

VON ALASKA GEHT ES HEIMWÄRTS

Zu Beginn der Corona-Pandemie, die Länder im Pazifik hatten ihre Grenzen geschlossen, steckten Marion und Paul Bauer mit ihrer „Luna Mare“ den Kurs nach Hawaii ab, dann folgte Kanada (TO 168 und 174) und eine Nachricht, die wieder alle Pläne über den Haufen warf.

Nachdem wir in Ketchikan/Alaska erfahren, dass wir den Winter dort nicht verbringen können, da uns der Liegeplatz nicht zugesichert werden kann, gilt es, neue Pläne zu schmieden. Mittlerweile sind wir uns sicher, dass wir zurück nach Hause wollen. Die Pandemie erschwert das Reisen doch erheblich und *Luna Mare* benötigt einiges an Reparaturen und Aufhübschungen.

Und das ist der Plan: Durch Kanada in die U.S.A., Zielhafen noch nicht zu hundert Prozent geklärt, aber in der Gegend von Seattle wird es voraussichtlich sein. Mit Bellingham und Anacortes befinden sich nördlich von Seattle zwei Marinas mit guter Infrastruktur, in denen die *Luna Mare* den Winter verbringen kann. Da dort das Leben an Bord zumindest offiziell nicht erlaubt ist, müssten wir per Flug die Reise nach Deutschland antreten und hoffen, im Frühjahr wieder zurückkehren zu dürfen.

Im Frühjahr soll dann der Landtransport von der West- zur Ostküste erfolgen, um im Mai, spätestens Anfang Juni, via Azoren und Madeira nach Lanzarote aufbrechen zu können.

Im Internet lesen wir, dass wir für die Passage durch Kanada nach Prince Rupert müssen. Dort müssen wir unseren Transit bei Customs anmelden, dann dürfen wir durch

Kanada fahren. Bei Bedarf ist Ankern erlaubt und auch das Anlanden für „essential supplies“, wozu unter anderem das Tanken zählt.

Unterwegs legen wir noch einen Stopp in der schönen Foggy Bay ein, bevor wir nach einem langen Schlag am Abend des Folgetages in Prince Rupert ankommen. Es geht direkt zum Zoll-Steg und wir folgen den Hinweisen, den Zoll über das dortige Telefon zu kontaktieren.

Es geht nicht weiter?

Die freundliche Dame am Telefon nimmt die Daten auf und eine gute halbe Stunde später erscheinen zwei Zollbeamte. Ob wir nach Kanada einreisen wollten? Das würden wir gerne, geht ja aber nicht, stattdessen wollen wir die Transitmöglichkeit nach Washington nutzen.

Nö, das geht auch nicht. Jetzt bin ich sprachlos. Verstehe ich nicht. Nein, ein Transit wie von uns geplant ist nicht möglich. Der „freundliche“ Zollbeamte bietet uns zwei wahrhaft großartige Möglichkeiten an. Zurück nach Alaska oder weiter nach Washington, jedoch ohne ankern oder gar irgendwo für „essential supplies“ anlegen zu dürfen.

Typische Holzhäuser säumen den Hafen von Ketchikan/Alaska.

Foto: Eric Jackson auf Pixabay

Nonstop durch die engen Passagen, egal ob Tag, Nacht, Nebel? Es gibt teilweise bis zu 10 Knoten Strömung und jede Menge teils riesige Baumstämme sind auf dem Wasser unterwegs. Würden wir jemanden sagen, dass das unser freierwilliger Plan ist, man würde zu Recht fragen, ob wir von allen guten Geistern verlassen seien.

Hilft aber nichts. Wir müssen nach Washington. Die Sache bleibt surreal. Wir werden gefragt, ob wir eher auf offener See oder über die „Inside Passage“ reisen wollen. Ich sage „Inside Passage, weil sicherer“. Was eigentlich Nonsens ist. Andererseits kann es weiter draußen stürmisch und äußerst ungemütlich werden. Wir haben die Wahl zwischen Pest und Cholera. Zum Abschied erhält jeder von uns ein Papier, auf dem steht, dass wir schnellstens in die USA ausreisen sollen, und eine Gesichtsmaske! Die sollen wir wahrscheinlich benutzen, wenn wir im Nebel eine Havarie erleiden und abgehoben werden. Unglaublich!

Auf dem Weg raus aus Prince Rupert kommt uns die *SY Soteria* entgegen. Jess und James mit ihren beiden Töchtern kennen wir seit Hawaii. Wir tauschen uns über Funk aus und sie meinen, wir sollten auf alle Fälle umdrehen und mit ihnen in der Pillsbury Cove vor Anker gehen. Auf Basis der übermittelten Koordinaten finde ich die Cove auf der Karte – sieht passabel aus.

Wir schleichen uns in der Dämmerung in die Ankerbucht und fühlen uns dabei wie Kriminelle. *SY Soteria* (die die Passage im „Normalmodus“ durchführen darf) kommt nach einer guten Stunde auch hier an und wir beratschlagen, wie es weiter gehen soll. Sie meinen, wir sollten die Nächte auf alle Fälle vor Anker verbringen. Sie glauben nicht, dass wir dadurch Probleme bekommen.

James hat den letzten Wetterbericht ausgewertet. Außen wird ein Sturm mit 50 Knoten Wind erwartet. Also bleibt nur die „Inside Passage“. Mal schauen, ob das gut geht. Die erste Herausforderung sind die Narrows im Grenville Channel. Strömungen mit bis über 8 Knoten. Das heißt, der richtige Zeitpunkt muss genau abgepasst werden. Wir erreichen rechtzeitig mit der Tide Kumealon Inlet. Dort wollen wir die Nacht verbringen und am nächsten Morgen so aufbrechen, wie es nach Tidenkalender und Strömungstabelle am besten passt. Wir erleben eine für unseren illegalen Lebenswandel ruhige Nacht. Die Boote, die vorbeifahren, sind allesamt Freizeit- oder Fischerboote. Coast Guard und andere Offizielle bleiben aus.

Wir brechen am Folgetag auf und wollen bis Coghlan kommen. Dichter Nebel, aber wir wollen/müssen weiter. Mit AIS und Radaroverlay auf der Seekarte funktioniert es gut und ich denke, auch ausreichend sicher.

Gegen Mittag nehmen wir die Kurve, die zur langen Passa-

Einsamer Ankerplatz am Waldesrand.



ge führt, in der sich auch die strömungsintensiven Narrows befinden. Kurz darauf geht es glücklicherweise raus aus dem Nebel, sodass wir die Engstelle mit Sicht passieren werden können. Es gibt die bei solchen Gegebenheiten üblichen Verwirbelungen im Wasser, ähnlich denen, auf die man bei den englischen Kanalseln trifft. Aber wir kommen gut voran und durch die Engstelle. Erste Hürde geschafft. Ich freue mich schon auf den Ankerplatz und das „Feierabendbier“.

Ankerplatz gestrichen

Wir sind nicht sehr schnell, aber mit Sonnenuntergang kurz vor 20 Uhr biegen wir ums Eck in die Coghlan Anchorage. Und man glaubt es nicht, wer ist da bereits? Die Küstenwache und sie hat genau dort festgemacht, wo wir hinwollen. Wird die Küstenwache hier eingesetzt, genau darauf zu achten, dass niemand Schutz in einer Ankerbucht sucht, dem das nicht erlaubt ist?

Später erfahren wir, dass das nicht der Fall ist. Wir hätten wohl problemlos dort vor Anker gehen können. Aber bei uns sitzt der Prince-Rupert-Schock noch tief und so drehen wir ab und nehmen Kurs auf den nächsten Ankerplatz, der sich auf meiner sorgsam erstellten Wegpunktliste befindet.

Auf dem Weg dorthin würden wir aber schon die nächste Passage erreichen. Nicht so eng und strömungsreich wie die letzte, aber meines Erachtens kritisch bei Dunkelheit. Ich schaue mir noch einmal die Seekarte auf dem Plotter an und denke, wir könnten auch rausgehen. Wir sind bereits im Bereich des südlichen Endes der Hecate Strait, die allerdings als eher herausfordernd angesehen wird. So werden neue Wegpunkte erstellt, um zu sehen, wie die Strecke dann aussieht. Sollte machbar sein. Kanada hat wie die USA einen laufenden Wetterbericht, den man mit seinem Bordfunkgerät hören kann; das dafür notwendige

Handfunkgerät mit den USA- und Kanadakanälen habe ich mir glücklicherweise in Hawaii angeschafft, denn dem europäischen Modell, das bei uns fest montiert ist, fehlen diese Kanäle.

Das Wetter sollte passen, erst für in einigen Tagen ist der Wind mit Sturmstärke von 40 bis 50 Knoten vorhergesagt. Bis dahin sind wir auf alle Fälle hinter Vancouver Island, wo es auch wieder Ankerplätze gibt, sofern wir einen finden, den wir anzulaufen wagen.

Nach zwei Nächten erreichen wir morgens die Nordspitze von Vancouver Island. Laut Wetterbericht wird der zu erwartende Wind geringer, je weiter wir nach Süden kommen. Ich nutze die Zeit überwiegend, um die Strömungen für die nächsten engen Passagen zu studieren, die uns auf dem Weg entlang Vancouver Island begleiten.

Nächste Herausforderung sind die Seymour Narrows, die haben bis zu 10 Knoten Strömung. Die Berechnungen stimmen und je näher wir der Engstelle kommen, umso mehr Fahrt nehmen wir auf. Der Plotter zeigt zwischendurch mehr als 12 Knoten Fahrt über Grund an. Schon etwas unheimlich. Die Fahrt durch die Engstelle läuft trotz der starken Strömung äußerst problemlos.

Wir nähern uns dem Ende der Discovery Passage entlang dem Ort Campell River. Auf dem Plotter prüfe ich, ob die Tiefe für uns passt. Ja, mit 20 Metern kein Problem. Aber warum zeigt unser Tiefenmesser nichts an? Normalerweise

schafft er bis zu 200 Meter Wassertiefe. Dass er keine Fahrt durchs Wasser anzeigt, hatte mich nicht sonderlich irritiert, da das Rädchen, das diese misst, öfter mal durch Bewuchs blockiert ist. Aber ohne Tiefenangabe ist das schon blöd. Was könnte die Ursache sein? Instinktiv ein Blick in die Bilge. Wieder Wasser drinnen. Kennen wir bereits. Nur waren wir zuletzt nicht in schwerer See unterwegs, es konnte also kein Wasser über den Ankerkasten oder über Decksundichtigkeiten ins Boot gelangen.

Ein Blick in das Bodenfach, in dem sich der Triducer (Kombigerät mit Geschwindigkeits-, Temperatur- und Tiefenmesser) befindet: Abgesehen von einer kleinen Pfütze sieht der Bereich okay aus. Mehr Wasser staut sich dort aber nicht, da es weiter nach hinten in die zuvor erwähnte Bilge fließt. Ich trockne den Bereich und sehe, wie am Übergang der Triducerbefestigung zum Boot Wasser eintritt. Der nächste Albtraum? Es ist nicht sonderlich viel Wasser und die Bilgepumpe reicht aus, um es wieder nach draußen zu bringen. Aber was ist, falls sich das Leck vergrößert, oder der Triducer ganz rausbricht?

Und was nun?

Anlanden dürfen wir eigentlich nicht und auf gut Glück die restlichen 140 Seemeilen anzugehen, erscheint mir nicht empfehlenswert. Also rufe ich die Küstenwache an. Ohne „Pan“, weil alles noch sicher ist. Nur ein: „Canadian Coast

Guard for *Luna Mare*“. Wir übermitteln, dass wir geringen Wassereinbruch haben. Wir können das eindringende Wasser zwar problemlos nach draußen befördern, halten eine Weiterfahrt aber für zu riskant. Was sie uns raten würden? Nachdem geklärt ist, dass wir in keiner unmittelbaren Gefahr sind, sagt man uns, dass man jemand vorbeischiebe.

Als wir bereits in einiger Entfernung ein Boot näherkommen sehen, steht plötzlich ein Hubschrauber über uns. Er strahlt *Luna Mare* mit seinen Suchscheinwerfern an und macht einen Höllenlärm so knapp über uns. Haben die mich missverstanden und meinen wir sinken bereits? Kurz darauf trifft das Boot der Coast Guard ein. Sehr freundlich und hilfsbereit schlägt man uns vor, uns den Weg in die Discovery Marina zu zeigen. Wir also hinterher. Ich frage nach, warum der Hubschrauber im Einsatz ist. Er sei vermutlich eh in der Luft gewesen und hätte deshalb sicherheitshalber mal vorbeigeschaut, heißt es.

Man weist uns einen Platz am Dock der Tankstelle zu, wo wir die Nacht verbringen können, um uns am nächsten Morgen mit der Werft in Verbindung zu setzen, was wir auch gleich am nächsten Morgen um 8 Uhr machen. Es folgt ein sehr freundliches Gespräch, aber natürlich ist in COVID-Zeiten alles nicht so einfach. Der Sicherheitsbeauftragte der Werft informiert uns, dass *Luna Mare* zuerst 72 Stunden in Quarantäne muss, bevor sie von einem Werftmitarbeiter betreten werden kann. Aber bevor irgendetwas überhaupt star-

ten kann, müssen wir die Zustimmung des Customs Zolls erhalten. Sonst geht gar nichts. Nach der schlechten Erfahrung von Prince Rupert war ich schon auf das Schlimmste gefasst. Aber eine sehr freundliche und hilfsbereite Dame hilft uns auf unglaublich großartige Art und Weise.

Nach einigen Fragen und Belehrungen hinsichtlich COVID-19 klärte sie das weitere Vorgehen intern und mit der Werft ab. Gegen 10 Uhr dann der Rückruf.

Wir haben zwei Möglichkeiten:

„Erstens – Sofern Sie meinen, Sie können es riskieren, Weiterfahrt nach Washington und die zweite Möglichkeit, und ich hoffe sehr, Sie nehmen diese wahr, den Schaden hier beheben zu lassen“.

- Sie hat auch bereits einen detaillierten Plan entwickelt:
- Das Boot geht heute noch an Land, wo es in einem Bereich der Werft zuerst für 72 Stunden abgestellt wird.
 - Da danach Wochenende ist, wird der Schaden Montag begutachtet.
 - Wir müssen für 14 Tage beziehungsweise bis zur Weiterfahrt in Quarantäne. Dafür sollen wir uns eine Unterkunft suchen, wobei sie uns zwei Empfehlungen mit auf den Weg gibt.
 - Wir haben bis 15 Uhr Zeit, uns ein Hotel zu suchen und



Idylle pur im Campbell River.



YE H
YACHT- & SCHIFFS-
ELEKTRONIK HAMBURG

MARINETECHNIK ★ NAVIGATION
E-TECHNIK ★ GENERATOREN

Olenmoorweg 3 25469 Halstenbek	Am Rethövel 15 25348 Glückstadt	T: +494124 - 8907344 F: +494124 - 8904819 yehek.de - info@yehek.de
-----------------------------------	------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------

die für die Quarantäne notwendigen Sachen zu packen. Danach müssen wir unverzüglich das Boot verlassen.

So gegen 10 Uhr finde ich über Airbnb eine schöne Bleibe für uns, eine kleine Wohnung in einem Haus, dessen oberes Stockwerk von den Besitzern bewohnt wird. Mit Wohnzimmer, Schlafzimmer, Küche, Bad. Das erscheint uns deutlich angenehmer als ein Hotelzimmer. Zumal wir noch reichlich Proviant im Kühlschrank haben, den wir mitnehmen können.

Die Unterkunft ist in der Tat sehr schön. Mit Blick aufs Meer, damit sich keine Entzugserscheinungen einstellen. Die Nacht haben wir erwartungsgemäß sehr gut geschlafen. Die Aufregung der letzten Tage legt sich etwas und wir sind ohnehin hundemüde.

Herrliches Kanada

Ich habe die Unterkunft nur für eine Woche gebucht, das reicht aber nicht. Also müssen wir noch einmal umziehen. Wir lernen auch unsere Gastgeberin Tracy kennen. Eine überaus sympathische Person, die uns freundlich aufnimmt und uns anbietet, sie bei kleineren Wanderungen zu begleiten. Das nehmen wir gerne an.

Eine Woche später, es ist inzwischen Dienstag der 6. Oktober, kommt der Anruf von der Werft. Alles sei fertig und in etwa 30 Minuten (9:30 Uhr) gehe *Luna Mare* zurück ins

Wasser. Dann folge noch ein kurzer Check, ob der Einbau funktioniert und alles dicht sei, danach könnten wir ablegen. Die Koffer sind gepackt. Noch schnell ein Anruf bei Customs. Wir können vermutlich morgen weiter. Was müssen wir beachten? Dürfen wir ankern? Ja, dürfen wir. Wie lange haben wir Zeit, bis wir die kanadischen Gewässer verlassen müssen?

Wir dürfen bleiben

„Sie haben jetzt 14 Tage Quarantäne hinter sich gebracht.“ „Ja.“ „Als Deutsche benötigen Sie kein Visum. Also können Sie ab dem Einreisedatum 16. September für 6 Monate im Land bleiben.“ Ich traue meinen Ohren nicht. „Tatsächlich? Müssen wir irgendwo vorstellig werden, wegen Reisepass, Stempel oder so?“ „Nein, wir haben das alles bereits in unserem System“ – eine völlig neue Situation.

Am Nachmittag dann der Krantermin, *Luna Mare* ist wieder im Wasser. Die Überprüfung des Triducer im vorderen Bereich des Bootes ergibt: Leck vorhanden, Einbau ist nicht zu 100 Prozent geglückt. Während ich diese unangenehme Nachricht bekomme, vernehme ich auch den Start der Bilgepumpe. Was ist da nun wieder los. Ein Blick in den Motorraum zeigt an der Wellendichtung im Heckbereich des Bootes ein ordentliches Tröpfeln. Nein, nicht noch ein Leck. Leider doch! Die Wellendichtung dichtet nicht mehr und muss ersetzt werden. *Luna Mare* muss ja ohnehin raus, da ja der Triducer-Einbau noch nachgebessert werden muss.



Und schon liegt Schnee am Campbell River.



„Luna Mare“ ist eingeschneit am einzigen richtigen Wintertag in Campbell River.

Wie machen wir jetzt weiter? Morgen sollte der Weiterfahrt dann eigentlich nichts mehr im Wege stehen. Auf nach Washington? Jetzt, wo wir eine Alternative haben? In Kanada überwintern, hier dürfen wir auf dem Boot leben? Das wäre doch die bessere Option.

Leider stellt sich der Austausch der Wellendichtung als etwas schwieriger heraus als gedacht. Da der Motor wohl nicht mehr exakt saß, hat sich auch ein weiteres Teil der Anlage etwas unrund ausgeschliffen. Das kann aber vorerst bleiben. Der Werftarbeiter richtet soweit möglich den Motor etwas aus, damit das Ganze wieder etwas runder läuft. *Luna Mare* bleibt über Nacht im Kran hängen und wir verbringen dort eine geruhvolle Nacht. Um 8 Uhr startet der Kran. Wir gehen an Land und *Luna Mare* zurück ins Wasser. Dieses Mal ist alles dicht.

Discovery Harbor Marina

Wir machen uns auf den Weg zur Discovery Harbor Marina. Der Hafenmeister hat für den Winter einen Platz für uns. Ausgezeichnet! Die Marina macht insgesamt einen guten Eindruck und die Preise sind günstig. 300 Euro pro Monat, inklusive Wasser, Strom und Dusche. Waschmaschine und Trockner je 2 Euro pro Wasch-/Trockengang.

Rund um die Marina gibt es zahlreiche Einkaufsmöglichkei-

ten. Campbell River, ein Ort mit rund 35 000 Einwohnern hat etliche große Super- und Baumärkte. Je einen gleich um die Ecke der Marina. So nah, dass ich ab jetzt wieder jeden Morgen ein frisches Baguette fürs Frühstück besorgen kann. Die Preise sind im Vergleich zu Hawaii und Alaska wieder im normalen Bereich. So werden wir locker den notwendigen Winterspeck anfuttern können.

Das Wetter ist durchwachsen, oftmals nasskalt. Aber es gibt auch immer mal wieder sonnige Tage, die zu einem Bummel ins Stadtzentrum oder entlang des Campbell River einladen. Nach all dem, was wir erleben mussten, nachdem wir in Ketchikan nicht überwintern konnten und der damit verbundenen Abfahrt Richtung Washington, fühlt sich das jetzt richtig gut an. Irgendwie wie ein Happy End für dieses Jahr.

Alltag in Campbell River

Seit zwei Monaten sind wir nunmehr bereits in dem kleinen Ort Campbell River auf Vancouver Island. Von den nahe gelegenen Supermärkten habe ich schon berichtet. Auch das ABC des Einkaufs (Alkohol, Baumarkt, Cannabis) ist hier gleich um die Ecke. Es spielt sich schnell eine gewisse Routine ein. Morgens gegen 10 Uhr der kurze Weg zum Supermarkt „Canadian Real Superstore“, ein Baguette fürs Frühstück. Nach dem Frühstück erst mal ins Internet und ab Mittag herum immer mal wieder Kleinigkeiten am Boot

erledigen. Und bei Bedarf eine oder mehrere der erwähnten Einkaufsmöglichkeiten aufsuchen. Bei schönem Wetter ein kurzer Spaziergang, ansonsten gemütlich im Boot die Zeit mit Lesen oder Spielen verbringen. Und schon geht, ähnlich wie in Deutschland, um 16:30 Uhr Ortszeit die Sonne unter.

Das Wetter ist durchwachsen und wechselhaft hier. Immer mal wieder regnerische Tage, teils mit ordentlichem Wind, gefolgt von angenehm sonnigen Tagen. Die Temperaturen liegen kontinuierlich im Bereich zwischen 0 und 10 Grad. Ein paar Mal gab es leichten Nachtfrost. Dank einer elektrischen Zusatzheizung ist es jedoch stets angenehm warm an Bord der *Luna Mare*.

Ach ja, COVID-19 gibt es auch hier. Da hier aber kein Brennpunkt ist, läuft aus unserer Sicht alles ganz unspektakulär ab. Masken, Abstand, Hände waschen. Alle Läden, die wir brauchen, sind geöffnet. Unsere sozialen Kontakte sind naturgemäß überschaubar und beschränken sich im Wesentlichen auf Stegnachbarn und Tracy, die uns immer mal wieder zu einer faszinierenden Wanderung in die wundervolle Landschaft rund um Campbell River mitnimmt.

Es geht weiter ... zurück. Die Winterpause in Campbell River neigt sich dem Ende zu. Es ist Anfang März und am Montag wollen wir unsere Reise fortsetzen, sofern es sich das Wetter nicht doch noch anders überlegt. Diese Woche war überwiegend regnerisch und windig, ab Montag soll es aber besser werden. Und das ist der Plan: Bis Ende der Woche wollen wir nach Vancouver. Dort gibt es einen kostenlosen Ankerplatz (False Creek) mitten in der Stadt. Die Ankererlaubnis haben wir und wir sind schon sehr neugierig, was uns da erwartet. Danach geht es weiter nach Anacortes, wo wir Ende März ankommen wollen. Dort soll *Luna Mare* dann

für den Transport an die Ostküste verladen werden und wir wollen unseren Roadtrip dorthin starten.

Auf nach Vancouver

Die Vorbereitungen sind erledigt und wir haben richtig Glück hinsichtlich des Wetters. Der letzte bezahlte Monat in der Marina endet am Montag und das schöne Wetter beginnt ebenfalls am Montag, das passt.

Wecker auf 7 Uhr gestellt, Nachbarn Mae und Marty sind um die Zeit schon wach und wollen uns beim Ablegen helfen. Bob von nebenan bringt uns noch etwas frisch eingemachten Lachs vorbei. Der Wind lässt deutlich nach, sodass wir ohne Probleme aus der engen Parklücke rauskommen. Wir verabschieden uns winkend von den Nachbarn und machen uns auf den Weg zur Tankstelle. Noch ein paar Liter Diesel bunkern und auf geht es zur ersten Ankerbucht, Henry Bay, Denman Island.

Um die Jahreszeit haben wir die Ankerbuchten meist ganz für uns allein. Gelegentlich treffen wir noch auf den ein oder anderen Fischer, aber glücklicherweise nicht in dem Bereich, der für uns flach genug zum Ankern ist. Leider macht ein Problem mit der Sicherung der Ankerwinde (falsche Sicherungsart – thermisch statt träge) das Ankern etwas mühevoll. Aber die Schönheit der Ankerplätze entschädigt jede Mühsal. Weiter geht es am nächsten Tag zur False Bay/Lasqueti Island. Die Entfernung zwischen den Ankerplätzen beträgt nur zwischen 20 und 30 Seemeilen. So erreichen wir die nächste traumhafte Ankerbucht im Laufe des Nachmittags.



Schneebedeckte Berge hinter sonnigen Liegeplätzen in der Gibsons Marina/Kanada.

Anker ohne Ankerwinde gesetzt und die Natur ringsherum genießen. Da wir selten mit nur einem Problem unterwegs sind, haben wir auch dieses Mal noch ein zweites. Das Motorpaneel meldet „E16 TEMP“. Eine Fehlermeldung, die im Manual nicht erwähnt ist, aber wohl auf ein Temperaturproblem verweist. Motortemperatur ist aber mit knapp 80° sicherlich nicht das Problem. Dies führt dazu, dass die Lichtmaschine die Batterien nur noch sporadisch lädt.

Die 3. Nacht verbringen wir in der Smuggler Bay vor Anker. Abgesehen vom kurzen Stopp beim Zoll in Prince Rupert ist das jetzt das erste Mal, dass wir wieder am Festland anlegen. Und dann gleich in einer solch wundervollen Bucht. Wiederum ganz für uns allein haben wir sie. Im Sommer sieht das ganz anders aus. Da werden die Ankerlieger mit einem Tau am Festland befestigt, damit dann ein Boot gefahrlos so dicht wie möglich neben dem anderen liegen kann. Bei uns reicht ein Anker auf knapp 10 Metern Tiefe.

Noch ein Stopp bis zum Ankerplatz in Vancouver. Wir entscheiden uns, die Gibsons Marina anzulaufen. Da gibt es einen Marineladen und wir können nochmal eine richtige Dusche benutzen. Auf der *Luna Mare* ist das Duschen im Boot etwas umständlich und im Cockpit, wo es passt, ist es witterungsbedingt nicht wirklich unser Ding. Der Bootsattacher hilft uns hinsichtlich der Sicherung nicht weiter, also geht es immerhin frisch geduscht weiter nach Vancouver. Dort werden wir dann hoffentlich fündig.

Da es nur noch gut 20 Seemeilen bis nach Vancouver sind, können wir uns gemütlich nach dem Frühstück auf den Weg machen. Die Strömung ist hier nicht so ausgeprägt, sodass wir gut vorankommen und gut vier Stunden später bereits im False Creek den Anker setzen können. Nach dem ersten Versuch noch etwas zu nahe an einem Nachbarn, nochmal

Anker hoch, was durch das ständige Rausfliegen der Sicherung ein Geduldsspiel ist. Nach dem zweiten Versuch liegen wir aber Bestens und wollen das auch bis zur Weiterfahrt nicht mehr ändern.



Ankern direkt Downtown

Kurz darauf ein Besuch des Grenzschutzes. Da wir nahe an der Grenze zur USA sind, achtet man wohl insbesondere auf Grund der Pandemie darauf, dass hier keiner unerlaubt die Grenze überschreitet. Er will unsere „Reporting-Number“ (Einklarierungsnummer), ruft bei der ausstellenden Behörde an und zieht wort- und grußlos weiter. Scheint also alles ok zu sein.

Am nächsten Tag, Samstag, geht es zuerst zum Public Market auf Granville Island, die keine Insel, sondern nur eine halbe ist. Danach machen wir uns auf den Weg zu einem Marineladen, der unsere Ankerwinde im Sortiment hat. Dann könnte er auch den passenden Sicherungsschalter haben. Und in der Tat, die haben exakt den Sicherungsschalter, den wir benötigen.

Die Zeit vor Vancouver reicht noch aus, um einige Ausflüge in die wunderschöne Stadt zu unternehmen. Dank Dinghy-Dock Richtung Zentrum und guten öffentlichen Verkehrsmitteln können wir einige schöne Stellen erkunden.

Paul Bauer (Text und Fotos), TjahreTmeer.de
Weiter in und durch die USA geht es in der nächsten Ausgabe (177)

