

Novembertörn Chesapeake Bay bis Beaufort

Die Reparaturen, die Wartungsarbeiten an der Twiga sind abgeschlossen, sie kommt in Herrington Harbour wieder ins Wasser. Der Travellift nimmt sie auf, die Anzeigen quittieren der Dame 9,5 Tonnen Gesamtgewicht, etwas füllig ist sie geworden... die Dean Werft in Südafrika hat nur 7 Tonnen angegeben. Kaum im Wasser und noch in den Gurten dringt Wasser ein, die neu montierte Logge ist undicht! Flugs wieder



hoch. Es ist Mittagszeit, die Arbeiter machen 45 Minuten Mittagspause wir können den Schaden beheben, ein Montagefehler meinerseits...

Am nächsten Vormittag segeln wir los, kreuzen auf Richtung Süden, schwacher Südwind steht gegen an. Ankern nach zwanzig Meilen am Ostufer der Chesapeake Bay, erste Nacht vor Anker, wieder auf dem Weg, wir freuen uns. Es ist wärmer

auf dem Wasser als an Land, Nachtfröste haben schon eingesetzt; doch das Wasser der Chesapeake Bay hat immer noch 12–14 Grad, es ist wesentlich wärmer vor Anker im Wasser als auf dem Trockenem an Land.



Eine kleine Propangasheizung haben wir noch kurz vor dem Ablegen im Hardwarestore erstanden, sie soll uns in den kommenden zwei Wochen – bis wir wieder in wärmeren Gefilden sein werden – die Abende behaglich machen. Ein Bilderbuchsonnenuntergang in der Trippel Bay. erfreut uns an diesem ersten Tag unserer neuen Reise.

Ruderschaden

Am Morgen, kaum unterwegs, funktioniert die gerade von der Firma Zimmermann in der Marina neu gebaute

Seilzugsteuerung nicht mehr; die Fehlersuche ergibt eine gelockerte, nicht hinreichend gesicherte Verbindung des Steuerungsseiles zum Ruder. Leider ist die Schadensstelle nur erreichbar, wenn das Schiff wieder aus dem Wasser kommt. Also retour zum Yachthafen; steuern können wir auch indem wir die beiden Maschinen benutzen oder den Autopiloten, nur manuell geht's halt nichts mehr. Es ist Freitag morgens, wir E-mailen von Bord aus und telefonieren: Die Marina ermöglicht es uns sofort bei Ankunft in den Travellift zu



kommen, die Firma Zimmermann steht mit zwei Arbeitern bereit, um 13:00h sind wir aus dem Wasser und gegen 17:00h, pünktlich zum Sonnenuntergang ist der Schaden behoben und einige weitere, schlampig ausgeführte Arbeiten ebenfalls nachgebessert, der Groll und die Wut über die miese Arbeit

zuvor weichen der Freude über die prompte und engagierte Schadensbehebung.

Bei Nacht und Nebel unterwegs

Wir wollen in den Süden! Vom Hinweisschild des Marina Offices hängen Eiszapfen, Nebel ist angesagt und die Chesapeake Bay bis nach Norfolk erstreckt sich 120 Meilen.

Mit Sonnenaufgang legen wir ab. Es ist diesig, fahles Licht am Tage, wenig Wind, die Maschinen laufen ständig, die Segel bringen nur Unterstützung und das Gefühl als Segler unterwegs zu sein. Nebelhörner von Leuchttürmen quaken, nur sehr selten tauchen Fischerboote aus dem Nebel auf, selbst das AIS zeigt nur zwei Schiffe im Laufe des Tages. Enten schwimmen in dichten Gruppen auf dem Wasser, dicht begleitet von



Entenjägern, deren flache, getarnte Boote aus der Entfernung fast nicht zu sehen sind. Der Ehrenkodex dieser Jäger gebietet, dass auf die Enten nur dann geschossen werden darf, wenn sich die Vögel in Flug befinden, wenn sie eine Chance auf

Entkommen haben. Die Tiere aufzuscheuchen gilt auch als unfein; und so kann es sein, dass der etwas blasse und hohle Klang der Schüsse aus den Schrotflinten erst nach geduldigen Stunden die Ruhe des diesigen Tages durchschneidet.

Zwei Pelikanpaare tauchen aus dem Nebel auf, auf unserem Weg nach Norden hatten wir die letzten Pelikane auf den Bahamas gesehen. Wir freuen uns über diese Begegnungen, die fliegerische Eleganz dieser würdevollen Vögel ist einfach hinreißend.



Wir entschließen uns die Nacht durch zu fahren. Wir teilen uns die Nachtwache, Helga von 22:00 bis 03:00 Uhr, ich danach. Der Nebel wird dichter, es nieselt, feuchte Kälte durchzieht die Klamotten. Das Thermometer zeigt 8 Grad. Dann klart es auf. Vollmond am diesigen Himmel, Sicht um drei Meilen, licht erscheint die Welt deren Grenzen fließend sind; kein Horizont, die kleinen Wellen geben nahe gelegene Kontraste, glitzernde

Mondspiegelungen die sich mit zunehmender Entfernung abdämpfen, verlieren in der umfassenden Verschmelzung des Meeres mit dem Himmel. Um 03:30h erreichen wir Norfolk. Der Nebel hat wieder zugenommen, Sicht unter 200 Metern. Schlepper sind unterwegs, kleine Pilotenboote, Lastzüge, einige Containerschiffe. Wir halten uns soweit es geht immer am Rande der Fahrwasser auf, beobachten über Radar und AIS den Verkehr; Die Navy und die Hafenspolizei fragen über VHF wer wir denn seien und wohin wir wollen, weitere Kontrollen erfolgen Gott sei Dank nicht. Nach Norfolk bricht der Tag an.

Der Intracoastal Waterway

Von Norfolk bis nach Beaufort wollen wir den ICW befahren um Cape Hatteras zu umgehen.



The sign is a dark red board with white text. It features the US Army Corps of Engineers logo in the top left corner. The title 'ATLANTIC INTRACOASTAL WATERWAY' is prominently displayed in the center. Below the title, the board is divided into two columns: 'NORTH' and 'SOUTH'. Each column lists a port name followed by its distance from Norfolk in miles.

NORTH		SOUTH	
Norfolk	11	South Mills	22
Newport News	23	Elizabeth City	40
Cape Charles	49	Belhaven	102
Richmond	114	Wilmington	305
Washington	208	Georgetown	395
Baltimore	209	Charleston	458
Philadelphia	297	Savannah	578
New York	451	Jacksonville	737
Boston	716	Miami	1087
Eastport	966	Key West	1239

David hatte gerade gemailt, er und seine Frau sind just aus Seenot vor Cape Hatteras von der Coastguard gerettet worden. Sie kamen in deutlich schlechteres Wetter als angesagt: stürmischer Nordwind gerade als sie mitten im Golfstrom waren. Und wenn der Sturm gegen den Strom steht bauen sich

hohe, steile Welle auf die auf das Schiff niederbrechen, drauf einhämmern. Ohne den Strom würden lange Wellen entstehen, die das Schiff anheben, darunter hindurchlaufen, weit weniger zerstörerisch. David verlor in diesem Sturm seine Ruderanlage, konnte die Coast Guard alarmieren und sie wurden gesund zum Hafen gebracht; wie lange allerdings die Reparatur dauern wird, ob sie dieses Jahr noch in den Süden kommen können steht in den Sternen Weiter im Lande drinnen auf dem Intracoastal Waterway trifft uns dieser Sturm mit 20–25 Knoten Nordwind, kurzer Seewege verhindern den Aufbau einer größeren Welle, Wind für flottes Segeln.

Herbst im Dismal Swamp

Die Industrie und Werftenlandschaft klingt aus und in den herbstlichen Farben der Wälder und Sümpfe von Virginia und North Carolina entsteht ein Tag mit herbstlicher Kühle und nordisch-klaren Farbenspielen. Eine Yacht ist außer uns auf dem Weg nach Süden; ängstlich fahren sie unter der ersten Brücke hindurch, die die lichte Höhe von 65 Fuß hat, der Standard für die Kanalbrücken. Die Yacht kommt knapp durch mit ihrem 63 Fuß hohen Mast, von unten sieht es atemberaubend eng aus...



Über den „Dismal Swamp Canal“ motoren wir weiter, zwei Schleusen mit jeweils 2,5 Metern Höhenunterschied und zwei Hebebrücken müssen passiert werden. Längsseits an Steuerbord festmachen, gelb-braunes, klares Wasser sprudelt



in die Kammer, reines Moorwasser. Der Kanal ist der erste, der im 19.Jh. erbaut wurde um parallel zum Atlantik einen Wasserweg zu erbauen, eine Arbeit die seinerzeit noch unter Nutzung von Sklavenarbeit gemacht wurde. Die Wassertiefe mit 2,5 Metern ist zu seicht für die Berufsschiffahrt und so wird dieser historische Kanal fast ausschließlich von Yachten und Anglern genutzt. Umgestürzte Bäume liegen im Wasser, ältere, vollgesogene Stämme treiben gelegentlich unter der Wasseroberfläche zweimal rumpelt es unter den Kielen... Dichter Wald säumt das Ufer, noch strahlen die leuchtenden Farben des Indian Summers.



Reiher und Stare sind zu sehen, gelegentliche Turbulenzen im Wasser, kleine Fische springen auf der Flucht vor Räubern in die Luft. Angler sind unterwegs in Ruderbooten in Tarnfarben oder auch schrillen Plastikfarben,



die Pedale eines Tretbootes bemüht. Die wenigen Schleusungen werden von älteren Herren in Rettungswesten erledigt, Rentnern, die sich ein Zubrot verdienen, freundliche und kompetente Herren, die gerne plaudern und ihren Beruf mit Zuwendung und Hilfsbereitschaft ausüben. Die baufällige Ruine



des Kanalsuperintendenten ist mit einer Hinweistafel ausgestattet und wartet noch auf die dringend erforderliche Restauration.

Im Albemarle Sound

Nach der letzten Schleusung erreichen wir den Fluss, der Wald wird lichter, es wird auch wärmer! Das Wasser ändert seine Farbe, nun erscheint es grünlich- grau, die braunen und gelblichen Töne weichen auf dem Weg zum Albemarle Sound. Adler in der Luft, Schildkröten mit blau-schwarzem Panzer und gelbem Bauch ruhen in Sonne am Ufer und auf Baumstümpfen, Helga an Deck.



Der Fluss mäandert durch die Landschaft, kurz vor Elisabeth City nach 180 gelaufenen Meilen gibt es einen ruhigen Ankerplatz, nur Natur um uns herum, Sonnenuntergang um

16:45h, Ruhe. In der Nacht ist es spürbar wärmer als zuvor, die textilen Zwiebschalen werden überflüssig Haut an Haut spürbar, nachts an und in einander, die volle Wachheit gar nicht erstrebend, wieder im Schlaf versinkend.

Starkwind von Süden und Regen sind für den kommenden Tag angesagt; doch Rasmus ist gnädig und erledigt diesen für uns ungünstigen Teil der Wetterarbeit schon über Nacht. Bei Sonnenaufgang um 07:00h regnet es noch etwas, der Wind kommt schon aus Westen. Eine Hebebrücke müssen wir noch in



Elisabeth City passieren, die Zeit bis zur Brückenöffnung wird knapp, mit Vollgas und leerem Magen ziehen wir los, die TWIGA galoppiert mit 7 Knoten unter beiden Maschinen voran und auf die Minute genau passieren wir die geöffnete Brücke. Noch stehen schwarze Wolken am Himmel. Die Stadt bietet einen kostenlosen Anlegeplatz für Gastyachten, an dem wir festmachen. Ein Stadtrundgang: schöne historische Gebäude



auf der Mainstreet, auffällig viele stillgelegte Gewerbeimmobilien in der Hafennähe, freundliche Menschen.

Helga erweitert den Stadtbummel, während ich zurück zur TWIGA eile, denn ein unheilvolles Grummeln im Bauch lässt mich flink ausschreiten, fast schon eine artistische Leistung wenn man die Pobacken so feste zusammenkneifen muss! Und: geschafft zurück an Bord! Schon setzt die innere Entspannung ein, zu früh, viel zu früh, denn der Schlüssel zum Niedergang klemmt. Doch was soll`s, die Dusche unter Deck für mich, die Hose wird erst im Flusswasser und dann unter der Decksdusche gewaschen, derweil die feucht-warme Erinnerung an das Kleinkindalter wieder abklingt.

Helga kommt auch retour, die Sonne scheint, es wird wärmer, 11:00h wir legen ab, ein fast schon sommerlicher Segeltag über



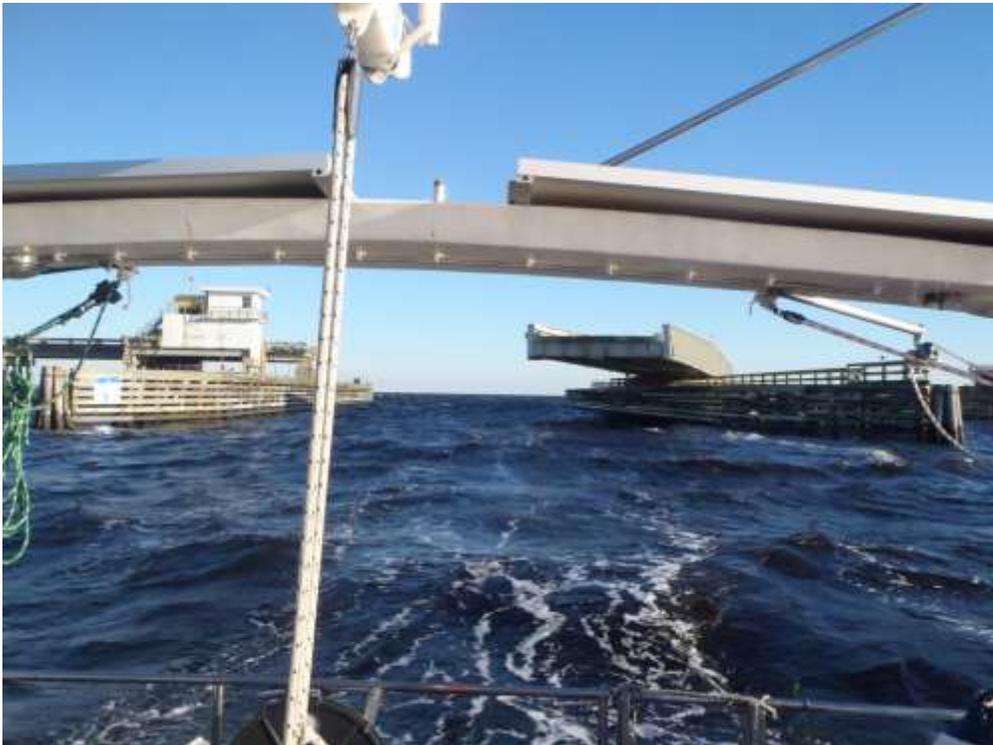
den Aldermale Sound bis zur Mündung des Alligator Rivers liegt vor uns. Zügiges Segeln, in der Sonne liegen, Muße in der Wärme des Tages, und ein farbenprächtiger Sonnenuntergang. Mit den letzten Sonnenstrahlen laufen wir in den kleinen



Alligator River ein, zu einem Ankerplatz zwei Meilen vom Intracoastal Waterway entfernt, Schlickgrund unter moorig-braunem Wasser, am entfernten Ufer meist kahle Bäume, einige zeigen noch herbstlich kräftiges Rot.

Rasante Tour im Alligator River

Sonnenaufgang. Anker auf. Der breite Alligator River wird von der langen Highway Brücke begrenzt, die das Fahrwasser mit einer Schwingbrücke für die Boote auf Aufforderung erschließt. Heute werden die wenigen Boote über VHF angewiesen



zusammen zu passieren, denn der Wind ist mit 25 bis 30 Knoten recht stramm geworden, die Brücke kann nur mit Schwierigkeiten geöffnet werden; ab 35 Knoten bleibt sie geschlossen. Der Wind kommt aus Norden, es ist wieder kalt

geworden, eine klare, reine Kälte, weite Sicht mit eisigem Sonnenschein. Nach der Brückenpassage können wir die Genua setzen und die zwanzig Meilen bis zum Ende der Alligator River Bucht in drei Stunden durchsegeln. Der Wind steht direkt in die Bucht, eine zwei Meter hohe Welle baut sich auf, schiebt uns von achtern voran, weiß schäumend, darunter bräunlich moorig schimmernd.



Die Sonne wärmt kaum, eingemummelt rauschen wir nur unter Genua mit sieben bis acht Knoten Fahrt nach Süden.



Der sich anschließende Kanal erscheint breit, trügerisch, denn der Wald ist nur etwas zurückgewichen, überspülte Baumstümpfe, umgekippte Stämme lagern unter Wasser in Ufernähe. Grasige, ockergelbe Sumpflandschaften wechseln



sich mit Gebüsch und Waldgebieten ab. Zwei Hochbrücken überspannen den Kanal, keine weitere menschliche Besiedelung unterbricht die Naturlandschaft. Am Himmel üben

Kampfflugzeuge der Air Force den Luftkampf, 30 Meilen von hier befindet sich ein wichtiges Ausbildungszentrum. Sechzig Meilen laufen wir an diesem Tag, auf offenen Wasserstrecken



unter Segeln, im Kanal unter Maschine. Ankern in einem kleinen Nebenfluss, dem Slade Creek.

Klare Kälte auf dem ICW

Es dämmt; klamme Kälte durchzieht die Twiga, an den Scheiben perlt Kondenswasser, wahrlich kein Schiff für die Kälte des Nordens. Nordwind pfeift im Rigg, die Windsee plätschert gegen die Rümpfe, die Ankerkette steht stramm. 25 Knoten Nordwind begleiten uns an diesem Tag auf dem Weg nach Süden. Landschaften und unterschiedliche Seegebiete durchsegeln wir in rascher Folge, Wind und Wellenverhältnisse wechseln mehrfach in einer Stunde, Segeln wie auf einem windreichen Binnenrevier. Die Logge zeigt immer wieder neun Knoten an, der Wind bläst mit 25 Knoten, draußen auf dem Atlantik tobt sich Rasmus mit einem handfesten Sturm aus, wir freuen uns nur am Rande des Geschehens durch diese abwechslungsreiche Seenlandschaft zu segeln.

Quer über den Pamlico River in den Kanal, über den Bay River 20 Meilen den Neuse River hinauf, dann über den Adams Creek Canal, der Wind lässt nach, unter Maschine erleben wir eine



Sightseeing Tour, die Besiedelung wird dichter, bunte Häuser, Jachten in Liften aufgebockt, gepflegte Gärten säumen das Ufer.



Beaufort

Der Kanal mündet in die Newport River Bay, hier sehen wir erstmals wieder Delphine! und nach 8 Stunden und 61 Seemeilen legen wir an Jims Steg in Beaufort an.



Anechy kommt auf den Steg und nimmt die Leinen an, Jim steht auf dem Dach seines Hauses, Handwerker sind mit Reparaturen beschäftigt, er kommt herunter, ein herzlicher Empfang! 100 Meter zuvor haben wir die „Peter Pan“ passiert, sie liegt im Fluss zwischen Carot Island und Beaufort vor Anker. Susanne und Jan sind heute Mittag angekommen, sie wollen wie wir nach Süden und werden über den Intracoastal Waterway weiterreisen.

Wir bleiben einige Tage in Beaufort, komfortabel festgemacht an Jims Steg, können seine Dusche im Haus benutzen, er lädt uns ein im Haus zu schlafen, doch wir sind froh wieder auf dem Wasser zu sein, wir bleiben an Bord wohnen. Anechy hat ein Dinner mit geräuchertem Fisch und Schrimps vorbereitet, Jim hat einen guten Rotwein und der Abend ist unterhaltsam und lang. Wir hatten die beiden erstmalig vor zwei Jahren auf Domenika kennengelernt und sind seither in Kontakt geblieben.



Diane kommt am kommenden Morgen zum Frühstück, wir



haben sie vor einem halben Jahr kennengelernt Sie fährt mit uns zu West Marine, wir brauchen für die geplante Pazifikreise

noch elektronische Seekarten. Wäsche waschen bei Anechy und Jim, die neue WLAN Antenne ist eingetroffen, sie wird montiert. Abends Potluckparty im Yachtclub, Susanne und Jan kommen auch mit. Auf der Party geht es lebhaft zu jeder hat etwas zu erzählen obwohl die meisten sich jede Woche sehen. Paul steht



am Grill, er ist fast blind doch er ist ein fantastischer Grillchef, merkt sich für alle 35 Teilnehmer, wer welches Stück Fleisch oder Wurst bereitgestellt hat und wie es bereitet werden soll, stellt durch Tasten fest ob es raw, medium oder schon well done ist. Er freut sich über das wohlverdiente Lob, doch ansonsten bleibt er lieber für sich, mag nicht gerne reden oder mit Erzählungen eingedeckt werden. Die Tochter eines Seglerpaares hat gerade bei einem Behinderten Tennis Turnier Medaillen gewonnen, stolz und glücklich lässt sie sich



gratulieren, Die Teilnehmer haben feine Speisen zubereitet, Dips, Gemüse, Salate, Nachspeisen, eine leckere Vielfalt.

Unsere Twiganauten-T-Shirts finden lebhaftes Interesse,



die Reisen von Suanne und Jan ebenfalls; viele Clubmitglieder

sind in früheren Jahren selber unterwegs gewesen, jetzt sind alle sesshaft. Diane ist mit ihren siebzig Jahren ein



Energiebündel mit unerschütterlicher Lebensfreude. Susanne und Jan gehen am nächsten Morgen Anker auf,



wir bleiben noch zwei weitere Tage.