

Neuengland, Sommer 2013

Vielfalt

Welch Wechselspiel des Wetters, der Landschaften! Lange, ja sogar einsame Sandstrände, Nehrungen, dahinter Lagunen;



tief eingeschnittene Buchten, Fjorde; tausende kleine Inseln, aus Granit, dazwischen gestreut unbenannte Felsen. Dichte Wälder, Tannen, Zedern, Eichen. Alles und noch mehr finden



wir auf den 400 Meilen an der Ostküste der USA bis Maine. Dicht besiedelt sind die Bundesstaaten von Neuengland und dennoch gibt es an der Küste noch viel Raum, viel unverbaute Natur.

Ein neues Revier

Für uns ein reizvolles Revier, es stellt neue Anforderungen an uns. Die Tide ist mit 3 Metern Hub zu berücksichtigen, an engen Stellen kommen Strömungen bis zu 4 Knoten hinzu.



Nebel und Sonnenschein wechseln sich am gleichen Tag mehrfach ab. Und im dichtesten Nebel können noch immer Windgeschwindigkeiten von 20–25 Knoten blasen, der Wind ändert nichts an der dicken Suppe. Dann wieder, wenn alles offen wird, leuchten die satten Farben des frühen Sommers, die Sonne erwärmt die Haut, dringt tief erheiternd ins Gemüt. Felsige Inseln, enge Durchfahrten, granitene Untiefen erfordern

eine genaue Navigation, nur selten finden sich in Küstennähe längere Segelstrecken, die völlig Hindernis frei sind.

Hummer, Fischer und Navigation

Gewöhnungsbedürftig sind auch die Unmengen von Hummerkörben, die bis zu einer Tiefe von 50 Metern dicht nebeneinander ausgelegt werden; viele Quadratmeilen der Küstengewässer sind mit deren leuchtend farbigen Bojen gekennzeichnet. Die Schwimmkörper sind aus Styropor oder PU



Schaum, wenn sie in die Schraube kommen passiert meist nicht allzu viel, jedenfalls nicht bei den starken Motoren der Fischer. Wir mit unseren 2x 20 PS Motörchen müssen mehr aufpassen, ein Seil um den Saildrive kann die Schraube blockieren. Also müssen wir bei Maschinenfahrt den Bojen ausweichen, nur unter Segel, wenn die Faltpropeller die Ohren angelegt haben ist unser Unterwasserschiff so glatt, dass wir unbesorgt mitten durch die Hummerkorbfelder segeln können. Die Fischer greifen die Boje mit einem Peekhaken, hängen das Seil in eine

hydraulische Winde die zügig den Korb an Bord hievt. Eine Hummerschutzzeit gibt es hier nicht, jedoch müssen die Fischer kleine Tiere (Schwanzlänge unter 8 cm) und tragende Weibchen sofort wieder über Bord geben. Diese sinnvolle Regel wird offenkundig auch beachtet, wir passieren die Hummerboote und sehen wie die Fischer mehr als die Hälfte des Fanges sofort wieder über Bord werfen. Der jeweilige Korb bleibt an Bord, ein neuer wird ausgeworfen, das Boot geht mit Vollgas zum nächsten Korb, Eile ist geboten wenn die Tagesfahrt Gewinn bringen soll. Von starken Motoren getrieben röhren diese ca. 10–13 Meter langen halboffenen Schiffe durch die Bojen Felder und zurück zum Hafen, zur Verkaufsstation und zur Pier an der die Körbe gereinigt, repariert und mit neuen Ködern für den nächsten Tag ausgerüstet werden. Ca. all drei Tage werden die Körbe geleert. Als Fulltime Job kann davon fast keiner leben, doch als Teilbeschäftigung ist diese Hummerjagd sehr beliebt. Allein in Maine wurden 2009 genau 8283 Lizenzen für die Boote ausgestellt, die 3.144.858 Körbe in Betrieb hatten. Der Ertrag in 2012 waren 155 Mio. Kg. Hummer, die für 521,5 Mio. Dollar an den Großhandel gingen.

Schoner, Motorboote, Yachten

Und in die Millionen gehen auch die Freizeitboote der Amerikaner an diesem Küstenabschnitt. Überall in der Nähe von Orten finden sich Marinas; noch zahlreicher sind die Mooringfelder. Alle Bootstypen sind vertreten, Motorboote überwiegen bei weitem. Was besonders ins Auge fällt sind die vielen Klassiker, bestens gepflegt, einige neu erbaut,

Motoryachten des beginnenden 20.Jh., traditionelle Segler, Schoner, Ketschen, Yawls, Cat- Boote. Alle hergerichtet in



perfekter Holzhandwerksarbeit; es gibt viele wohlhabende Amerikaner an dieser Küste, die ihre Liebe zu historischen Schiffen mit viel Engagement und Geld pflegen. Moderne Designs oder gar futuristische Entwürfe finden wir in Neuengland nicht. Solide, konservativ in der Formgebung kommen die Schiffe einher, selbst wenn einige davon verkappte Rennziegen sind mit modernem Unterwasserschiff, Karbon Rumpf und Masten. Von all diesen Booten, schwimmenden Antiquitäten, luxuriösen Yachten und den zahlreichen einfachen Booten ist natürlich nur ein kleiner Bruchteil jeweils in Fahrt. Und dennoch geht es auf den Gewässern Neuenglands lebhaft zu, es gibt täglich viel zu sehen.

Nebel

Häufig beginnt der Tag mit dichten Nebelfeldern, die als Bodennebel auf dem Wasser lagern; direkt über der Masttop ist es am hellsten, zum unsichtbaren Horizont hin wird es dichter, grauer, nasser. Die Fahrwassertonnen läuten, meist ausgestattet mit zwei bis drei Tönen, es klingt wie eine Herde Kühe die inmitten einer tiefhängenden Wolke auf der Alm grast. Einige Boote benutzen noch Nebelhörner (wir auch), ein eher rührendes Unterfangen, denn die schnellen Fischerboote mit ihren röhrenden Motoren können diese fast konzertanten Laute eh nicht hören. Die Fischer verlassen sich auf ihre Wachsamkeit und die Wendigkeit ihrer Boote. Die Großschifffahrt ist kein Problem, Radar und AIS kündigen sie früh genug an. Andere Yachten sind eher eine Gefahr, ungeübte und müde Crews



achten nicht so aufmerksam auf die Umgebung. Die Navigation ist auf GPS/Radar und Plotter fast im Blindflug angewiesen, dankbar nehmen wir zur Kenntnis, dass unser Navionics Kartenmaterial für diese Gegend präzise ist. Wir können eine Hafentonne, eine Fahrwassertonne so genau ansteuern, dass wir zwei Meter daneben passieren. Die Karte muss genau studiert

werden; an manchen Orten liegen die Unterwasserhindernisse, die Felsen so dicht, dass sie erst in der größtmöglichen Auflösung dargestellt werden können. Vor den Zeiten der elektronischen Navigation haben viele Skipper bei Nebel in Küstennähe geankert und manchmal tagelang auf ein Aufklaren warten müssen. Unsere erste Nebelfahrt an dieser Küste kam überraschend; Auslaufen bei guter Sicht, dann wurde es diesig, später Sicht um die drei Schiffslängen, Anspannung, Sorge, schon fast krampfhaftige Aufmerksamkeit, die schnell ermüdet. Eine Begegnung mit einem Schoner, sein Nebelhorn war zu hören, nur aus welcher Richtung? Wenige Sekunden ist das Schiff sichtbar, passiert, und einem Geiste gleich verdämmert es im Nebel.



Wir sind aufgeregt und etwas erschrocken. Inzwischen sind wir gelassener, ruhiger geworden, Nebel ist hier ein Teil des Alltages, wer sich dem nicht aussetzen will darf gar nicht erst auslaufen.

Ankergründe, Mooringe, Marinas

Die meisten Boote, die unterwegs sind machen Tagesausflüge, liegen abends wieder an ihren Mooringen; Felder in denen auch für gelegentliche Gäste Platz ist. Die wenigen Ankerlieger sind meist Fahrtensegler, unter denen Boote aus Florida und den Südstaaten überwiegen. Ausländer sind selten anzutreffen, nur eine Handvoll Europäer oder Australier suchen die Nordostküste der USA pro Jahr auf. Die langen Anfahrtswege und die kurze Saison sind sicherlich wesentliche Gründe und Charterflotten von Moorings oder Sunsail etc. gibt es hier nicht.

Die Ankergründe halten meist gut. Zwischen den felsigen Inseln und den tief eingeschnittenen flachen fjordartigen Buchten hat sich Schlick, im Bereich der Flussmündungen Sand abgelagert und vor den langen Sandstränden gibt es eh keine Probleme. Das Gerücht, man müsse überall an eine kostenpflichtige Mooring oder in eine (teure) Marina ist gegenstandslos. Wir haben bislang nur im Hudsonriver kostenpflichtig an einer Mooring gelegen, ansonsten geankert, selten an freien Mooringen festgemacht. Allerdings nehmen die meisten Amerikaner lieber eine Mooring auf als zu ankern. Umkippende Strömungen, der Tidenhub mit drei Metern und mangelnde Vertrautheit mit dem Ankern mahnen zur Vorsicht.

Wieder unterwegs

New York haben wir hinter uns, die riesige, überwältigende Metropole. Wir haben uns mit ihr nur in kleinen Auszügen beschäftigt und nun möchten wir: das kleinere, den Alltag, eine Umgebung die dem einzelnen Menschen angemessen erscheint

empfinden, erleben; sehen, der Seele etwas Ruhe schenken in der Beachtung der liebenswerten Details des Unspektakulären.



Wieder in die Weite zu blicken, an Leuchttürmen im Long Island Sound vorbei zu segeln, die gewaltigen Villen von einer Entfernung zu betrachten aus der heraus sie zu verspielten Puppenhäusern schrumpfen.



Die Sonne wärmt tagsüber, es ist der 21. Juni. 13 Knoten Wind von achtern, die Twiga gleitet wieder ruhig dahin,



an Steuerbord liegt Long Island, Backbords Connecticut, wir können auch einfach nur nach vorne bis zum Horizont schauen,



oder den Erzähler des Hörbuches vortragen lassen, zuhören, schauen, einen Salat futtern...

Long Island Sound

Mamaroneck

Mamaroneck ist eine gepflegte Kleinstadt mit Eisenbahnanschluss an New York. Konservative Holzhäuser, alle frisch gestrichen, Kirchen, Parks. Und Segelvereine, bestens ausgestattet mit Optis für die Jugend, Kieljollen für die älteren, Klubhaus. Zelte sind aufgebaut, eine Hochzeit wird gefeiert, Kinder in Brautjungfer Kleidern und Anzügen, doch Gott sei Dank dürfen sie herumrennen, ansonsten wären sie zu puppenhaft.



Die Küste ist hier dekorativ felsig, doch der Ankergrund sandig, die Natur meint es gut mit dem Verein und den Besuchern.



Oyster Bay, Long Island

Tief eingeschnitten in die Nordküste von Long Island liegt die geschwungene Bucht Oyster Bay. Roosevelt hatte hier seine Sommerresidenz, andere namhafte und natürlich reiche Amerikaner besaßen und besitzen hier „Cottages“, ein Begriff dessen Bescheidenheit in diesem Zusammenhang Anwesen mit über 1000m² Wohnfläche niemanden mehr täuschen kann. Flache Hügel, lange Strände, Wälder, eine liebeliche Gegend, zumindest im Sommer.



Villen an Land, traditionelle Boote vor der Haustür, am eigenen Steg, es ist viel Platz vorhanden, die Anwesen sind – nach europäischen Maßstäben – riesig.

Auf dem Weg über den Long Island Sound begegnen wir einer Motoryacht gebaut 1905, glänzend, wie neu, das große Geld ist noch immer hier ansässig.



Port Jefferson

Nicht besonders hübsch, aber auch sehr geschützt, ca. 15 Meilen weiter östlich gelegen. Die Anchorage ist gesteckt voll mit Mooringen, doch im Eingangsbereich der tiefen Bucht gibt es ruhige und sichere Ankerplätze.



Eine große Industrieanlage am Westufer kaschiert ihre schmucklose Zweckmäßigkeit mit Patriotismus– die US Amerikanischen Farben sind wirklich leuchtend und dekorativ!



The Thimble Islands

Von Long Island über den Sound, es ist diesig, fast schon neblig, Sicht unter 2 Meilen, doch hinreichend warm. Ein leichter achterlicher Wind treibt uns unter Blister voran bis sich aus dem diffusen Vorhang eine Gruppe kleiner Granitinseln und Felsen heraus entwickelt; dem Wetter ausgesetzte Granitklötze, spärlich bewachsen, früher unbewohnbar, doch dann wurden die Inseln besiedelt mit Zweitwohnsitzen, insulare Exklusivität. Zwischen den Inseln kann der Reisende auf gut haltendem Schlick ankern; das Land ist in Privatbesitz, anlanden sollte nur ausdrücklich eingeladene Gäste. Fast alle Häuser sind gepflegt nur eins scheint schon länger unbeachtet zu sein.



Vor zwanzig Jahren haben einige Besucher versucht hier ganzjährig zu leben; Winterstürme, Eisgang, fliegende Salzwassergischt sorgte für ein zügiges Ende dieses Experimentes, heute werden diese „Hütten“ nur wenige Wochen im Jahr bewohnt. An der ganzen Küste bis zur kanadischen Grenze finden sich solche Sommerwohnsitze in großer Zahl; Einheimische mit geringerem Familienvermögen leben recht gut von der Pflege, Instandsetzung und Bewachung der Häuser, Gärten und Yachten. Da ist das Geld weiß Gott besser angelegt als in Hedge Fonds...

Essex am Connecticut River

35 Meilen sind zu segeln. In Essex wollen wir Bob besuchen den wir auf den Bahamas in Little Harbour, Abacos, kennen gelernt hatten.

Wind steht gegen Strom, das Wasser ist kabbelig, Schaumkronen decken die Wellen mehr als es dem Wind entspricht, der Blister kann ausgepackt werden.



Die Küste verschwindet als diffuser Strich in zwei Meilen Entfernung im diesigen Sonnenlicht des Vormittags.



Die Einfahrt in den Connecticut River wird mit langen Wellenbrechern geschützt, solche, z.T. Kilometer langen Anlagen gibt es an der Küste häufig, denn die Schäden durch die Winterstürme können erheblich sein, das milde Wetter im

Sommer schmückt diesen Sound nur für wenige Monate. Ein malerisch- rostiger Leuchtturm markiert die Einfahrt; auf dem weiteren Weg nach Norden werden wir unterschiedlichste Leuchttürme mit Wärterhäusern, malerischen kleinen Anwesen sehen, sie wären einen extra Bildband wert.



Wir haben Glück, die Tide ist mit uns, die weitem Meilen flussaufwärts sind mühelos.



Eisenbahnbrücken, Hochbrücken überspannen den Fluss,

gepflegte Anwesen säumen die Ufer.



Hausherren die anwesend sind verkünden dies durch das Hissen der Flagge, unbeflaggte Villen werden nur von den Hausangestellten bewohnt...

Essex war früher mal wichtig als Werftenstandort und Seehafen, doch heute ist davon nur noch der Yachtsport übrig geblieben. Yachtclubs und Marinas säumen das Stadtufer, der Fluss davor wurde mit Mooringen gespickt, fast alle sind privat belegt. Ein Flachwassergebiet am gegenüberliegenden Ufer bietet einen sicheren Ankergrund; 5 Minuten mit dem Dingi bringen uns



zum kommunalen Dingi Dock, das an einem Seitenarm des Flusses liegt, der sich in den grünen Ortskern hineinzieht. Die Stadt lebt von den Besuchern, von den Zweitwohnsitzen, deren Erhalt und der Pflege der Yachten. Die Nähe zu New York und Boston macht auch die Ansiedlung der Familien attraktiv, derweil die Berufstätigen unter der Woche in den großen



Städten weilen. Die Häuser, meist große, ein bis zweigeschossige Holzhäuser sind alle aufs feinste gepflegt, sie müssen alle zwei Jahre gestrichen werden und dennoch findet sich in dieser Stadt kein Makel. Die wenigen Ziegelbauten sind tadellos in Schuss, keine Fuge bröselnd, kein Stein rissig. Auch die Menschen sind gepflegt, unauffällig, mit dem allgemeinen Lächeln, das die kleinen Begegnungen so angenehm macht. Essex, wie auch andere Städte in dieser Gegend sind einfach perfekt und genau aus diesem Grunde berühren sie uns so wenig. Nirgends findet die eigene Phantasie Gestaltungsräume, alles ist aufs Feinste gerichtet, dem Besucher wird die Botschaft

übermittelt: schau her, bleib auf Distanz, verändere nix, wir sind das high end!

Nur schön, dass dies nicht durchgehend so ist. Das Haus von Bob und Brenda liegt im Wald, hat mehrere Ebenen, bietet auf dem Grundstück und im Inneren Gestaltungsraum. Sie hatten das Anwesen nach der Pensionierung von Bob gekauft, erledigten vor einem Jahr die Kaufformalitäten und segelten dann für die nächsten 12 Monate davon; jetzt wollen sie auch



hier wohnen...Wir freuen uns mit den beiden einen Abend an Land zu verbringen, genießen die Weitläufigkeit ihres Hauses, unsere Wäsche wird gewaschen, die Unterhaltung ist flott und amüsant, ein schöner Abend, Danke.

Mystic- ein lebendiges Museum

Nebel und Brücken

20 Meilen nordwestlich von Essex liegt Mystic, ein Muss für den geschichtlich interessierten Segler. Den Essex Fluss hinunter mit dem Ebbstrom, je näher wir dem Meer kommen umso nebliger wird es. Ein stetiger, schwacher Südwesten Wind – hier vorherrschend– treibt uns voran, wir verlassen den Long Island Sound und segeln nun im Block Island Sound. Wer in diesen Gewässern zügig vorankommen will muss die Strömungen zwischen den Inseln und dem Festlandsufer berücksichtigen, sie laufen bis zu 3 Knoten schnell. Dichter Nebel liegt auf dem Wasser, Nebelhörner erschallen, schnelle Boote rauschen irgendwo vorbei, die Glocken der Bojen bimmeln, muhende Hörner dröhnen von den Leuchttürmen. Die Einfahrt in den



Mystic River finden wir im Nebel im GPS-gesteuertem Blindflug, auf dem Fluss, landeinwärts wird es wieder lichter. Wieder überspannen Hochbrücken, Drehbrücken und Hebebrücken den Fluss, der bis zur Stadt hinauf für Segelschiffe befahrbar ist, ein enormer technischer Aufwand, der heutzutage nur noch der

Sportschiffahrt zu Gute kommt. Die technischen Lösungen sind immer wieder unterschiedlich, so einen Abwechslungsreichtum in der Brückengestaltung ist uns noch nirgends sonst begegnet.



Die altherwürdige Eisenbahndrehbrücke, über hundert Jahre alt, aus genieteten Stahlträgern errichtet liegt kurz vor der weitaus

modernerer Straßen Zugbrücke, hinter der der Museumshafen von Mystic beginnt.



Indianer, Sträflinge und die weiße Kultur Neuenglands

Die Besiedlung von Mystic begann 1653, die früher hier lebenden Pequot-Indianer waren ab 1632, überwiegend den Pocken, der Pest und den Masern zum Opfer gefallen, Erkrankungen, die die ersten Europäer in das Land einschleppten. Die so geschwächten Indianer leisteten dennoch zwanzig Jahre lang Widerstand bevor sie endgültig besiegt wurden.

Ab der Mitte des 17. Jh. nahmen die Orte in Neuengland einen rasanten Aufstieg. Landwirtschaft, Schiffbau, Walfang, Lebensmittelexport, Handel bestimmten die Entwicklung in Mystic und andernorts. Große Ländereien wurden von der Krone loyalen und wohlhabenden Neusiedlern zur Verfügung gestellt, England sandte verbannte Sträflinge zur Arbeit, Sklaven spielten als Arbeitskräfte mit nur 3% eine geringe Rolle da die

Strafgefangenen des Königreiches die Arbeit zum Aufbau der Kolonie leisten mussten. Es sind die kriminellen, exportierten Individuen Englands, denen Neuengland seine weiße und konservative Dominanz verdankt. Diese, meist unfreiwilligen und erwachsenen Neusiedler kamen aus der gesamten arbeitenden Bevölkerung, ein immenser Vorteil da sie meist jung und in irgendeinem Beruf schon geschult waren.

Walfänger, Holzboote und ein Museumsdorf

Der Hafen von Mystic ist heute der führende Museumshafen der USA mit Werkstätten, in denen mit den Werkzeugen des 18. JH gearbeitet wird, Kaianlagen, Holzschiff-Werften, alten Läden, und einer Bausubstanz aus dem 18.-19. Jh. Die Liegeplätze für Yachten sind zwischen den Brücken in den modernen Marinas gelegen Oberhalb des Museumshafens kann man im Fluss ankern, sofern der Tiefgang des Schiffes dies zulässt(höchsten 1.50 Meter), ein Logenplatz mit Blick in die Natur und in den Hafen zugleich.



Für den Personenverkehr auf dem Wasser stehen die



Sabino sowie ein kleiner Raddampfer zur Verfügung und



natürlich können auf einigen anderen Museumsschiffen Tagestouren und Besichtigungen gebucht werden. Das älteste

Handelsschiff der USA, der ehemalige Walfänger Charles W. Morgan, gebaut 1841 wird gerade restauriert und ist zu



besichtigen, Küfer stellen die Fässer für das Walöl her,



Schiffzimmerer, Seiler, Segelmacher, alle arbeiten mit den alten Werkzeugen. Die meisten Mitarbeiter des Museums sind Pensionisten, die in unentgeltlicher Arbeit dieses Museum lebendig gestalten. Auf der gerade stattfindenden Wooden Boat Show können Besucher innerhalb von drei Tagen unter Anleitung ihre eigene Segeljolle, ihr neues Dingi bauen, Gebrauchtartikel stehen zum Verkauf, traditionelle Boote aus Neuengland haben sich eingefunden, Familien erfahren detailreich über des Vaters Träume.



Alte Holzyachten stehen zum Verkauf, ausgestattet mit dem kargen Komfort des frühen zwanzigstem Jahrhunderts, alles original erhalten oder restauriert! Wer so ein Schiff segeln möchte muss ein spartanisches Gemüt haben. Zudem natürlich recht viel Geld und Zeit, denn Pflege und Instandsetzung sind ungleich aufwendiger als bei modernen Booten. Und so nimmt es nicht Wunder, dass solche Schiffe heutzutage im Besitz von engagierten Liebhabern sind; Fahrtensegler, auch solche mit

nostalgischen Sehnsüchten, ziehen meist die bequemen, sichereren und pflegeleichteren Bauten der letzten 30 Jahre vor.

Rhode Island, Unabhängigkeit und Cape Cod

Die letzten Tage in Mystic waren eher heiter gewesen, Glück gehabt! Dichter Nebel zieht auf es ist an der Zeit weiter zu



ziehen. Der Nebel verwäscht an diesem ersten Tag des Julis die Konturen, die Farben weichen den Grautönen, draußen auf dem Rhode Island Sound klart es etwas aus, eine lange atlantische



Dünung lässt die großen Fischkutter rollen. Weiter im Norden werden wir diese professionellen Fischer nicht mehr antreffen, In Maine ist in Küstennähe der Fischfang nicht mehr lohnend. Doch bevor wir nach Maine kommen stehen Rhode Island und Massachusetts auf dem Segelplan.

Ein widerborstiger Zwerg

Rhode Island ist mit gut 3000 km² (gerade mal 4mal so viel wie Hamburg!) der kleinste Bundesstaat der USA, doch der erste der noch zwei Monate vor den anderen Kolonien am 4 Mai 1776 die Unabhängigkeit von England proklamierte. Auch in der neuen Union war dieser Staat kein leichter Partner; die Auseinandersetzungen um die Konstitution waren langwierig und heftig, Rhode Island trat von den 13 Gründungsstaaten als letzter durch die Ratifizierung der United States Constitution bei.

Die dicht besiedelte Staatsfläche umschließt die stark untergliederte Narragansett Bay in der auch die gleichnamige Insel, Rhode Island liegt auf der die Hafenstadt Newport gelegen ist.

Newport, Militär, Vanderbilts und andere Außerirdische

Im Hafen dominieren heute die Docks und Anlegestege, Marinas, Restaurants, Butiken, Ausflugsboote. Große Mooringfelder sind ausgelegt, meist genutzt von Dauerliegern, vorübergehende Besucher gehen in Marinas oder Ankern eine halbe Meile entfernt auf gut haltendem Schlick und 5 Metern Wassertiefe. Das Wasser in der Bucht ist unruhig, mit einem kleinen Dingi wird der Landgang zu einem ausgesprochen

nassen Erlebnis. Mal wieder sind wir froh über unser neues Dingi, das uns trocken an Land bringt. Die Stadtverwaltung hat für die Ankerlieger und Mooring Benutzer einen Dingi-Anlegesteg gebaut sowie im Hafenmeisterhaus Duschen, Toiletten und Waschmaschinen für die allgemeine und preiswerte Nutzung eingerichtet, ein vorbildlicher Service! Die Stadt lebt heute vom Tourismus, bis in die siebziger Jahre waren Militär und Marine die wichtigsten Geldbringer. Nachdem einige Basen und Stützpunkte geschlossen wurden, sank die Bevölkerung innerhalb von 25 Jahren von ca. 50.000 auf 25.000. vor über hundert Jahren war die Gegend das Urlaubseldorado der Reichen, noch heute sind ihre riesigen



Villen zu sehen, wie z. B. „The Breakers“ der Vanderbilts; Anwesen die in aller Bescheidenheit und zum Gespött der nicht gar so reichen von ihren Besitzern als „Summer Cottage“

bezeichnet wurden. Bei näherer Betrachtung sind diese Paläste sozial verträgliche Anlagen, denn viele Menschen arbeiten darinnen, haben wunderschöne Arbeitsplätze und die Hausherren stören nur äußerst selten...



Gebäude aus dem 18. Und 19JH. wurden sorgfältig restauriert; ein Straßenschild informiert den Gast, dass an dieser Stelle die erste öffentliche Gas Straßenbeleuchtung 1805 in Betrieb genommen wurde. Geschichtsbewusstsein ist offensichtlich von großem Gewicht in Neuengland. Die Sehnsucht nach alten Wurzeln wird allerorten gepflegt, manchmal auch skurril wie bei diesem Mühl Turm, dessen Bauart zu Spekulationen über

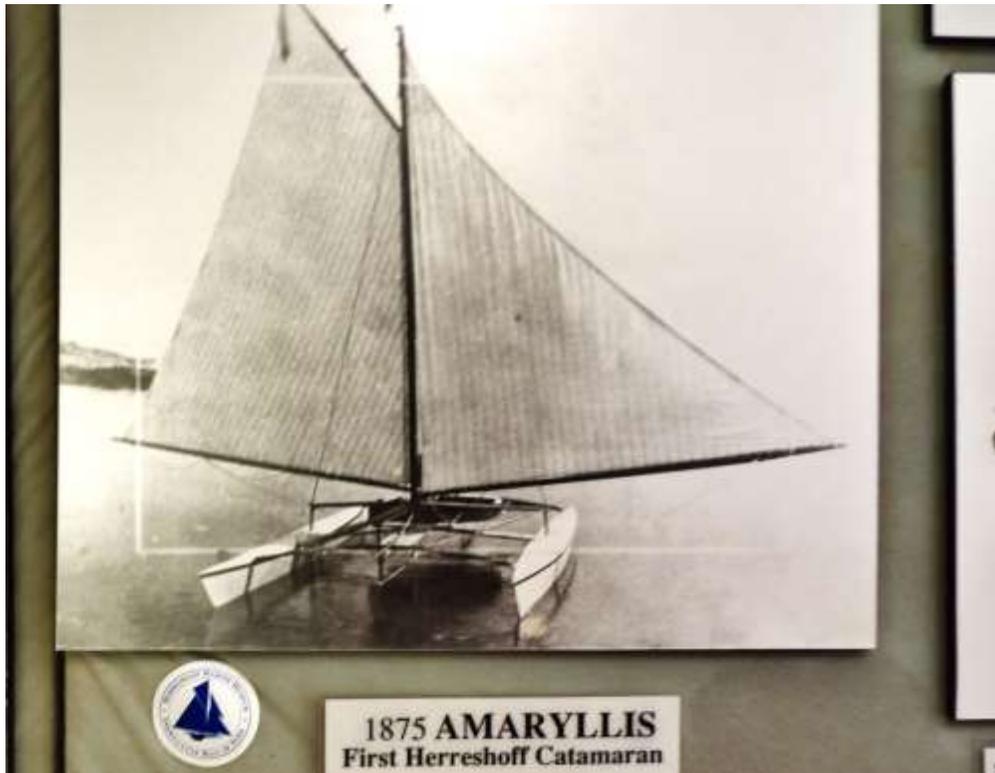


vorkolumbianische Besiedlung führte. Mit solchen Spekulationen sind natürlich nur Besiedlungen durch antike oder gar extraterrestrische Hochkulturen gemeint...

Bristol: Bootsbau und DIE PARADE

Weiter nördlich in der Narragansett Bay liegt Bristol. Wiederum eine gepflegte Kleinstadt mit vielen historischen Häusern, die irgendwie auch heute noch im Trend liegen, denn viele Neubauten schließen sich stilistisch eng an diese architektonische Vergangenheit an. Im Yachtbau ist Bristol einstmals führend gewesen. Die Gebrüder Herreshof hatten hier ihre Werft auf der sie rasante Rennjachten für den Americas Cup entwarfen und bauten, Luxusmotoryachten zu Preisen die niemals genannt wurden aber auch kleine Gebrauchsboote

erzeugten. Herreshof hatte sogar schon einen Katamaran, die AMARYLLIS entworfen, gebaut und Rekordzeit nach New York



gesegelt. Die Quittung für diese Pioniertat bestand darin, dass Katamaranen die Teilnahme an Regatten untersagt wurde. Erst in jüngster Zeit wurde dieses Verbot für den Americas Cup aufgehoben. Herreshof baute also klassische Einrumpfer weiter wie es den Regeln und den Wünschen der Kundschaft entsprach.

Jeder Segler kennt diese klassischen Superyachten von denen einige noch heute unterwegs sind. Schon vor 120 Jahren wurde mit den jeweils modernsten Materialien experimentiert um Gewicht zu sparen, möglichst viel Segelfläche an den Wind zu bringen, die Rümpfe nach den jeweils gültigen Regeln zu

optimieren. Dies führte u. a. dazu, dass unterschiedliche Metalle – Eisenspanten, Bronzebeschläge, Aluminiumböden etc.– zusammengebracht wurden. Der Enkel von Capt., Nat. Herreshof erzählte uns letztes Jahr in Antigua, dass die Schiffe durch dieses Materialgemenge ähnlich wie eine Batterie so kräftige elektrische galvanische Ströme produzierten, dass sie innerhalb weniger Jahre korrodierten. Die Eigner störte dies nicht, denn sie hatten die Schiffe nur geordert um eine Regatta zu gewinnen und dafür konnte Herreshof fast garantieren. Die heute noch in Betrieb befindlichen Schiffe sind alle von Grund auf neu aufgebaut worden mit Materialkombinationen, die sicherlich viele Jahrzehnte überstehen wird.



Die zeitlose Eleganz der Rümpfe ist auch heute noch faszinierend; Herreshof stellte ohne gezeichneten Entwurf in Handarbeit die Halbmodelle her, die er dann den Bootsbaumeistern zur Umsetzung auf der Werft übergab. Anschließend wurden die Modelle weggeschlossen um Kopien zu unterbinden. Alle Beschläge, wie Verschlüsse, Luken, Klampen, Winschen, ja sogar Motoren wurden im eigenen Betrieb individuell für jedes Schiff gefertigt.



Den Übergang zu modernen Produktionsweisen haben die Erben von Nat. Herreshof nicht geschafft, das Genie des alten Herren war nicht ersetzbar und die Firma ging in den fünfziger Jahren in den Konkurs. Heute sind noch das Museum und eine Werkstatt für Restaurationsarbeiten geblieben.

Wir liegen wieder vor Anker, der Ankerplatz ist, wie der



gesamte Hafen nach Süden hin offen. Von dort kommt der vorherrschende Wind und so wird es recht unruhig an Bord. Als Entschädigung für dieses Ungemach erleben wir am 4 Juli die Unabhängigkeitsparade, die älteste und wie uns versichert wird beste, größte und wichtigste der gesamten USA. Ab fünf Uhr in der Früh dürfen die Zuschauer Decken und Stühle längs des Paradoweges aufstellen, der Paradoweg ist mit einem weiß/blau/rotem Mittelstreifen quer durch die ganze Stadt verlaufend ganzjährig markiert. Gegen 10:00h soll die Parade beginnen und schon eine Stunde zuvor kommen die Besucher, Touristen, einheimische Familien, Imbissstände, Souvenir Verkäufer, legere Freizeitkleidung ist angesagt, vorzugsweise in den Nationalfarben.



Die Teilnahme an der Parade ist an genaue Kriterien gebunden. Der dargestellte Inhalt muss patriotisch und politisch korrekt sein. Kritische Beiträge, wie wir sie von den Karnevalumzügen her kennen sind nicht erwünscht und werden auch nicht

erwartet. Verdiente Bürger der Stadt, ehemalige Bürgermeister, Polizeichefs etc. fahren in Oldtimern vorbei, grüßen das



Publikum, die freiwilligen Feuerwehren paradieren



herausgeputzt mit modernen und historischen Löschzügen, das Militär, die Coast Guard, die Nationalgarde marschieren im



Gleichschritt auf, die örtliche Wirtschaft präsentiert ihre Produkte. Blaskapellen mit Cheerleadern und Tanzgruppe



zeigen mit hoher Disziplin ihr Können, denn es ist eine hohe Ehre für eine solche Gruppe an dieser Parade teilnehmen zu

dürfen. Früher hat auch die Airforce mit einem Geschwader den Paradedweg überflogen, doch wegen Budgetkürzungen sind sie diesmal nicht dabei. Stattdessen hat ein patriotischer Bürger kurzerhand die Marine Ausbildungsstaffel gechartert, so dass doch noch ein Überflug mit sechs Maschinen zur Ehre dieses besonderen Tages stattfindet. Historische Darstellungen



werden gezeigt, die sich mit dem Unabhängigkeitskrieg, dem Bürgerkrieg und den weiteren größeren Kriegen befassen, die Vietnam-Veteranen werden gefeiert, sogar eine kleine Veteranengruppe vom zweiten Weltkrieg präsentiert sich winkend von einer Lastwagenfläche. Die Feier der Unabhängigkeit hat einen fast ausschließlichen Focus auf Militär und innere Sicherheit. Ein wenig darf auch die Wirtschaft auftreten. Die Beiträge anderer Lebensbereiche zur Unabhängigkeit wie die der Wissenschaften, der Literatur, sozialer Systeme, etc. finden bei dieser Parade keine Beachtung.

Das Publikum ist fröhlich keiner trink (soweit erkennbar) Alkohol, die Kommentare sind freundlich bis begeistert, der

Nationalstolz erscheint echt und ungezwungen. Nach der Parade packt ein jeder seine Stühle, Decken etc. zusammen es bleibt fast kein Müll für die öffentliche Stadtreinigung die wenige Minuten später die Paraderoute von etwaigen Resten säubert.

Strömungen, Pilgerväter und Schwüle

Woods Hole

Weiter geht es unter Segel, endlich auch mit Sonne und einem



frischen achterlichen Wind der uns von der Narragansett Bay nach Marthas Vineyard bringt.

Doch uns ist nach Verweilen zumute, am nächsten Morgengehen wir wieder Anker auf um zwischen den Elisabeth Islands und dem Festland hindurch zum Cape Cod Canal zu segeln. Die Passage zwischen den Inseln können wir mit der Strömung von achtern machen, anders wäre es auch nicht möglich, denn der Strom drückt mit 5 bis 6 Knoten zwischen den felsigen Ufern. Das Fahrwasser ist kurvenreich, gesäumt von Untiefen und Strudeln, wenn dort die Maschine ausfällt ist die Strandung fast schon gewiss. Viele Schiffe wollen mit uns



die Gunst der Strömung nutzen, während schnelle Motorboote unter hoher Geschwindigkeit gegen den Strom angehend entgegenkommen, gewaltige Bugwelle erzeugen und so zu den Wirbeln und steilen Wellen der Passage noch beitragen. Die Twiga geht mit behäbigen 5 Knoten durch das Wasser, über

Grund mit 9 Knoten, die Wirbel und Wellen lassen sie tanzen, sie bricht zur Seite aus, Gegensteuern mit Maschinen und Ruder, von hinten kommt eine schnelle Katamaranfähre angerauscht, es wird eng denn an Steuerbord sind es nur wenige Meter bis zum Fels. Die Fähre bremst ab ihr Bug ragt steil hinter unserem Heck auf, die sollen halt aufpassen, wir können nur nach vorne schauen und haben damit schon genug zu tun. Dann haben wir die Passage hinter uns, die Schiffe, eben noch dicht gedrängt, fächern sich auf, sind nach zehn Minuten nur mehr entfernte weiße Punkte. Und so eine Hektik, eine noch größere Enge müssen die armen Autofahrer jeden Tag vielfach mitmachen, gruselig!

Es ist Mittagszeit, der Wind steht günstig und erfreulich schnell erreichen wir den süd-westlichen Kanaleingang. Wärmer und schwüler ist es auch geworden über dem Festland stehen schwarze Wolken aus denen wir wenige Minuten später ein



deftiges Gewitter auf die Nase bekommen. Böen um 35 Knoten, der regen kommt waagrecht, die Sicht geht einige Minuten gegen Null und das gerade im Eingangsbereich des Kanals! Zeit zum Segelbergen war noch und nun geht es unter beiden Maschinen strikt und langsam am rechten Ufer entlang,



jedenfalls sollte es dort nach GPS und Plotter sein... Das Radar wird unscharf, es ist zu viel Wasser in der Luft, Instrumentenblindflug. Nach einer halben Stunde ist der Zauber vorbei, über dem Kanal unter einer Brücke lagert noch Nebel,



die Luft ist ansonsten klar, die Sonne kommt wieder durch.

Noch vier Stunden Tageslicht, gerade noch Zeit genug um über die Cape Cod Bay nach Osten zu segeln nach Provincetown, jenem historisch so wichtigen Ort, an dem die Pilgerväter am



11 November 1621 anlandeten. Wesentlich entspannter als diese und bei weitaus besserem Wetter erreichen wir deren und



jetzt unseren Ankerplatz gerade zum Sonnenuntergang, liegen im abendlichen Licht direkt hinter der hakenförmigen Landzunge eine Meile gegenüber der kleinen Stadt in ruhigem



Wasser, der Strand ist leer, einige Möwen und zwei Seerobben teilen mit uns den Platz.

Provincetown

Inmitten von kleinen Hügeln, Sanddünen und Salzmarschen liegt Provincetown, eine kleine, eine bedeutende Stadt, denn hier landeten die Pilgerväter, gingen an Land und als erstes fanden sie ein abgeerntetes Maisfeld an dessen Rand in einem Hügel ein Teil der Ernte in Körben vergraben lag. Das haben diese frommen Pioniere umgehend geklaut, es war ihnen als Saatgut hochwillkommen, da sage einer, dass unrecht Gut nicht gedeihe... Sie schlossen 1620 untereinander den berühmten Mayflower Vertrag in dem sie die gemeinsame Ansiedlung in einer selbstverwalteten Gemeinschaft vereinbarten. Dies beinhaltete auch, dass das Ackerland im Gemeindebesitz kollektiv bewirtschaftet wurde, ein Art des frühen Kommunismus, dem die Pilgerväter nach einer Missernte drei

Jahre später wieder abgeschworen, flugs wurden wieder Grund und Boden samt dessen Bewirtschaftung privatisiert

Später war die Stadt bedeutsam als Hafen für Fischerei und Walfang, Ende des 19. Jh. siedelten sich Schriftsteller und Maler an. Heute Provincetown von den Touristen und beherbergt immer noch Reihe von Künstlern. Galerien und Kunsthandwerk Läden säumen die Straßen neben Restaurants und Klamottengeschäften, Outfit für Schwule, Heteros und Lesben ist erhältlich, Strände für die gleichen Gruppen sowie für die



Nackerten an den ewig langen Dünen der Atlantikseite; ein ungewöhnlich lockere Gesellschaft, hier darf jeder wie er will, solange er sich das gültige Permit für das Auto holt!



In den Galerien dominieren Landschaftsdarstellungen, Boote



und schwule Themen, die Lesben haben offensichtlich noch keine eigene bildliche Darstellung ihres Themas geschaffen.

Über der Stadt thront das Pilgrim Monument, ein Granitturm von 77 Metern Höhe, dem Torre del Mangia in Siena



nachempfunden, aber natürlich höher! Vollendet und eröffnet im Jahre 1910 unter Teilnahme des Präsidenten der USA (William H. Taft) ist der Turm seither das Wahrzeichen der Stadt. Er



bietet einen grandiosen Rundblick und ist darüber hinaus eine hervorragende Landmarke für den Segler. Schon aus 15 Meilen Entfernung konnten wir den Turm als Zielpunkt erkennen, in fröhlicher Unkenntnis des Ortes hielten wir ihn allerdings zunächst für eine militärische Einrichtung.

Der Ankergrund hält gut, wir können die Twiga ruhig für lange Strandwanderungen verlassen. Mit dem Beiboot fahren wir an den Strand, der in der Bucht steinig ist und bei Ebbe über



fünfzig Meter Breite trocken fällt. Dort packen wir die Klamotten und Handtücher aus, bringen das Dingi retour zur Twiga und schwimmen an den Strand. Unter der Woche ist es fast einsam am Wasser, erst am Wochenende beleben sich die Strände, hinter denen sich Dünenlandschaften mit Rosen,



niedrigen Sträuchern und harten Gräsern ausdehnen – wir kommen uns vor wie in Dänemark! Und es wird natürlich noch nordischer werden, denn vor uns liegen Cape Anne und Maine.