

## Norfolk nach New York

### Auslaufen aus der Chesapeake Bay

Der erste tropische Sommersturm(Andrea) ist die letzten Tage durchgezogen, einige Tage mit ruhiger Wetterlage sollten folgen, das Feuerwerk gestern Abend beim Norfolk Harbour Fest war grandios, mehr, besseres oder gar



farbenfroheres haben wir hier nicht zu erwarten. Um acht Uhr morgens gehen wir Anker auf, für den Vormittag ist schwacher Wind aus Osten angesagt. Wir müssen gegen an motoren bis zum Ausgang der Chesapeake Bay, die durch eine lange Straßenbrücke gegenüber dem Atlantik begrenzt ist. Zwei Durchlässe gibt es, bei denen die Straße in einen Tunnel geführt wird, wir halten auf den nördlichen zu. Die Kaianlagen der US- Kriegsmarine strecken sich meilenweit hin, abgesperrt mit Schwimmpontons, bewacht von Patrouillenbooten, auf dass nur keiner zu Nahe käme mit einer Bombe an Bord. Fotografieren ist erlaubt, das kann man eh nicht verhindern. Graue Kriegsschiffe, Flugzeugträger, U-Boote liegen dort, einige eingedeckt als ob Cristo eine Verhüllungsinzenierung als Dauerevent veranstaltet. Die schnittige Eleganz früherer Kriegsschiffe ist dahin, heute herrschen die Stealth- Formen vor, fensterlose Schiffe mit schrägen Aufbauten, Luken, die



die Abschussrampen der Raketen abdecken, alles glatt, nichts gefällig – was ja auch nicht die Aufgabe dieser maritimen Kriegsmaschinen ist...Das Grau der Schiffe ist deprimierend effektiv, es geht in den etwas diesigen Tag über, Grenzen zwischen Wasser, Luft und Schiff verwischen, wir können uns kaum vorstellen wie man bei geistiger Gesundheit an Bord solcher Depressionsdampfer überleben kann. Da braucht es schon den äußeren Feind zur Ablenkung von dieser Tristesse.

### **Auf den Atlantik**

Gut haben wir es– gestern das Feuerwerk und heute können wir einfach an den grauen Dysästheten vorbei brummeln, es wird wärmer, die Sonne kann wieder auf die Haut, mittags passieren wir den nördlichen Durchlass, Wind



kommt auf aus Ost Süd Ost, es wird still im Boot, die Maschine schweigt, nur das Heckwasser gurgelt leise, die niedrige Küste, obwohl nur 7 Meilen entfernt verschwindet unter dem diesigen Horizont.

Ausatmen – Entspannen –Lächeln durchzieht das Gemüt.

## Nachtwache

Es brist etwas auf, die Twiga läuft behände mit 6–7 Knoten, das Heckwasser erscheint in der Dunkelheit schneller zu laufen, Plankton leuchtet mit Wassersternchen auf, die Wellen erscheinen in der Nacht höher als tagsüber, ihre Macht hebt uns an, läuft unter uns durch, schiebt uns ein wenig dem Ziel näher. Das Wasser ist kalt geworden, 17–18 Grad, der Golfstrom verläuft weiter östlich, hier unter der Küste bringt der Labradorstrom seine kalte Last aus dem Norden an.

Es wird diesig, der Horizont verschwimmt, nur über uns sind noch Sterne zu sehen, dann verschwinden auch diese; statt deren Leuchten wirft die Dreifarbenlaterne in der Masttop ihre breiten Lichtfelder in die Nacht, der Nebel ist da. Feucht–kalt, das Deck glänzt vor Nässe, schnell und zum ersten Mal seit langer Zeit muss das Ölzeug aus dem Schrank, ein Wollpullover, eine Leggings angezogen, die Pflichtpolster unter Deck statt dessen eine Gummi Luftmatratze auf die Bank, eine heiße Suppe gekocht, nordisch wird's im Gemüt. Etwas böig kommt der Wind aus Süden, mal geht es zockelig langsam mal zügig voran, das Radar läuft nun ständig, Lauschen in die Nacht, doch wir bleiben allein. Im AIS ziehen einige Frachter weiter draußen vorbei. Wir teilen die Nächte wieder in zwei Schichten a' 7 Stunden auf, für uns ein guter Rhythmus; wenn einer von uns früher müde wird, wird eben der andere früher geweckt, doch meistens kommen wir so gut zurecht. Die Morgendämmerung erscheint diffus, an der Seereling, an Deck glänzen Wassertropfen, der Nebel hebt sich wie ein Vorhang für den Tag.

## Tornadowarning

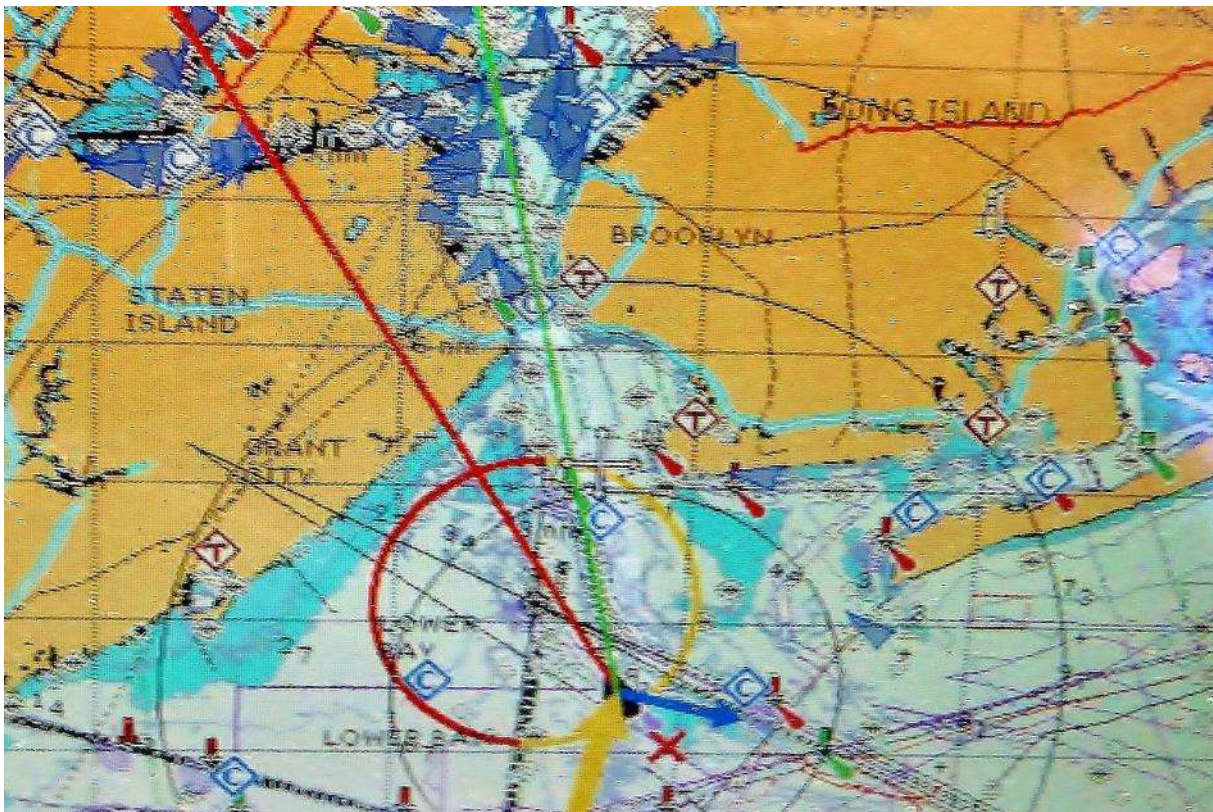
Ein Etmal von 120 Meilen, ok. Querab die Mündung des Delaware, 4 Tanker liegen in drei Meilen Abstand vor der Küste leer auf Reede; die Sonne kommt zögerlich, es bleibt diesig, Sicht um 2–4 Meilen, Wind von achtern und mit ausgebaumter Genua segelt es sich kommod. Eine unklare Spannung liegt in der Luft, wir kennen das Revier nicht, wären wir in der Ostsee würde ich meinen, da braut sich was zusammen. Also lassen wir den Blister im Sack, begnügen uns mit 4,5 Knoten. Das Barometer fällt, nicht dramatisch, der Wind brist auf, zum Abend nehmen wir den Spibaum wieder an Deck. Auf VHF(an der USA– Küste wird der Wetterbericht kontinuierlich auf den Kanälen



1–5 gesendet) wird jetzt vor Gewittern und Tornados gewarnt, kleine Boote sollten umgehend Schutz suchen, Hochwasserwarnung und Überschwemmungsankündigungen, es hört sich dramatisch an, da wird uns bange! Die Anspannung, die Dramaturgie der Nachrichten ist ansteckend, weckt das Bedürfnis nach Schutz, enthüllt Ängste. Es sind mehr der Ton und die ständigen Wiederholungen die dieses Gefühl der Gefahr auslösen, der eigentliche Kern der Nachrichten ist nüchtern betrachtet wesentlich undramatischer. Die Küste von New Jersey anzulaufen ist keine gute Option, denn in Land Nähe sind nun mal die Gewitter und Tornados häufiger, wir bleiben draußen, nehmen noch etwas mehr Abstand und schalten die Wetterkanäle aus. In der Nacht wird es böig, Wind aus Süd-Süd-West, 30 Knoten. Mit gereffter Genua läuft die Twiga ruhig dahin, sieben Stunden fixes Segeln, dann ist der Zauber vorbei, es wird wieder ruhig, nur auf VHF werden die Warnungen weiter durchgegeben. Später auf unserer Reise bekommen wir mit, dass die Wetterdienste jede entfernte Möglichkeit eines Unwetters sofort an die Bevölkerung weitergeben. Wir hatten unseren Adrenalinschub...

### New York in Sicht

Mittags am dritten Tag kommt Sandy Point in Sicht, die elektronische



Seekarte wimmelt von Fahrwassertonnen, Seezeichen,

Verkehrstrennungsgebieten, den violetten Dreiecken der AIS Signale, es wird völlig unübersichtlich. Erstmals müssen wir die AIS Signale unterdrücken, die Anzeige der Seezeichen und Tiefenangaben auf ganz grob stellen um überhaupt unseren Kurs auf dem Bildschirm bestimmen zu können.

Wir wollen bis zum Abend noch nach Manhattan kommen, im Hudson River soll es eine Marina mit Bojen und Ankermöglichkeiten auf der Höhe der 79. Straße geben. Bis dorthin sind es noch 20 NM und die Ebbe läuft uns mit 3–4 Knoten entgegen. Doch Neptun hat ein Einsehen, er schickt uns Südwesten Wind mit 25–30 Knoten, wir laufen unter Vollzeug und – wegen der Böenlöcher in Land Nähe und unter Brücken– mit einer Maschine im Stand By. Rasante Fahrt durchs Wasser, 8–10 Knoten und immerhin noch 6 Knoten



über Grund an der Romer–Untiefe mit seinem pittoresken Leuchtturm vorbei, unter der Hochbrücke von The Narrows hindurch, verfolgt von einem riesigen Containerfrachter. Die Fahrwassertonnen sind alle mit Nebelglocken ausgestattet, die im Dreiklang durcheinander bimmeln, das muss bei Nebel ein Konzert sein in dem feinstes konzertantes Differenzierungsvermögen gefragt ist...

Nach der Brücke wird der Verkehr dichter, Schnellfähren, Frachter, Schubverbände, Schlepper, Küstenwachboote, alle schneller als wir unterwegs; Aufmerksamkeit ist angesagt und das Segeln bei böigem Starkwind unter Vollzeug macht das Einlaufen in New York spannend. Die Freiheitsstatue vor der Küste von New Jersey bleibt backbords liegen, klein



wie ein Spielzeug aus der Entfernung. Beschauen kann man sie derzeit eh nur



von außen, Sandy hatte im letzten Herbst der Bronze-Lady und ihrer Insel übel mitgespielt, die Reparaturarbeiten sind noch im Gange.

Die Twiga läuft auf die Skyline von Manhattan zu, die mehr und mehr den Horizont ausfüllt, bestens beleuchtet von der nun schon abendlichen Sonne.



Die alten Wolkenkratzer aus Stein mit ihrem wundersamen Zuckerbäckerzierrat, die nüchternen Bauten der sechziger und siebziger Jahre und die blau schimmernden Glastürme der letzten Jahre – ein beeindruckendes Ensemble an dem wir unter Segeln vorbeiziehen. Das Ufer

ist grün, Fahrradfahrer und Jogger eilen am Hudson entlang, Parkanlagen säumen das Ufer. New York hat sich sehr – zum Guten!– verändert seit meinem ersten Besuch hier vor 42 Jahren. Nur eigenartig, die Insel Manhattan hat fast keine Marinas! Auch auf dem Hudson sind nur wenige Segelboote unterwegs. An den Flüssen, die wir bislang bereist hatten besaßen die Amerikaner vor fast jedem Haus einen Steg, kleiner Gemeinden betrieben Marinas, doch hier unter den Hochhäusern gibt es ein befestigtes Ufer, Anlegemöglichkeiten für Fähren und Passagierschiffe doch fast keine Möglichkeiten für Segler.

### **Vor Anker und an der Mooring im Hudson River**

Die Ausnahme ist die 79. Street Yacht Basin Marina, eine heruntergekommene Anlage bei der man an Schwimmstege gehen kann(kostet 2500\$



pro Monat) oder an eine Mooring (180\$ pro Woche, für New York ein Schnäppchenpreis). Die 79. Straße ist zentral gelegen, querab von der Mitte des Central-Parks, ideal für Stadtbummel, Busse 200 Meter weiter.

Die Marina hat 10 Bojen für Gastlieger, man erkennt sie an der gelben Farbe. Der Liegeplatz ist unruhig, die Strömung schnell, ca. 3 Knoten, häufig steht Strom gegen den Wind, eine steile Welle entsteht. Treibgut und allerlei Müll kommt angeschwommen, meterlange, dicke Balken, Plasticontainer, Äste, Styropor, da mutet es schon komisch an, dass der Segler in dem Fluss nicht seine Toilette benutzen darf. Wir lagen zunächst vor Anker, eine Anchorage



ist ca. eine Meile nördlich von der Marina ausgewiesen, danach eine Woche



an einer Mooring. Der Preis für das Anlanden des Dingis in der Marina ist fast mit den Mooringkosten identisch.

Strömungswechsel und Winddruck sind heftig; auch ohne Sturm riss bei der „Shangrila“, einer Österreichischen Lagoon 420, nachts die Mooringleine, nachdem sie zuvor den Decksbeschlag verbogen hatte. Wir hatten die Tonne





mit zwei zusätzlichen Fendern ab gepolstert, weil sie täglich mehrfach gegen die Bordwand polterte.

### Erholsame Liegeplätze weiter östlich

Bessere Liege- und Ankerplätze gibt es weiter östlich. Wir segeln platt vor dem Laken über den East River unter der Brooklyn High Bridge, die 1883



errichtet wurde und derzeit zur Hälfte wegen Reparaturarbeiten verhüllt ist, erreichen passieren das Nadelöhr des Flusses, Hells Gate, mit 4 Knoten Strom von achtern und nach einigen weiteren Windungen erreichen wir den Long Island Sound, an dessen Ufern sich zahlreiche Marinas und sichere Ankerplätze befinden. So zum Beispiel Mamaroneck Harbour (40° 56' / 76° 43') an der Nordseite des Soundes. Die Bahn ist zehn Minuten zu Fuß vom Hafen entfernt, der auch ein öffentliches Dingidock aufweist. Die Zugreise zur Central-Station in Manhattan dauert 30 Minuten und für den ruhigen Ankerplatz muss man nichts zahlen... Abgesehen von diesen Vorzügen ist der Ort selber hübsch mit vielen kleinen Läden und Restaurants, zahlreiche Yachten liegen im Hafen und außen an Mooringen bzw. vor Anker.

Wir ankern auf drei Metern Tiefe; Sand und Schlickgrund, wenig Strömung,



viel Platz, nur etwas Wellenschlag bei auflandigem Wind, keine Autos, nur die Geräusche der Natur, und doch sind es mit dem Dingi nur 5 Minuten in den Stadthafen.