

Sumpflandschaften, Gärten, Industrielandschaften Der Intercoastal Waterway

Wir wollen von Beaufort nach Norfolk über den ICW segeln, die Alternative wäre raus auf den Atlantik, sechzig Meilen nach Osten aufkreuzen und dann mit weitem Abstand nach Norden. Cape Hatteras ist berüchtigt für seine Stürme und die hohen, rauhen Seen. Wir sind eher auf entspanntes Reisen als denn auf Abenteuer, uns reizt der ICW.



Allgemeine Informationen über den ICW

Die gesamte Ostküste der USA ist flach. Marschland, Schwemmland, vorgelagerte Nehrungen und Inseln schützen die Küste. Zahlreiche Flussläufe aus den Apalachen münden in den Atlantik, bilden ausgedehnte Flußdelten wie in der Gegend von Cap Hatteras. Die Wassertiefe vor der Küste bleibt viele Meilen gering, zwischen 3 bis 20 Metern, einer der Gründe warum so viele Wracks hier liegen. Der Intercoastal Waterway ist 3000 Meilen lang und erstreckt sich von Miami im Süden bis Boston im Norden. Moore, Flussläufe, Kanäle, breite Meeresarme wechseln sich ab. Insbesondere in North Carolina säumt unbesiedelte Natur weite Strecken des Waterways. Die kommerzielle Nutzung ist heutzutage nur noch gering, Wassertiefen unter 3 Metern, wandernde Sandbänke, enge Kurven behindern die größeren Schiffe.

Die Nutzung ist für Sportboote kostenlos, dies schließt auch den Service der Hebebrücken, öffentlichen Anlegestegen und Schleusen ein. Für den Wassersport sind diese Gewässer ideal, lange Strecken können bereist werden ohne den Mast legen zu müssen (sofern dieser nicht mehr als 17 Meter über der Wasserlinie misst), die Landschaft bietet sowohl Abwechslung als auch Infrastrukturen und das Wasser bleibt selbst bei Sturm noch relativ glatt. Gefahren wird nur tagsüber, denn die Fahrwässer sind eng, die Seezeichen vielerorts unbefeuert und frisch entstandene Sandbänke natürlich nur mit dem aufmerksamen Auge zu erkennen. Dies wird jedoch durch das trübe Wasser – je nach Gebiet moorig golden, erdbraun, grün erheblich erschwert. Wegen des flachen Landes kann der Wind den Waterway meist gut erreichen, so dass weite Strecken auch unter Segel zurückgelegt werden können. Aufkreuzen ist vielerorts nicht möglich. Über Nacht zu ankern ist unproblematisch; auch wenn auf den Karten nur selten Ankerplätze ausgewiesen sind, gibt es – außerhalb enger Kanalabschnitte – reichliche Möglichkeiten. Der Grund ist überwiegend schlammig–klebrig und hält gut, Felsen und harter Grund sind in diesem Abschnitt nicht vorhanden. Nur auf die Wassertiefe muss man achten; das Fahrwasser ist meist 3,5 Meter tief, außerhalb nicht immer kartographiert und eher seicht. Mit unseren 90 cm Tiefgang hatten wir keine Probleme. Im ICW gibt es einen Abschleppdienst. Die meisten Yachten sind Vereinsmitglieder, ähnlich dem ADAC. 90 \$ Jahresbeitrag und das Schiff wird, wenn es aufgelaufen ist, in kurzer Zeit von einem kleinen kräftigen Schlepper wieder freigezogen, tägliche Routine auf dem ICW. Mit einem tiefergehenden Mono ist die Mitgliedschaft sicherlich ratsam.

Brücken und Industrielandschaften

Wir verlassen unseren lieb gewonnen Liegeplatz an Jims Steg. Nur eine Meile weiter, östlich von Beaufort liegt die erste von vielen Brücken. Die Newport River Bridge ist eine alte beidseitige Klappbrücke, die am Ende ihrer Nutzung



angelangt ist. Noch funktioniert sie, doch es gibt keine Ersatzteile mehr für diesen Brückentyp; in der Stadt ist die Diskussion lebhaft wie sie später repariert oder ersetzt werden soll, die Lokalpolitik kocht. Die Verständigung mit dem Brückenpersonal läuft über VHF, Kanal 13 im gesamten ICW Bereich. Diese Brücke öffnet stündlich, andere halbstündlich oder auf Anforderung, das System klappt reibungslos.

Im Süden ist das Industriegebiet von Moorehead samt der Hochbrücke zu sehen, die auch den ICW überspannt.



Zahlreiche und sehr unterschiedliche Brücken begegnen uns auf den nächsten 200 Meilen, da sind die modernen Hochbrücken aus Spannbeton, sie werden bevorzugt gebaut, da sie kein Personal benötigen und der Verkehr ungehindert fließen kann. Mit ca. 19 Metern lichter Höhe setzen sie den Maßstab für die Segelschiffe.



Für uns natürlich hoch genug, doch bei der ersten Passage halten wir den Atem an, ich fahre gaanz langsam, denn von unten sieht es eng, sehr eng aus!

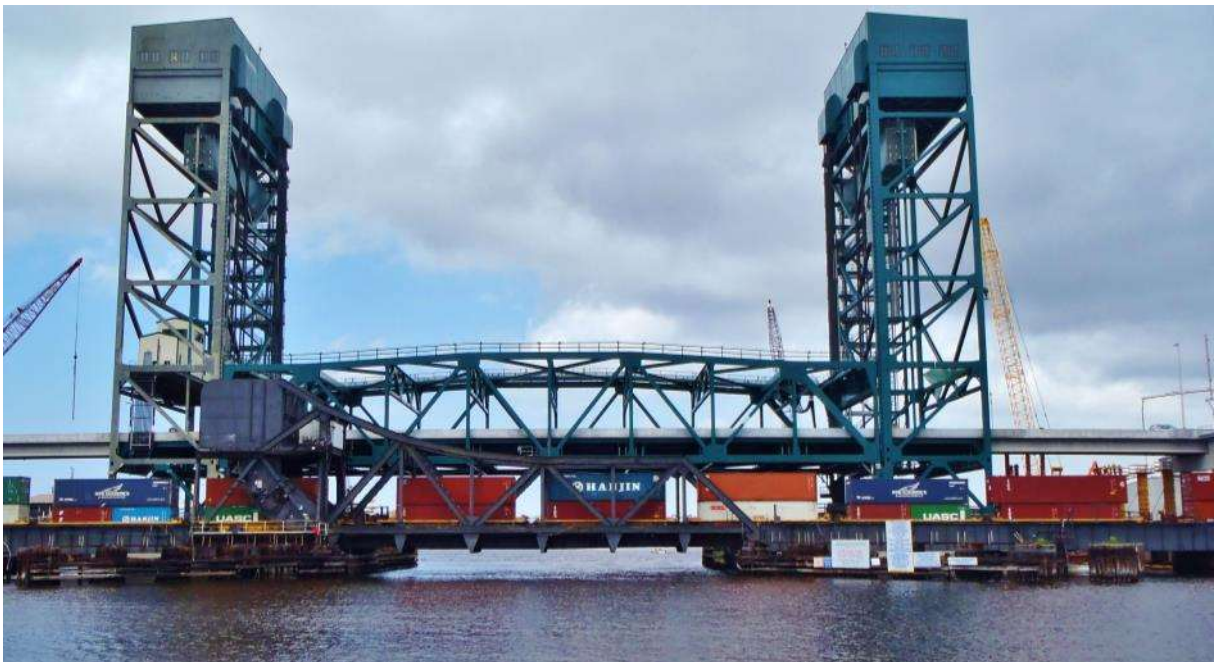
Eiserne Klappbrücken für die Eisenbahngleise haben eine typische Gestalt



und sind immer rostig, jedoch noch in Betrieb. Normalerweise stehen sie offen, nur wenn ein Zug kommt werden sie abgesenkt, der Bahnverkehr ist auch in den USA zurückgegangen. Schwingbrücken sind auch im Einsatz, unterschiedliche Typen gibt es, einige drehen um eine zentrale Achse andere werden seitlich verschwenkt, das Auge bekommt viel zu sehen!



Und je näher wir im Laufe der nächste 5 Tage Norfolk kommen umso häufiger werden die Brücken umso öfter fahren wir durch Industrielandschaften. Hubbrücken für Straßenverkehr und für die Schiene liegen dicht hintereinander, ein Kilometer langer Zug mit Containern



bummelt über die Brücke, während sich der Skipper eines größeren Seglers

besorgt nach der Durchfahrtshöhe erkundigt. Berechtigt ist seine Sorge denn die Straßenhubbrücke war einige Tage defekt, konnte nicht in die volle Höhe gehoben werden, doch nun ist sie wieder ok.



Dann klappt die Eisenbahnbrücke hoch, die Straße schwebt in die Höhe, wir können passieren.



Die südliche Industriezone von Norfolk kommt in Sicht.

Wasserwege

Vielfältig sind die Wasserwege. Die breiten Sounds, der Pamlico Sound der Albemarle Sound sind bis zu 16 Meilen breit, hier kommt auch eine kurze Windsee auf.



Aufkreuzen kann man hier ohne weiteres, denn die Wassertiefen sind mit 3 bis 10 Metern ok. Nur weiter draußen zum Atlantik hin, bei den Outer Banks wird es seicht, man kann zu Fuß laufen.

In den Flüssen wird es enger, sie mäandern durch Sumpfgebiete, im



Hochsommer sollen die Moskitos eine Plage sein doch jetzt Anfang Juni ist es auch diesen Quälgeistern noch zu kühl.

Die Kanäle sind schnurgerade, waren einmal 60 Meter breit doch jetzt sind die Ufer durch Erosion zurückgewichen, aus dem Wasser ragende Baumstümpfe zeigen an wo vor Jahren noch Wald stand. Die Hurrikane haben die Kanäle als willkommene Schneise genutzt und die Wälder am Rande teilweise wie mit einer Sense gemäht, die Ufer sind voller alter Stämme.



Weite Teile sind unbesiedeltes Sumpfgebiet, doch zwischendrin gibt es kleine Siedlungen, einzelne Villen mit Anlegestegen.



Der Bootsverkehr ist überraschend gering; wir hatten gehört auf dem ICW könne man am Wochenende nicht unterwegs sein, so viele und so schnelle Motorboote seien unterwegs! Stimmt nicht, zumindest nicht für diesen Abschnitt. Und die Motoryachten, die uns entgegen kommen oder überholen gehen mit der Geschwindigkeit runter, überholen uns mit einem Plus von nur zwei Knoten und entschuldigen sich auch noch über UKW wegen eines möglichen Ungemachs. Auch in Gesprächen mit Motorbootfahrern haben wir den Eindruck, dass diese keine eigene PS geile Spezies sind sondern rücksichtsvolle Bootsleute, die eben Motorboot statt Segelboot fahren. Die Trennung zwischen Menschen und Motorbootfahrern findet hier offensichtlich nicht statt.

Einem Baggerschiff, einem Schlepper und zwei Schubverbänden begegnen wir in 4 Tagen, mehr Berufsschiffahrt gab es nicht.



Viele Seezeichen sind nicht beleuchtet, und fast alle sind Nistplatz für Seeadler geworden: gute Aussicht, guter Schutz und das Nest kommt frei Haus als Halbfertigbau, da möchte man ein Vogel sein!



Ankerplätze, Anlegestellen

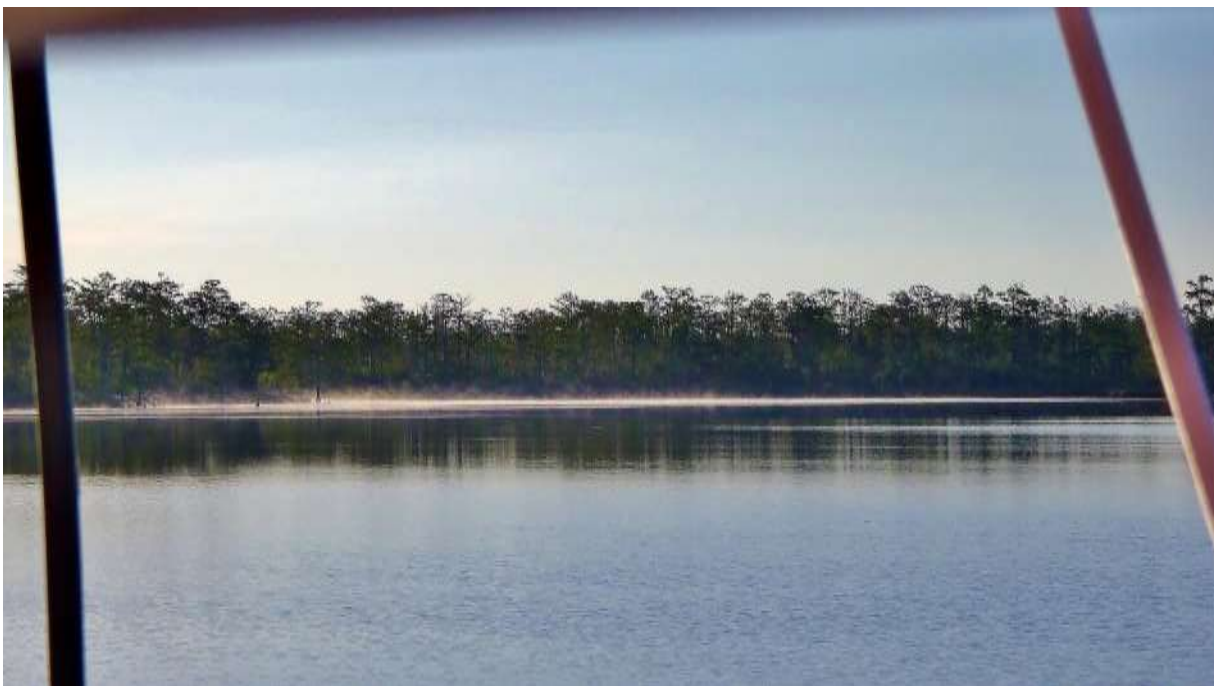
Ruhige Plätze gibt es allenthalben, kleine Flussläufe, die in einen Kanal münden, Seen, tiefe Buchten, lange Ufer mit ablandigem Wind, wer nicht weiter möchte kann fast überall ein kommodos Plätzchen finden. Einige Marinas gibt es auch für die Leute die an diesen maritimen Campingplätzen eine Freude haben.

Wir halten Ausschau nach ruhigen Plätzen. So z. B. in der South Bay am Ende





des Alligator River, mitten in einem Naturschutzgebiet, kein einziges Haus weit und breit, Wasser, Wald, Moor. Am Morgen hebt sich der Nebel, eine sehr nordische Stimmung.



Doch in der Nacht gab's am östlichen Nachthimmel den Krieg der Sterne! Die US Luftwaffe betreibt in der Gegend einen wichtigen Stützpunkt und in dieser Nacht wurde der Luftkampf geübt, Jagdflugzeuge flitzen durch die Luft senkrecht aufsteigend, sich gegenseitig jagend, die Nachbrenner glühen auf,

Raketen und Leuchtschmuckmunition erhellen den Himmel, wir haben gerade Westen Wind und so sehen wir ein Spektakel, ohne dass das Donnern der Motoren bis zu uns dringt.

Im Campbell Creek bekommen wir nachts Besuch von einem Dutzend quitschgrüner Frösche, die sich an Deck und in der Plicht in geschützte Winkel und Ecken verkrochen hatten, noch zwei Tage später finden wir diese



blinden Passagiere, die wir wieder über Bord befördern. Jedenfalls sind sie nicht bis in die Koje gekommen, aus einem zerquetschten Frosch kann kein Prinz mehr werden...

Tropischer Sturm Andrea , Erdbeerernte und Internet

Bei Great Bridge gehen wir an die öffentliche Pier und machen mit acht Leinen fest, der tropische Wirbelsturm Andrea naht und hier können wir ihn in Ruhe abwettern. Ein Ort mit Einkaufsmöglichkeiten befindet sich in Gehnähe, Wälder, aber keine Bäume direkt am Ufer, die Pier ist solide, öffentliche Müllentsorgung vorhanden und außer uns liegen noch vier andere Yachten dort. Im Einkaufszentrum gibt es einen Radio-Shack Laden in dem wir einen Internetzugang erwerben, der über eine SIM Karte arbeitet und gleichzeitig als WIFI für bis zu fünf Geräten funktioniert. So etwas brauchen wir, denn in den USA gibt es nur noch wenige Internetcafés und die privaten WIFI`S sind

fast alle abgesichert. Die Inbetriebnahme des Gerätes sei sehr einfach, ich bin skeptisch und gestehe dem Geschäftsführer ein technischer Idiot zu sein, ob er mir nicht helfen könne, es einzurichten. Der Mann ist freundlich und kompetent, er arbeitet an dem Problem volle zwei Stunden mit Rückrufen an den Provider, dann funktioniert die Verbindung einwandfrei. Und wie zum Beweis meiner Blödheit vergesse ich in dem Laden meine Kreditkarte und die Unterlagen für das Gerät... Nicht so schlimm, er hat es bemerkt und alles sicher weggestaut.

Zwei Nächte bleiben wir in Great Bridge; der erste tropische Sturm dieses Jahres der anderweitig für Überschwemmungen und Opfer sorgte ging harmlos über uns weg, bescherte uns Regen für die Deckswäsche und zum



Auffüllen der Frischwassertanks, ließ das Wasser des Kanal um einen halben Meter steigen, Böen trieben kleine Äste und Blätter durch die Luft und das war`s dann schon.

Ein deutschstämmiger Amerikaner, Klaus, mit unverkennbarem Hamburger Akzent kommt vorbei, lädt uns ein mit zum Erdbeerpflücken zu fahren, es

eile, denn die Saison geht zu Ende; davon hatten wir natürlich keine Ahnung! Einen Eimer voller frischer Erdbeeren für fünf Dollar gepflückt, am Abend gab es Erdbeerbowle und Schrimps in einer Erdbeersauce, lecker! Von Ihm erfahren wir auch von dem Hafenfest in Norfolk. Die große Bootsparade ist wegen Andrea schon abgesagt, aber das Feuerwerk, das größte, das jährlich an der Ostküste gegeben wird, soll am Samstag nach Sonnenuntergang stattfinden.

Tarnfarben und Feuerwerk

Nach Norfolk sind es nur noch 12 Meilen. Geruhsam zur Mittagszeit legen wir ab, fahren in die Schleuse. Diese soll nicht einen Höhenunterschied ausgleichen sondern nur die unterschiedlichen Strömungen und Tideneinflüsse trennen die zwischen dem Bereich der Chesapeake Bay im Norden und dem Albemarle Sound im Süden bestehen. Das Schleusenpersonal hilft beim Anlegen und Ablegen, so einfach haben wir es lange nicht mehr gehabt! Die Leinen müssen nicht geworfen werden, sie kommen mit langen Bootshaken und ziehen sie an Land, ein Service der vom Zero-competence level der jeweiligen Crew ausgeht, staunend sieht es der Skipper...

Wir nähern uns Norfolk. Industriegelände begleiten den Kanal, Schrottplätze, Brücken, Silos, alles in Betrieb, keine Industriebrachen. Werften erscheinen



am Ufer, das tarnende Grau der US- Marine bedeckt die Schiffe, sehr effektiv! So kontrastarm, dass auf den meisten Fotos zu wenig zum Zeigen zu sehen

ist! Fast kein Schiff in zivilen, bunten Farben. Security Boote schirmen die Marine ab, kein ziviles Boot darf näher als 100 Yards ran. Norfolk ist der größte Kriegsmarinehafen der Welt.

Gegenüber dem Stadtzentrum von Norfolk finden wir am Nachmittag einen wunderbaren Ankerplatz, etwas abseits vom Fahrwasser, guter Ankergrund auf 5 Meter Tiefe, der Ankergrund wird langsam voller; Motorboote ankern im Päckchen, Partystimmung kommt auf, die Leute baden im braunen Flusswasser, am gegenüber liegendem Ufer soll um 21:30 das Feuerwerk beginnen. Ausländische Yachten sind nicht vorhanden, dieses größte Hafenfest der Ostküste der USA wird offensichtlich im Ausland nicht so recht beachtet.

Einen Dreimaster mit niederländischer Flagge machen wir am anderen Ufer aus, ansonsten sind die USA unter sich. 14 Boote der Polizei, des Umweltschutzes, des Hafenamtes patrouillieren den Bereich, grüßen freundlich und sind martialisch bewaffnet.

Das Feuerwerk startet pünktlich, eine halbe Stunde lang genießen wir von unserem Logenplatz das schillernde Spektakel, bei dem die Farbe immer dem



Knall vorausgeht, einen halben Kilometer sind wir von der Schute entfernt auf der die Feuerwerker Lichtorgeln in den Himmel schicken.

Nach dem Feuerwerk wird es bald still im Ankerfeld. Die Motorboote, die im Päckchen das Fest erlebten, lösen sich auf, nur wenige bleiben über Nacht und am Morgen sind nur noch ein Dutzend Schiffe vor Anker.

Wir gehen Anker auf. Die Wettervorhersage ist günstig, wir wollen hinaus auf den Atlantik, am Delaware und an New Jersey vorbei nach New York segeln, ca. 300 Meilen.