

1000 Meilen nordwärts

Auf dem Intra Coastal Waterway

Im Rahmen der großen Atlantic-Rundreise der S.Y. »Iskareen«, einer Swan 39, von Reemt Bruhns übernahmen E. H. Beilcke und Crew eine Etappe entlang der amerikanischen Ostküste. Sie führte von Fort Lauderdale/Florida nordwärts bis zur Chesapeake Bay.

Brütende Hitze empfängt uns, als wir am 8. Mai von Hamburg kommend in Miami landen. Wir hatten mit Reemt Bruhns vereinbart, die »Iskareen« in Fort Lauderdale zu übernehmen und sie knapp drei Wochen später im 1000 sm entfernten Norfolk/Virginia wieder an die Crew seines Bruders Uwo zu übergeben. Ein ehrgeiziges Unternehmen, wollten wir doch überwiegend »binnen« bleiben und den Intracoastal Waterway befahren, der durch ein Netz von Flüssen, Seen, Lagunen, Kanälen und Durchstichen im geringem Abstand zum Atlantic die Oststaaten der USA miteinander verbindet. Dabei sind nur eine Schleuse, aber ca. 120 Brücken zu passieren, ein Drittel davon hoch genug für den 17-Meter-Mast der Swan 39, die übrigen müssen aber jeweils zwecks Öffnung über UKW angesprochen werden. Diese Aufgabe hat »Funkerin Ilse«, die dabei mit allen möglichen Dialekten und Sprachgewohnheiten fertig werden muß.

Ehe wir uns auf die nicht außergewöhnlich schwierige aber doch anspruchsvolle Reise machen, besuchen wir in Miami die »Coast Guard«, die in den USA vielfältige Aufgaben der Küstensicherung, des Zolls und der Fahrwasserpflege, -bezeichnung und -kontrolle wahrnimmt. Kapitän Joseph Embres empfängt uns und erklärt uns die aktuelle Lage, weist auf Gefahrenstellen und Mindertiefen, Brückenreparaturen, Baggerungen und Änderungen in der Streckenführung hin. Beladen mit den aktuellen »notice to mariners« und dem beruhigenden »I am sure you'll make it« fahren wir per Leihwagen nach Fort Lauderdale, ergänzen dort unser nautisches Material um die neuesten Karten, Gezeitentabellen, Handbücher und kaufen für wenige Dollar einen gequarzten Wetterempfänger, der uns an der gesamten Küste einen 24-Stunden-Service liefert.

Von einer früheren Reise ist uns das ideal gelegene Hotel Marina Inn & Yacht Harbour in Fort Lauderdale bekannt. Dort erwarten wir »Iskareen«, die bereits seit einigen Tagen mit dem Eigner & Crew von Antigua nach Florida auf der Anreise ist. Sie kommt am 11. nachmittags. Nach einem Begrüßungstrunk und einer schnellen aber gründlichen Einweisung bringt unser Crew-Mitglied Eberhard Maiké und Reemt zum Flughafen Miami. Mit Arnt, der sich noch einige Tage in den USA aufhalten will, erledige ich derweil die notwendigen Formalitäten bei den US-Behörden.

Dann geht's also los. Warm, ja heiß, aber Regen. Nachmittags erwischt uns ein heftiges Gewitter mit umfangreichen Regenfällen. Oft können wir kaum das Vorschiff erkennen, der Himmel ist schwarz, unser Wasserweg kaum auszumachen. Wir schaffen die Etappe dennoch programmgemäß, der Anker fällt kurz vor West Palm Beach eben außerhalb des Fahrwassers. Schon früh wird es dunkel, um 20.00 Uhr brutzeln in der Kombüse die Hühnerkeulen, und zufriedene Ermattung stellt sich ein.

In den nächsten Tagen ändert sich wenig. Der Indian River führt schnurgerade und endlos lang nach Norden, 1-2 Meilen breit, aber mit einem engen Fahrwasser. Die Ufer sind vollgebaut mit Ferienhäusern und Hotels, auf dem Wasser jagen Rasenmäher zur See auf und ab. Lärm und Gestank begleiten unsere »Iskareen« von früh bis spät. Wenig erfreuliches Florida. Wir erwägen die »Flucht« auf den Atlantic, aber Windstille und die Hoffnung auf Lärminderung halten uns davon ab. Und dann haben wir in der dritten Nacht ein besonderes Erlebnis: Aufmerksam gemacht durch einen einheimischen Segler klingelt nachts um 03.30 Uhr unser Wecker. Wir ankern in geringer Entfernung zum Cape Canaveral und können den Start einer Weltraum-Rakete beobachten. Der Nachthimmel wird orangerot, ein weißer Feuerstrahl jagt zu den

Sternen. Nein, drinsitzen möchte keiner, wir sind zufrieden mit einem Tee, dem unmittelbar darauf ein ordentliches Sehr-Früh-Stück mit Eiern, Speck, Toast und anderen amerikanischen Spezialitäten folgt.

Ein Alligator und fünf nahrungsuchende Waschbären sind in der frühen Dämmerung in unserer Nähe, mitten im Fahrwasser »sitzen« wir für einige Minuten, dann geht es störungsfrei in den Sonnenaufgang, und am Abend hocken wir dann einige dutzend Seemeilen weiter nördlich im gepflegten Yachtclub von Smyrna Beach an der Bar. Zwischendurch laufen wir zwecks Ver- und Entsorgung den Hafen von Titusville an, und beobachten im Hafenbecken eine fette Seekuh (manatee).

Mitsegler Doris und Günther besorgen sich am folgenden Morgen einen Leihwagen für einer Abstecher nach Orlando zu Disneyland. Wir schippern mit verminderter Crew weiter. Die beiden wollen wir in Daytona wieder Bord nehmen.

Der Intracoastal Waterway hat eine ganze Reihe von Öffnungen zum Atlantic, einige davon schiffbar, andere zu flach. Aber immer gibt es vor allem in der Nähe dieser »inlets« reichlich Veränderungen der Fahrwasser durch Sandeinschwemmungen. Von Captain Embres hatten wir zwar viele Informationen bekommen, vor einer Änderung hatte er uns aber nicht gewarnt. Und so sitzen wir dann kurz hinter Smyrna im gekennzeichneten Fahrwasser mit unseren 2.10 m Tiefgang »op Schiet«, glücklicherweise nahe Niedrigwasser und auf weichem Untergrund. Und das bei einer sogenannten Projekttiefe von 3.60 m bei NW für den gesamten Wasserweg. Es dauert dann aber fast vier Stunden bis zur Weiterfahrt, die Flut kommt ganz müde, und viele Angebote von PS-gewaltigen Motorbooten zum Freischleppen lehnen wir ab. Solch Manöver kann leicht die Klampen kosten. Wir sprechen über UKW auch mit der Coast Guard. Ob wir in unmittelbarer Gefahr seien, werden wir gefragt. Nein, sind wir nicht Dann schicke ich Ihnen einen kommerziellen Retter, sagt unser Freund, der offizielle Küstenbewacher. Der Kommerzielle hat schon mitgehört, kommt bereits angebraust. Er bietet seine Dienste für 390 Dollar an und beschwört allerhand Mißlichkeiten, als wir ablehnen.

Alles geht aber klar, nur als wir dann am Abend Doris und Günther in Daytona aufnehmen wollen, erklären die Hafenmeister von allen vier Häfen über UKW, aber erst auf eindringliches Befragen, sie hätten viel weniger Wasser als in den Plänen angegeben. So müssen unsere Disneyfreunde über einen langen Steg klettern, um an Bord zu kommen. Unser Ankerplatz beschert uns dann einen friedlichen wenn auch mückenreichen Abend.

Mit einem Tagespensum von gut 50 sm nähern wir uns allmählich der Grenze zu Georgia. Florida mit seiner Ferienhauskultur und einem Überangebot an lauten Wasserfahrzeugen wollen wir nun wirklich nicht mehr sehen.

Nun werden auch passende Winde angesagt, und so gehen wir in Jacksonville auf den Atlantic, segeln zwei Tage und eine Nacht bei frischen südwestlichen Winden, einigen fernen Gewittern, zeitweilig erkennbarem Vollmond und einer Schießübung der Marine gleich durch bis Charleston.

»Iskareen« honoriert unsere Bemühungen mit flotter Fahrt, und nach knapp 200 Seemeilen laufen wir in die große Bucht der ehemaligen Südstaaten-Metropole ein. Salty Harry's Fish Bar serviert uns geeignete Fische, in Pusser's Landing am Hafen bekämpfen wir die reichliche Salzzufuhr mit Rumcocktails.

Einen der wenigen Landgänge (Norfolk ist noch weit!) machen wir am folgenden Tag zu einem sehr freundlichen coffee-shop zum Frühstück, Stadtrundgang mit Säulen-Villen im Südstaatenstil, dem alten Sklaven-Markt, blühenden Oleanderbüschen und einer langen Wasserfront im englischen Kolonialstil.

Aber schon am frühen Nachmittag laufen wir wieder aus, und am Abend liegt »Iskareen« auf einem traumhaften Ankerplatz in einem kleinen Wasserarm mit Atlantic-Verbindung. Nur eine einzelne amerikanische Yacht gesellt sich später hinzu.

Der folgende Tag beschert uns überwiegend reine Natur, die weitverzweigten Arme des Edisto River, sturmzerzauste spärliche Bäume, Schilfgürtel, viele im Sturzflug fischende Pelikane, und der Atlantic ist immer nah und zu riechen, oft auch zu sehen.

Nachmittags erreichen wir einen der schönsten Teile des ICW, den Waccamaw River. Flußaufwärts wird dieser tiefe Fluß immer enger, bis zu 15 Schildkröten sehen wir auf umgestürzten Baumstämmen sitzen, Fischadler und die großen Canada-Reiher in großer Zahl. Und dann der Höhepunkt der Reise: Bucksport landing. Mitten im Urwald eine zerfallene Holzverladestation aus längst vergangener Zeit und eine

Bretterbude. Es ist schon fast dunkel, vorsichtig nähern wir uns. Die Holzpieper ist aber in Ordnung, ausreichend Wassertiefe vorhanden. Und dann leuchtet plötzlich in der Bretterbude eine Neonreklame auf: OPEN!

Aha, ein Restaurant wittert Umsatz. Später haben wir dann als Vorspeise enorm gewürzte Hähnchenkeulen und als Hauptgericht sehr ordentliche Steaks auf dem Teller, gepriesen, zubereitet und serviert von der freundlichen und tiefschwarzen Besitzerin. Kein Mensch ist sonst in der Nähe, in einiger Entfernung sehen wir aber noch Lichter einer Tankstelle und eines Geschäftes.

In Charleston hatten wir uns über den Verlauf der letzten Etappen geeinigt, es blieben nur noch sechs Tage bis zur Übergabe, und die sollte ja in Norfolk sein. Wieder auf den Atlantic zu gehen schien wegen der flauen Winde nicht erfolgversprechend, und das weit in die See sich ausbreitende Cape Hatleras hätte uns noch mehr als 100 Meilen zusätzlich beschert. Alternative: Ab morgen immer um 06.00 Uhr Abreise. Und so klingelt auch in Bucksport schon um 05.30 Uhr der Wecker. Mitsegler Eberhard, schon an Deck, verkündet Nebel. Das andere Ufer, 30 m entfernt, ist nicht zu erkennen. Aber eine Stunde später ziehen nur noch wenige Schwaden durch den Urwald. »Iskareen« schleicht durch eine stille unbesiedelte Natur, die Bäume an beiden Ufern überragen den Mast erheblich. Die Schreie der Fischadler und der gerade geschlüpften Jungen sind zu hören, sonst nichts. Nur in der vergangenen Nacht, da war es noch einmal laut. Raus aus Tiefschlaf und Koje, was ist los? - Ein hellbeleuchteter Schubverband passiert ratternd unser Paradies. Der Reiseweg führt dann weiter nordwärts über Southport und Moorehead City, dort zieht nachts ein Unwetter durch. Das von Ilse geführte Logbuch sagt: Zum Fürchten. Am Morgen aber wieder Friede, allerdings spricht der Wetterbericht von einer sich nähernden windhaltigen Kaltfront aus Nordost. Und das ist ja unsere Richtung. Durch den Neuse river geht der Weg, abends füllt der Anker in einer ruhigen Bucht vor dem Pungo canal, es ist kühl geworden, und seit Nachmittag regnet es bereits erbarmungslos. Nach dem Abendessen werden Karten gemischt. Das Spiel »Rauf und Runter« kennt vielleicht der eine oder andere, wir spielen aber nur eine halbe Runde, wegen Müdigkeit. Und weit und breit kein Anzeichen von Zivilisation, nur passiert wieder in der Nacht mit furchterregendem Getöse ein hellbeleuchtetes Pontonschiff. Bevor wir aber unser Ziel erreichen, kommt noch eine kleine Härteprüfung. Es hat inzwischen aufgebrist, in der Spitze messen wir 32 kn Wind. Und alles von vorn. Der Alligator River ist zu durchfahren, dann der 15 Meilen breite Albemarle Sound zu queren. Und ist man erst einmal auf der Piste, gibt es kein zurück. Der Sund ist sehr breit, die Ufer kaum zu sehen. Aber das Fahrwasser ist nur einige Schiffslängen breit, daneben ist es flach. Alle Meile ein Seezeichen (»marker«), ein Riff auf halber Strecke, Brandung, Regen, Gischt, Kälte und eine kurze und hackige See lassen den Reisetag endlos werden.

Die Ufer des Staates Virginia kommen näher, die letzten Meilen fummeln wir uns mit funzeligen und auf der ganzen Strecke gleichen Feuern in den Virginia Cut. Am Abend hat der Skipper 15 Stunden am Ruder gestanden, ist fertig mit Jack und Bux. Aber nicht nur er, sondern auch die gesamte Crew, die ja bei Navigation, Ausguck, Echoloten, Verpflegung und allen anderen Handreichungen den gleichen Bedingungen ausgesetzt ist. Ein Dank an Ilse, Elke, Doris, Eberhard und Günther, die das alles frau- und mannhaft durchstehen.

Nach einer letzten Ankernacht laufen wir in den Großhafen Norfolk ein. Im größten Marinestützpunkt der USA an der Ostküste weisen uns allein 7 Flugzeugträger, mehrere Werften, vielfältigste Schiffseinheiten und Hundertschaften von U-Booten den Weg. Die Waterside Marina nimmt uns auf, einen Tag haben wir noch für Reinigung und Pflege der »Iskareen«, die Nachfolge-Crew kommt pünktlich, und die Air France transportiert uns von Washington wieder nach Hamburg.

E.H.B.