



VORBEREITUNGEN ZUR NORDWEST PASSAGE

Vor uns liegt nicht nur ein aussergewöhnliches Seegebiet, das bisher von nur wenigen Yachten und Schiffen passiert wurde, sondern auch eine große Herausforderung für Boot und Crew. Besondere Sorgfalt bei der Vorbereitung dieser Etappe ist unumgänglich.

Eine Vorbereitung, die einerseits die Navigation und das Wissen über mögliche Strecken und Stationen der Passage

betrifft, aber auch eine Vorbereitung der Yacht, die Erfahrungen der Crew und deren Versorgung und Ausstattung. Denn die Reise führt nicht nur durch ausgesprochen heikle Seegebiete, sondern sie führt auch in eine



raue Einsamkeit, wo die Natur immer noch in ihrer ganzen Macht zu spüren ist. Denn auch in Zeiten von globaler Erwärmung und relativ warmen arktischen Sommern bleibt die Reise durch die eisigen, arktischen Gewässer Nordamerikas ein gefährliches, wenn nicht lebensbedrohliches Abenteuer.

Eine wichtige Grundlage, um dieser überwältigenden Natur standhalten zu können, bleibt ein starkes und gut ausgestattetes Boot. Gebrechen und schlechte Ausrüstung können hier sehr schnell zum totalen Desaster führen.

Die Yacht

Jede Yacht, mit der Passagen ins Eiswasser angetreten werden, sollte so gebaut, oder modifiziert und ausgestattet sein, dass sie diverse Kollisionen mit tonnenschwerem Eis,



Abenteuer Northwest Passage



Grundberührungen mit Fels und Zusammentreffen mit schweren Stürmen trotzen kann. Auch wenn in letzter Zeit einige Leicht-Displacement Serienyachten eine erfolgreiche Passage um die Arktis unternommen haben, bleiben diese die Ausnahme und bereits an der Küste Grönlands treffen wir auf einige gescheiterte Yachten und Wracks. Jeder Segler, der diese Passage plant, sollte sich klar machen, dass er ein Gebiet bereisen will, in dem Gebrechen, Überbordgehen oder Schiffsverlust sofort zum reinen Überlebenskampf führen werden. Auch wenn die Kanadische Küstenwache die Arktis mit Eisbrechern besegelt und wenige Ansiedlungen entlang der Northwest Passage zu finden sind, kann Rettung Stunden oder Tage entfernt sein. Bei Wassertemperaturen knapp über den Gefrierpunkt kann selbst die schnellste Hilfe leicht zu spät kommen.

Damit sollte klar sein, dass die Yacht sowohl stark gebaut und konstruiert worden ist und sich in ausgezeichnetem gewarteten Zustand befindet. Viele Segler durch die Northwest Passage wählen einen soliden Rumpf aus Metall, andere verstärken ihren Bugbereich entlang der Wasserlinie mit Metallplatten, um einen Rumpf aus Holz oder GFK besser zu schützen. Auch der Versuch, den Bug einer GFK-Yacht mit dicken Gummiplatten zu verkleiden,



haben wir bereits gesehen. Dies sollte sich allerdings nicht sonderlich bewährt haben.

Das Augenmerk bei der Auswahl

oder Modifikation der Yacht sollte allerdings nicht nur am Rumpf liegen, speziell Ruder und Antrieb muss vor Eis (oder Fels-Berührung) sehr gut geschützt werden, beziehungsweise stark ausgeführt sein. Da sich bei der Fahrt durch Eis auch Eisschollen unter den Rumpf schieben können. Deshalb sollten nur Ruder mit Ruderharke oder Skeg gewählt werden. Handelt es sich um eine Yacht ohne Kiel oder mit Hub- bzw. Schwenkkiel (oder Kimkiel), muss das Ruder so geschützt sein, dass es auch bei Grundberührung nicht zu Bruch kommt. Muss die Yacht rückwärts dampfen, um vom Eis frei zu kommen, muss speziell auf das Ruder geachtet werden. Um auch im Rückwärtsgang dem Ruder Schutz zu bieten, bauen manche Yachteigner eine kleine Flosse hinter dem Ruder an den Rumpf. Peter Garden hat uns berichtet, dass er mit einer solchen zusätzlichen Flosse an Bord seiner TOKIMATA besonders zufrieden war, nicht nur, dass die Flosse in gerader Rückwärtsfahrt sein Ruder schützte, die Yacht zeigt seit dem Anschweißen der Flosse sogar einen besseren Geradeauslauf.



Um den Antrieb vor Eis zu schützen, sind am Markt diverse Konstruktionen zur Montage um den Propeller erhältlich. Da ihr Einsatz aber nicht unproblematisch ist - kleinere Eisstücke können sich zwischen Schutzkäfig und

Propeller festkleben - konnten wir unter den Berufsschiffen Grönlands diese Konstruktionen kaum finden, ausgenommen bei Bei- und Rettungsbooten. Durch Nachfragen konnten wir feststellen, dass Berufsschiffer lieber auf verstärkte Schiffsschrauben setzen. Auch an Bord von Yachten ist daher die Auswahl einer starken Schiffsschraube anzuraten.

Diverse Klapppropeller und schwache Konstruktionen zur Erhöhung der Segelleistung sollten für diese Fahrt höchstens als Ersatzpropeller an Bord sein. So vermutet der heutige grönländische Eigner einer an der Südgrönländischen Küste leckgeschlagenen und



Abenteuer Nordwest-Passage

gesunkenen Charteryacht, dass die Yacht möglicherweise mit einer starken Schiffsschraube mit kräftigen Vortrieb nicht in Seenot geraten wäre. Der montierte Drehflügelpropeller (Kiwi-Prop) konnte im Sturm allerdings nicht genügend Leistung übertragen und so endete die Yacht auf den Felsen. Wie bereits erwähnt, beinhaltet das Ersatzteillager an Bord vieler Arktis-Yachten eine

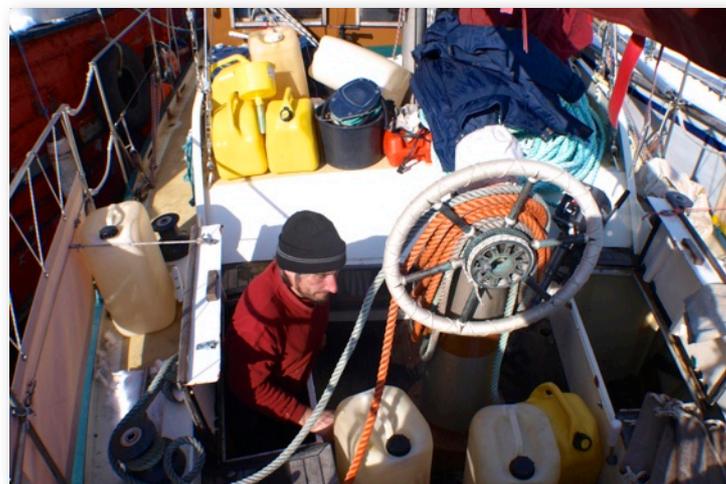


Ersatzschraube, um sicherzustellen, dass bei Bruch oder Verlust der Schraube schnelle Hilfe geleistet werden kann. Natürlich sollte man sich für diesen Fall allerdings auch Gedanken machen, welche Mittel nötig sind, um diesen Ersatzpropeller auch zu

montieren (Montageschlüssel, Taucherausrüstung,...).

Natürlich ist der Antrieb allerdings nur so gut, wie die Technik an Bord und so muss die Yacht über einen zuverlässig funktionierenden und gut gewarteten Motor (und Getriebe) verfügen. Diverse Ersatzteile zur Wartung und Reparatur sollten ohnehin an jeder Langfahrtenyacht an Bord sein.

Große Dieselreserven müssen gestaut werden können. Auch in Hochsommer können manche der weit auseinander (im Schnitt um die 500 Seemeilen) liegenden Ortschaften aufgrund von Eis (oder durch die Wahl einer schnelleren, offenen Route) unerreichbar bleiben, weshalb sich viele Segler mit der Mitnahme von extra Kanistern abhelfen. In vielen Dörfern sind außerdem Kanister nötig, um gekauften Diesel an Bord zu schaffen, da es keine Anlieger oder Dieseltrucks gibt. Neben den Dieselverbrauch des Motors sollte auch Brennstoff für die Heizung und für die Pantry



eingerechnet werden. Sollte die Yacht mit Propan kochen, muss an den richtigen Adapter für amerikanische beziehungsweise grönländische Flaschen gedacht werden.

Sollten sich nun manche Segler wundern, dass wir beim Thema Antrieb vorwiegend vom Motor sprechen, ist zu bedenken, dass die extrem kurze Saison der Arktis und die sehr schwierigen Seegebieten zu beiden Ausgängen der Nordwest Passage nicht immer das Warten auf Wind zulassen. Eis kann das Fahren unter Segel gefährlich oder schier unmöglich machen und jeder Segler sollte auch den Einsatz des Motors nicht scheuen. Die Passage muss so flott wie möglich gemacht werden, es sei denn, eine Überwinterung in der Hohen Arktis Kanadas ist geplant (gerechnet sollte damit allerdings ohnehin werden), womit auch Wetterbedingungen, die das Vorankommen unter Motor erlauben, genutzt werden müssen. Dass die Segelgarderobe für diese knapp 4000 Seemeilen in guten Zustand sein muss, muss für erfahrene Fahrtensegler kaum erwähnt werden, da wohl klar ist, dass im Hohen Norden nicht mit der Hilfe eines Segelmachers gerechnet werden kann. Selbstredend sollte auch nötiges Material zur Segelreparatur an Bord sein.

In diesem Zusammenhang muss auch über die Schwerwetter Segel an Bord nachgedacht (und notfalls nachgerüstet) werden. Segelt die Yacht die Nordwest Passage westwärts, endet sie ihre Reise durch die Arktis mit einer Herbst-Fahrt durch die sturmgeprüften Seegebiete von Alaska. Mit Starkwind und Sturm muss daher gerechnet werden. Segelt die Yacht ostwärts durch die Nordwest Passage, steht eine Fahrt über den rauen Nordatlantik direkt in die Zugbahn der Tiefdrucksysteme bevor, sollte die Yacht keine Überwinterung in Grönland planen. Auch diese Reise wird wohl nur bei den absoluten Glückspilzen ohne neuen Starkwind-



Abenteuer Nordwest Passage



Bericht und unter [Segeln in den Hohen Breiten](#) genauer eingegangen wird.



der Regel mit einem Krähenneist ausgestattet sind. An Bord LA BELLE EPOQUE haben wir keine Maststufen montiert, wissen aber aus Erfahrung, dass einer von uns beiden mit Hilfe des Bergsteigergurts sehr schnell bis zur ersten Saling gehievt werden kann.



Um bei der Fahrt durchs Eis oder am Ankerplatz Eisschollen weg zu schieben, muss mindestens ein stabiler Eispol an

und Sturmerfahrungen ausgehen. Anregungen zum Thema Sicherheit am Schiff und Sturmsegeln mit kleiner Crew sind in diversen Berichten im Bereich [Navigation und Seemannschaft](#) zu finden. Für diese speziellen Seegebiete sollte allerdings auch an die zusätzliche Belastung durch Kälte gedacht werden. Weshalb auf die Ausrüstung der Crew später in diesem

Eine Besonderheit beim Zusammentreffen mit Eis liegt darin, dass Eisfelder meist aus Decks-Höhe als einheitliche Barriere erscheinen. Durchfahrten und Öffnungen sind manchmal nur aus erhöhtem Posten zu erkennen. Deshalb entschließen sich viele Eisfahrer, Maststufen zu montieren, während Arbeitsschiffe im Norden in

Bord sein. Ein Eispol sollte eine scharfe Spitze haben, um Eisstücke besser fassen zu können. Ein schräg abgeschnittenes Edelstahlrohr als Endstück auf einem stabilen Holzstock funktioniert gut. Unser Eispol mit seinen vier Meter Länge ist noch praktisch im Umgang, wobei wir keinen kürzeren Eispol wählen würden. Ein zweiter Eispol kann speziell bei größeren Schollen praktisch sein. Unserer Erfahrung nach ist ein Bootshaken nur ein sehr unbefriedigender Eispol, er ist zu kurz und seine Spitze ist nicht scharf genug, weshalb man damit am Eis ständig abrutscht.

Wie bei allen Fahrtenschiffen muss auch bei Nordfahrern das Ankergeschirr an Bord gut proportioniert sein. Dabei ist zu sagen, dass wir vor allem an Ankerplätzen, in denen Eis ziehen kann, Kette der Trosse bevorzugen, damit wir nicht Gefahr laufen, den Anker zu verlieren, wenn sich ein Grawler gar zu sehr an LA BELLE



EPOQUE interessiert. Speziell für manche Ankerplätze in Alaska nach - oder vor - der Passage durch den Hohen Norden, müssen starke, lange Trossen an Bord sein, um die Yacht mittels Landleinen zu sichern. Auch in Grönland kann diese Methode interessant sein, wenn sich im Herbst Schwerwetter ankündigt. Wir führen für diesen Zweck 26mm starkes, geschlagenes Polysteel Tauwerk mit (1 mal 75 Meter und 4 mal 55 Meter).

Da in der Regel nur wenige Buchten vermessen sind und die meisten Ankerplätze ein grauer Bereich in den Seekarten sind, ist ein intakter Echolot wichtig. Zusätzlich sollte ein Senkblei an Bord sein, so kann ein Crewmitglied bei Bedenken mit dem Beiboot vorfahren und Lotungen unternehmen. An Bord einer befreundeten Yacht in Grönland konnte ich Erfahrungen mit einem voraussehenden Echolot sammeln. Ein echter Gewinn in nicht kartografierten Ankerbuchten.



Abenteuer Nordwest-Passage

Im Kontext mit Anker muss auch erwähnt werden, dass die meisten Arktis-Yachten zwei Beiboote mitführen. In einsamen Regionen sollte ein zweites (kann auch ein zusammengelegtes Schlauchboot sein) an einem separaten Platz am Strand gelassen werden, damit auch bei Verlust oder Schaden durch einen neugierigen Eisbären die Crew zurück an Bord kann. Zurück schwimmen ist bei diesen Wassertemperaturen lebensgefährlich!

Wer eine Reise in die Hohen Breiten plant, wird eine möglichst zuverlässige Heizung an Bord einbauen. Wir empfehlen einen ordentlich eingebauten Diesellofen, da der Brennstoff leicht erhältlich ist und viel gebunkert werden kann. Mehr dazu findet man auf unserer Homepage unter [Segeln in den Hohen Breiten](#). Eine gut isolierte Yacht bringt Komfort und produziert weniger Kondenswasser. Sollte eine Überwinterung an Bord geplant sein, ist eine gute Isolation und eine gut dimensionierte Heizung unumgänglich. Wir haben dabei die Erfahrung gemacht, dass am Besten auch die Bodenbretter (zumindest unter dem Tisch) isoliert sein sollten. Auch dicke Teppiche helfen, denn die Yacht im Eiswasser wirkt wie ein Gefrierschrank! Große Feuerlöcher nicht vergessen, wir ankern gerade in einer Bucht in Nordwest-Grönland, auf deren Grund das Wrack einer ausgebrannten Segelyacht zu sehen ist!



Navigation

Was die Ausstattung der Yacht bezüglich Navigation betrifft, ist einiges gefordert:

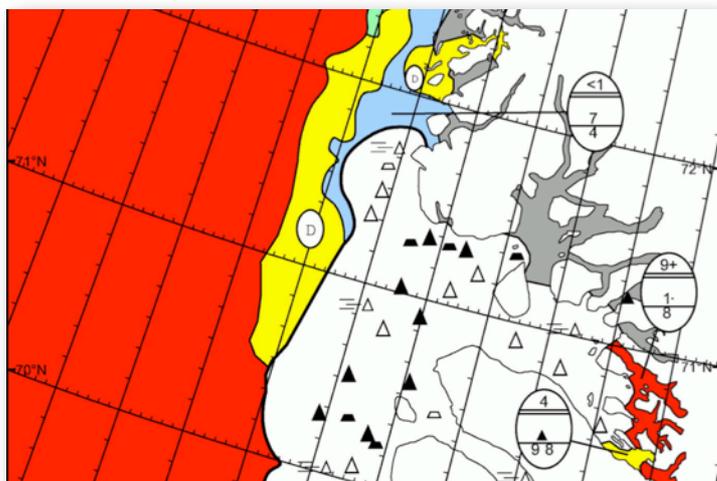
- Radar: Nebelfelder können plötzlich aufziehen, um auch im dichten Nebel noch Eis zu sehen ist ein Radar unumgänglich.
- GPS, Kartenplotter: selbstredend. Aufgrund der Nähe zum Nordpol funktioniert der Kompass nicht mehr richtig, wir fahren nach GPS Kompass und Kartenplotter
- Echolot: siehe oben.
- Amateurfunk: von befreundeten Seglern haben wir erfahren, dass der Mailserver Sailmail in der Nordwest Passage nicht funktioniert, da keine Gegenstationen in diesem Gebiet vorhanden sind. Die Amateurfunk-Verbindung Winlink funktioniert und Amateurfunk kann für den Bezug von Wetterberichten und Eiskarten, für Positionsreport und Report bei Greenpos und Norreg verwendet werden.
- Satellitentelefon: Funk kann aufgrund von kosmischen Störungen, wie Sonneneruptionen und Nordlicht so weit gestört sein, dass nichts mehr geht. Dann kann nur noch ein Satellitentelefon für den Empfang von Wetterberichten und Eiskarten verwendet werden. Allerdings decken nicht alle Satelliten-Telefon-Betreiber die Arktis ab. Iridium funktioniert.
- Seekarten: Kanadische Papierkarten und elektronische Karten sollten an Bord sein. Dabei ist zu sagen, dass nicht alle elektronischen Karten vollständig sind. Bei einigen Paketen fehlt der Mittelteil der Nordwest Passage (von Goja Havn bis Queen Maud Sund). Deshalb die Karten genau kontrollieren. Auch gibt es einige wenige Rasta-Karten, die zusätzliche Information zu den C-Map Karten geben
- Nautische Unterlagen: wir haben das Buch NP 12 der Admiralty Charts an Bord und empfinden diesen als lehrreich und gut. Zusätzlich haben wir die Sailing Directions Arctic Canada Volumen 2 und 3 an Bord. Diese beiden Bücher werden von vielen durch die Nordwest Passage fahrenden Yachtcrews als besser als die englischen Admiralty Charts empfunden, was wir allerdings nicht bestätigen können. Die kanadischen Sailing



Abenteuer Northwest Passage

Directions müssen auf neuesten Stand gebracht werden, da die letzten Ausgaben sehr alt sind. Den amerikanischen Coast Pilot 9 für die Küste Alaskas findet man im Internet gratis zum Herunterladen.

- RCC Pilotage Foundation Arctic Waters Cruising Guide: viele Informationen und Erfahrungsberichte über Segeln in der Arktis sind in diesem gratis Werk zum Herunterladen gesammelt. Der Guide ist schon bei der Planung der Northwest oder Nordost Passage hilfreich. Man findet den Guide auf der Homepage der [RCC Pilotage Foundation](http://www.rcc-pilotage.com).



Schon während der Vorbereitung und Planung kann sich die Crew mit Eiskarten vertraut machen. Leider ist es unterwegs nicht leicht, Eiskarten zu erhalten, da sie nicht per Saildocs angefordert werden können. Die einzige Möglichkeit, Eiskarten unterwegs zu empfangen besteht darin, jemanden zu bitten, auf Anfrage die verkleinerte Eiskarte des betreffenden Gebietes zu senden. Deshalb ist es wichtig, sich schon vorab mit den Karten zu beschäftigen und auch den befreundeten Helfer in die Materie einzuführen. Der Cruising Guide von RCC Pilotage Foundation gibt alle wichtigen Internet-Adressen zum Thema Eis und Wetter.

Ausrüstung für die Crew

Wie auch in vielen anderen Blauwasser-Destinationen muss auf der Reise durch die Northwest Passage besonders auf die Ernährung der Crew geachtet werden. Speziell frisches Obst und Gemüse kann ein Problem werden, da nur noch wenig lagerfähiges Obst oder Gemüse in den vereinzelt Dörfern angeboten wird (zu sehr teuren Preisen). Ilulissat in Grönland ist der nördlichste Hafen,

in dem noch ausreichend Versorgung zu kaufen ist, die Dörfer weiter nördlich vertrauen auf Tiefkühlkost, wenn's ums Thema Grünzeug geht. Deshalb sollte der Smutje mit den Grundlagen der Lagerung von Obst und Gemüse an Bord gut vertraut sein.

Wir haben die Erfahrung gemacht, dass in Gläser gekochte Speisen auch bei Minusgraden an Bord nicht leicht auffrieren, weshalb Konserven als Proviant gut funktionieren. Gerade bei kleiner Crew an Bord empfinden wir selbst erzeugte Konserven als sehr vorteilhaft: auch wenn kaum Zeit zum Kochen an Bord ist, kann die Crew mit schmackhaften und vollwertigen Mittagessen versorgt werden. Zumindest bei uns an Bord spielt die Versorgung mit gekaufter Fertignahrung eine untergeordnete Rolle, sie sind teuer und schmecken uns meist nicht. Doch viele Segler auf der Route durch die Northwest Passage helfen sich mit gefriergetrockneten Fertigprodukten aus, welche meist schon von Europa oder den USA aus gebunkert werden.

Auch wenn man sich bei der Proviantierung nicht darauf verlassen sollte, dass die Versorgung mit Fisch aufgebessert werden kann, so ist doch der Arktische Ozean sehr produktiv und Angeln lohnt.

Um Dorsch und Plattfisch zu fangen, muss man am Grund fischen. Dazu verwenden wir einen Bleiköder mit Haken, über dem drei weitere kleine Plastik-Köder im Abstand von vielleicht 20cm geriggt werden. Bei wiederholtem Dippen (vom wenig treibenden oder ankernden Boot aus) am Meeresgrund gibt diese Anordnung der Köder den Anschein, ein kleiner Fisch würde jagen. Dorsch, Plattfisch und Skorpionfisch sind gierig und fahren auf die kleinen oder gleich den größeren Köder.

Mit dem auf südlichen Blauwasser Routen üblichen Schleppen von Köder konnten wir keine Erfolge erzielen. Nur



Abenteuer Nordwest-Passage

wenige Crews jagen, doch kann man in vielen Dörfern Fleisch



erlegter Robben, Landtiere oder Vögel kaufen.

Leider ist wilde Nahrung nicht mehr ganz unbedenklich. In den nördlichen

Gewässern fanden wir kaum noch Fisch, der nicht mehr oder weniger stark von Parasiten befallen ist. Auch bei Fleisch von Landtieren ist Vorsicht geboten. Noch in Norwegen wurden wir gewarnt, Dorsch (und auch anderen Fisch) immer gut durchkochen. Um auch die Eier von Würmern unschädlich zu machen, muss Fisch immer einige Minuten auf mindestens 60°C erhitzt sein, über einen Zeitraum von mehreren Tagen tiefgefroren oder gut getrocknet worden sein. Bei erlegten Tierfleisch ist vor allem beim Fleisch von Raubtieren Vorsicht geboten: Eisbär kann von Trichine befallen sein, nur langes kochen kann vor einer Übertragung schützen. Trichine können mittels Chemotherapie bekämpft werden, gelten aber als unheilbar. Auch wenn rohes oder wenig gekochtes Fleisch von Inuit zum Verzehr angeboten wird, raten wir von derartigen Kostproben ab.

Auch in Grönland spielt der Tourismus mittlerweile eine bedeutende Rolle und viele Touristen sind neugierig, die ungewöhnlichen Lebensmittel der Einheimischen zu kosten. Deshalb wird leider mittlerweile in manchen Restaurants in den wenigen Städten Grönlands wie auch in Norwegen oder Island Wal für Touristen angeboten. Während die Versorgung der Einheimischen mit Walfleisch seit jeher zum natürlichen Leben der Nordvölker gehörte, sollten Segler darüber nachdenken, ob sie Walfang als Geschäft mit dem Tourismus unterstützen möchten.

An Bord von Arktis-Fahrern ist es üblich, Trinkwasser von Bächen zu sammeln. In der Regel leben auch die Einheimischen von Oberflächenwasser, weshalb in diversen Dörfern nicht unbedingt einwandfreies Trinkwasser zu erwarten ist. Sollte die Yacht keinen Wassermacher an Bord haben, muss darauf geachtet werden, wo das Oberflächenwasser herkommt. Am Besten einen Wasserfall einer Gletscherzunge auswählen, oder Eis sammeln und

schmelzen. Bei Wasser ungewissen Ursprungs hilft allerdings nur Abkochen. Auch hier gilt wieder: speziell wo Hunde und Raubtiere zuhause sind, können sehr gefährliche Parasiten auf den Menschen übertragen werden.

Neben der Ernährung ist natürlich auch ausreichende Kleidung für die Gesundheit der Crew wichtig. Dabei haben sich Isolierte Gummistiefel (einfache Yacht-Gummistiefel genügen nicht!) und isolierte Overalls (Flotation Suits) aus dem Fischereibedarf bewährt. Beides ist sowohl im Skandinavischen Raum und in Grönland zu gemäßigten Preisen erhältlich. Auch in Alaska und Kanada ist gute Ausrüstung aus dem



Fischereibedarf erhältlich. Unserer Erfahrung nach hilft auch „High-Tech“ Unterkleidung nicht wirklich gegen Schwitzen, auch wenn's die Werbung anders verspricht. Die beste Hilfe gegen Kälte durch nasse Sachen ist immer noch, genügend Kleidung für drunter an Bord zu haben, um nasse Sachen zu wechseln.

Für die Hände haben sich bei uns an Bord Gummihandschuhe aus dem (norwegischen) Fischereihandel bewährt, vorausgesetzt, es sind mehrere dünne Baumwollhandschuhe für drunter zum Wechseln an Bord.

Mützen sollten mehrere an Bord sein, Fellhauben (auch Kunstfell) mit herunterklappbare Ohren haben sich sehr bewährt, sie gehen nicht verloren und halten die Ohren warm. Sonnenbrillen für Fahrten durchs Eis und Skibrillen für



Abenteuer Northwest Passage



raue Bedingungen sollten an Bord sein.



Wichtig beim Reisen durch arktische Gebiete ist guter Mückenschutz an Bord: Moskitonetze und Sprays. Die Saison für Mücken ist zwar nur kurz, aber deckt sich leider auch mit der Saison der Segler!

Zum Schutz gegen viel größere Gesellen - gegen Eisbären, muss eine Waffe an Bord sein, die auch zum Landgang stets mitgenommen wird. In

der Regel führen

Yachten eine Jagdflinte für Schrot mit, wogegen Grönländer meist mit Kugelgewehren ausgestattet sind. Um einen angreifenden Eisbären zu stoppen, kann Schrot zu wenig sein, deshalb muss spezielle Munition fürs Schrotgewehr an Bord sein. Die Waffe sollte außerdem bequem zu tragen sein (Tragegurt) und der Umgang mit der Waffe sollte von allen Crewmitglieder geübt sein. Natürlich darf die Waffe nur im äußersten Notfall gegen einen Bären eingesetzt werden. Man sollte sich vorab über die Regulierungen bezüglich der Mitnahme einer Waffe in den verschiedenen Länder informieren.

Um an Bord einer Yacht in die USA einreisen zu

können, wird mittlerweile ein vorab beantragtes und erhaltenes Visa verlangt. Dieses Visa kann auf jeder amerikanischen Botschaft beantragt werden. Ohne Visa durch die Northwest Passage zu fahren wäre sehr dumm, wird die Einreise in die USA verwehrt oder nur für einen kurzen Zeitraum (wie zum Beispiel ein oder zwei Wochen) erteilt, steckt die Yacht in ernsthafte Probleme. Denn dieses Seegebiet Nonstop bis Kanada segeln zu müssen ist mehr als gefährlich.

[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