den wir übernehmen. Denen ist es allerdings egal, wie weit südlich sie kommen. Für die käme auch in Frage, Kanada links liegenzulassen und direkt nach Washington zu segeln. Wir aber wollen zur Elfin Cove.

In vier Tagen sollte das zu schaffen sein. So unsere Überlegung. Zu Beginn lernen wir gleich einmal die hiesigen Fallwinde, die Williwaws, kennen. Die pusten aus den Buchten mit bis 60 Knoten. Wir bekommen „nur“ 45 Knoten ab. Vor der Bucht sieht das Wasser aus, als würde es kochen.

Segeln, meist hart am Wind und nicht kursgenau, wechselt sich mit motoren ab. So macht entweder das Segeln gegen ruppige Wellen oder der Motorenlärm die Nacht ziemlich unruhig. Und da wir vorzugsweise segeln, müssen wir, nachdem wir den Südkurs verlassen haben, kreuzen und machen so zwar innerhalb von neun Stunden 28 Seemeilen, kommen dem Ziel aber nur um 12 Seemeilen näher.

Da wir ja immer noch undichte Stellen im Decksbereich haben, müssen wir immer mal wieder Wasser abpumpen. Das wird jetzt noch getoppt durch einen vollgelaufenen Ankerkasten, der zum Bootsinneren nicht hermetisch abgeschlossen ist. Das Gewicht drückt den Bug ins Wasser, sodass reichlich davon an Deck kommt und alles Wasser, das vom Ankerkasten ins Boot kommt, wieder nachfüllt.

In der Pantry steht das Wasser bereits zentimeterhoch, bis ich es bemerke. Beidrehen, wodurch sich der Bug hebt und abpumpen. Ein Albtraum um 5 Uhr früh.

Wir sind inzwischen vier Tage auf See, so lange, wie wir für die 350 Seemeilen brauchen wollten. Beigedreht haben uns Wind und Strömung in den letzten 24 Stunden um 22 Seemeilen vom Ziel entfernt. So haben wir halt nach vier Tagen nur 150 Seemeilen geschafft, haben also immer noch 200 Seemeilen vor uns.

Der nächste Tag beginnt mit herrlichem Sonnenschein. Und wir machen sogar etwas mehr als 4 Knoten Fahrt. Die zurückgelegte Strecke, seitdem wir gestern Mittag den Motor angeworfen haben bis zum heutigen Mittag, beträgt 108 Seemeilen. Es bleiben also nur noch knapp 100. Die sollten wir bis morgen Nachmittag schaffen.

Die Wettervorhersage verheißt Gutes: maximal 12 Knoten, in Böen 18 Knoten heute, morgen dann weniger als 10 Knoten, allerdings mit Böen bis über 20 Knoten. Aber Böen kommen und gehen. Außerdem soll der Wind dann nach Südwest gedreht haben, sodass wir ihn nicht mehr direkt auf die Nase haben, sondern dieser uns vielleicht sogar ein wenig schiebt. Das wäre doch gut.

Es leuchtet orange vor Perry Island im Prince William Sound. Die Stahlyacht Luna Mare, eine 11,50 Meter lange Feltz Skorpion II MS, vor Anker.

Da die letzten Tage ja doch etwas sehr nervig und anstrengend waren, tut der Sonnenschein, der bis zum Abend anhält, jetzt so richtig gut. Die Küste am Golf entlang ist phänomenal. Direkt aus dem Wasser ragen schneebedeckte Berge bis auf 4000 Meter in die Höhe. Leider meist wolken- oder nebelverhangen und damit selten zu sehen und aus rund 50 Kilometer Entfernung schwer zu fotografieren. Muss man es einfach selbst erleben.
Tja und mal wieder kommt es anders als erwartet. Der Wind geht am Abend auf 20 bis 30 Knoten hoch - aus Südost. Um Wasser im Boot zu vermeiden, heißt es wieder beidrehen. 74 Seemeilen vor dem Ziel!

Und wieder: Wasser an Bord

Kurz vor Mitternacht lässt der Wind zumindest leicht nach und führt mich zu dem Leichtsinn, den Motor zu starten, um irgendwann doch anzukommen. Mit 2 bis 3 Knoten sind wir nicht schnell, aber immerhin. Bald stellt sich heraus, dass die Weiterfahrt bei diesen Bedingungen keine gute Idee war. Wir haben wieder jede Menge Wasser im Boot und müssen erneut beidrehen.
Apropos langer Weg. Mittlerweile ist es Mittag des sechsten Tages und wir sind noch immer 74 Seemeilen vom Ziel entfernt. Genauso viele Seemeilen waren es vor 15 Stunden, also am Abend zuvor um 21 Uhr auch schon. Wir sind also exakt die Strecke, die wir in fünf Stunden seit Mitternacht unter Motor gemacht haben, in den zehn „beigedrehten“ Stunden wieder zurückgetrieben worden. Und wir treiben kontinuierlich weiter vom Ziel weg. Frust ohne Grenzen.
Um 13 Uhr schwächt der Wind endlich auf unter 15 Knoten ab. Das ist einen Versuch wert. Noch sind die Wellen unangenehm hoch, die Schiffsbewegungen kräftig, aber es kommt kaum Wasser aufs Deck. So geht es endlich weiter. Dass es mit nur drei Knoten ist, stört jetzt nicht mehr.
Die Sonne zeigt sich sogar und wärmt uns physisch und psychisch etwas auf. Am Horizont sind allerdings bereits wieder dunkle Wolken mit kräftigen Regenbändern. Die bringen tatsächlich etwas Regen. Es geht aber weiter und es sieht nunmehr so aus, dass wir morgen Elfin Cove erreichen werden.
Mit (von dicken Wolken verdecktem) Sonnenaufgang sind wir nur noch einige Meilen vom Ziel entfernt. Es ist grau und regnerisch. Bei der Einfahrt in den Cross Sound schafft es die Sonne, uns ein paar Strahlen durch die Wolkendecke zu schicken.
Gegen 10 Uhr erreichen wir die Cove. Etwas eng hier, wir finden aber am Gästesteg noch einen freien Platz zwischen den Fischerbooten.
Nach sieben Tagen und 500 zurückgelegten Seemeilen haben wir die 350 Seemeilen, die es eigentlich nur sind, geschafft.

Im Winter ist hier kaum noch jemand

Auch wenn nicht alles toll ist auf unserer Reise, Alaska ist es bisher. Elfin Cove, ein ganz besonderer Ort. Keine Straßen, nur Holzstege die entlang der paar Häuser und der kleinen Urlaubsressorts führen. Neben Touristen finden sich auch zahlreiche Fischer während der Sommermonate hier ein. Während der Wintermonate leben noch rund ein Dutzend Leute hier. Angeblich mit Alkoholkonsum von morgens bis abends beschäftigt. Ein Wahlspruch von Elfin Cove lautet angeblich: „A drinking town with a fishing problem“.
Momentan dürfen die Fischer nicht raus. Die Behörden zählen den Fischbestand, wofür sie für eine Woche die Berufsfischerei eingestellt haben. Die Fischer nehmen das gelassen, denn im Grunde sind sie froh, dass auf Nachhaltigkeit geachtet wird. Schließlich wollen sie auch in zehn Jahren noch von ihrem Beruf leben können.
Ab jetzt geht es in der Inside Passage weiter. Das Schöne daran ist, die Strecken sind meist durch Berge vom Wind geschützt und der Seegang ist deutlich geringer als draußen auf der offenen See; der

Marine-Generatoren (ab 3,4 kW)
Klein, leicht, leise

Panda 5000i.Neo
mit variabler Drehzahl
3,8 kW / 4 kVA

Parallelschaltungen
für Redundanz und Sicherheit

Optionen für Kommunikation
mit NMEA2000, J1939, HTML

Installationszubehör
und Service

Elektrische Antriebssysteme (ab 1,7 kW)
Umweltfreundlich, zukunftsweisend, leise

Wellen-Antrieb

Parallel-Hybrid

Pod-Antrieb

Fischer Panda®
Power – wherever you are
www.fischerpanda.de

Generatorsysteme
Elektrische Antriebe
Energielösungen

Nachteil - man muss mangels Wind fast ausschließlich motoren und man sollte die teils starke Strömung beachten. Das Vorwärtskommen bei 5 Knoten Gegenströmung geht bei uns gen Null.
Es gibt ausreichend Buchten mit Ankerplätzen, oder kleinere Orte mit Stegen, sodass wir in Tagesetappen reisen können. Die Orte hier in Südostalaska haben üblicherweise keine Straßenanbindung, sind also nur per Flugzeug oder Schiff erreichbar. Darunter auch die Hauptstadt Juneau.
Es ist ausgesprochen ruhig hier, kaum ein anderes Boot in einer Ankerbucht, höchstens mal ein Fischerboot, nachdem die Fischerei wieder freigegeben ist.

Und immer wieder wunderbare Walbegegnungen

Nach vier Tagesetappen erreichen wir die Baran of Warm Springs, bekannt, wie der Name schon sagt, für die heißen Quellen. Ein kurzer Weg den Berg zum Wasserfall hinauf und schon ist man an einem der natürlichen Becken. Müsste eigentlich „Hot Springs“ heißen, so heiß ist das Wasser.
Wir entschließen uns aber, das örtliche „Badehaus“ zu nutzen. Drei kleine Räume mit jeweils einer Badewanne, mit großem Fenster und tollem Ausblick. Hier gibt es auch kaltes Wasser, sodass man seine Wohlfühlwassertemperatur einstellen kann - herrlich!
Vier Tage später erreichen wir dann Petersburg. Petersburg liegt am Eingang der Wrangell Narrows. Eine relativ enge Durchfahrt zwischen Mikof Island und Kupreanof Island. Der eher direkte Weg weiter nach Wrangell via Dry Strait ist wegen seiner Untiefen für uns nicht geeignet. Das Besondere an den Narrows ist, dass die Gezeit von beiden Seiten rein beziehungsweise rausläuft. Deshalb muss man so planen, dass man mit der Flut reingeht, bei Hochwasser den „Green Point“ erreicht, wo sich die Gezeit trifft, um dann mit ablaufendem Wasser auf der anderen Seite rauszugehen.
Hat hervorragend geklappt, weshalb wir uns jetzt in Wrangell befinden. Wrangell liegt auf der gleichnamigen Wrangell Island. Weiter geht es nach Ketchikan. Dort wollen wir den Winter verbringen und haben entsprechend bei der dortigen Marina bereits angefragt. Es wird zwar umgebaut, man bringt uns aber unter. Das Klima dort soll relativ mild den Winter über sein und die Wassertemperatur nicht unter 10° C gehen. Das sollte passen.
Nach unserer Ankunft haben wir den Ort besichtigt und für gut befunden. Dann können wir den Winterplatz ja klar machen. Zu unserer Überraschung heißt es nun plötzlich: Wir können den Platz nicht für den ganzen Winter garantieren. Eventuell müsst ihr im November raus. Im November in Alaska einen anderen Platz für den Winter suchen? Auf die Idee muss man erst einmal kommen. Schon ärgerlich, wenn Leute so unzuverlässig sind. Also weiter? Aber wohin?
Es steht für uns mittlerweile fest, wir wollen zurück nach Europa, konkret Lanzarote, um notwendige Reparaturen am Boot vorzunehmen (das nasskalte Klima hier passt nicht so wirklich zum Abdichten des Decks und dem notwendigen Streichen des Bootes) und nach rund zwei Jahren unsere Familie wieder zu sehen.
Wie es weitergeht und wie wir von Alaska aus nach Lanzarote kommen, erzählen wir später. Nur so viel, der Weg zurück zu den Kanarischen Inseln wird deutlich „holpriger“, als wir es uns in diesem Moment vorstellen können.

Paul Bauer (Text und Fotos), 7jahre7meere.de