

Von Westindien nach Halifax

Anmerkung der Redaktion: Dies ist die Fortsetzung der gesammelten Berichte von Heiko Tornow mit seiner LUV auf Amerikafahrt. Nach der Teilnahme am ARC 2013 wurde zuletzt aus Martinique berichtet. Dann folgten verschiedene Abschnitte in Westindien bis in die USA. Darüber wurde nichts aufgeschrieben. Hier geht es nun weiter auf der Reise an der amerikanischen Ostküste nach Norden.

Alle Texte und Bilder von Heiko Tornow.

1. Logbuch Luv Mai 2014

Die Seefahrt in diesen Gewässern entlang der amerikanischen Ostküste ist definitiv etwas für Zoologen. Im Hafen von Cap Canaveral zirkelte ein Exemplar der sagenumwobenen Seekühe um die Luv. Diese seltenen Meeressäuger wurden vor Zeiten für Seejungfrauen gehalten. Was wir allein heute von Bord der Luv an Tieren beobachten können, reicht für einige Kapitel in Brehms Tierleben. Das Natur-Watching beginnt gleich in der Früh mit den Pelikänen (wir haben uns auf den Plural mit A-Umlaut geeinigt, weil das besser passt zu diesen auf den ersten Blick so plumpen Wasservögeln). Scheinbar gemütlich und ohne böse Absicht flattern sie mit langsamen Flügelschlägen in 15 Metern Höhe über der ruhigen See. Auf einmal verwandelt sich der Vogel in einen Pfeil. Der Hals schnell nach vorn, die Flügel sind angelegt wie bei einem Jet und blitzschnell stürzt sich der Jäger auf einen für den Betrachter unsichtbaren Fisch. Gleich schwimmt der Pelikan wieder auf den Wellen und schleudert seine Beute von Schnabel in den weiten Kehlsack. Ein zufriedenes Kopfschütteln und schon erhebt er sich wieder in die Luft, 15 Meter hoch, scheinbar gemütlich und ohne Arg. Von diesen sich wegen der vielen Pelikäne sich vielfach wiederholenden Jagdszenen werden wir abgelenkt durch Delphine. Die sind hier deutlich größer als im östlichen und im mittleren Atlantik, dafür aber auch deutlich träger. Während die -sagen wir- europäischen Delphine immer mal wieder Wettrennen mit der Luv veranstalteten und spielerische Show-Einlagen vor dem Bug zum Besten gaben, nehmen ihre amerikanischen Vettern von der deutschen Segelyacht kaum Notiz. Ungerührt tauchen sie im Takt und mit unnachahmlich eleganten Bögen auf und unter und lassen uns an Steuer- oder Backbord liegen. Dabei sind Segler, zumal deutsche, hier eine absolute Seltenheit. Auf dem Wasser findet sich seit Fort Lauderdale im Süden Floridas bis hier vor Charleston, South-Carolina, kaum ein Segel am Horizont, und in den Häfen sind die Piers leer. Es sei zu früh im Jahr, meint der freundliche Hafenmeister in Charleston und räumt uns großzügig den Liegeplatzrabatt ein, der sonst nur einheimischen Yachtclubmitgliedern gewährt wird. Die eingesparten Dollars verbraten wir in einem irischen Pub mit großartiger Country- und Western-Mucke.

Aber ich wollte von Tieren berichten. Die überfallen uns gerade zu dutzenden, zu hunderten, zu tausenden. Die Luft ist auf einmal voll mit kleinen schwarzen Fliegen. Sie lassen sich auf dem Deck nieder, bilden einen Schwarm auf dem Hemd des Rudergängers, sind unzählige Punkte auf den Segeln, mit jedem Handgriff an einer Leine werden die Viecher zerquetscht, jeder Schritt tötet. Wer sich im Cockpit hinsetzt, verursacht ein Massaker. Auf der Meeresoberfläche schwimmen die Leichen unzähliger Insekten. Eggert rechnet mal schnell hoch. Pro Quadratmeter fünfzig Kadaver, macht auf den Quadratkilometer 50 Millionen Flattertiere. Multipliziert mit der wie immer sehr hohen Dunkelziffer kommen wir auf 400 Milliarden Fliegen, die mit dem Wind von Land über uns hereingebrochen sind.



Pro Quadratmeter 50 Fliegen

Mit Besen und Seewasser versuchen wir der Invasion aus der Luft Herr zu werden. Kaum haben wir eine Hälfte des Schiffes einigermaßen von den Plagegeistern befreit, fallen erneut noch dichtere Schwärme über uns herein. Sie nisten im Haar, krabbeln ins Ohr, kriechen in die Nase. Es ist widerlich. Unsere Hoffnung, der auffrischende Wind würde den Spuk wegblasen, wird bitter enttäuscht. Wir suchen unser Heil in der Flucht hinaus auf See. Wir sind jetzt elf Meilen weg vom Land und noch immer atmen wir Fliegen. Wir bekommen Besuch:



Ein Kostverächter

Ein etwa drosselgrosser bunter Vogel landet erschöpft im Cockpit direkt hinter dem Rudergänger. Er ist mit seinem kernbeißerähnlichen, dicken Schnabel erkennbar ein Landtier. Eine halbe Stunde hockt er regungslos und mit geschlossenen Augen auf dem

Teakdeck und wir können ihn bewundern: leuchtend rote Brust, schwarz-weiß geflecktes Gefieder wie bei einer Elster, eine richtige Schönheit. Die Fliegen interessieren ihn nicht weiter. Er pickt mal nach zwei oder drei Exemplaren, die vor seinem Schnabel vorbeikrabbeln aber er frisst sie nicht. Typisch Körnerfresser, sicher keine Hilfe im Abwehrkampf gegen die Fliegen. Unser blinder Passagier pickt noch einmal in meinen Finger, als ich ihn kraulen will und verschwindet dann in Richtung North Carolina. Hoffentlich verirrt er sich nicht wieder.

Wir versuchen uns derweil als Naturforscher und stellen uns die Frage, was sich wohl die Evolution dabei gedacht hat, ein solches Massenfliegen und Massensterben zu veranstalten. Ich habe ähnliches schon einmal vor Jahren in der Ostsee im südlichen Dänemark erlebt, als Milliarden von Marienkäfern Land, Schiff und Meer mit ihren gelbroten Leibern überzogen. Antwort erhalten wir auf einfachere Fragen: unsere Fliegen sind zwischen acht bis zehn Millimeter groß, zweiflügelig. Der schlanke, dunkelorange Körper ist deutlich dünner als der einer Stubenfliege. Wir stellen außerdem fest: sie sind farbenblind. Jedenfalls ist keine Vorliebe erkennbar, wenn sie sich auf der deutschen Nationalflagge am Heck niederlassen: ob schwarz, ob rot, ob gold: die Fliegendichte ist auf allen Streifen gleich hoch.

Der Wind hat mittlerweile die ersoffenen Insekten zu langen Teppichen auf der Meeresoberfläche zusammengefeigt. Forellengroße Fische springen zu Dutzenden und halten ein größeres Festessen. Eine uralte, beachtlich große Meeresschildkröte beißt auch in das Fliegentuch. Auf Ihrem braunen Rücken wachsen lange Algen und dicke Muscheln. Ob auch die Schwärme von großen Rochen sich an der Kadaverbeseitigung beteiligen, können wir nur vermuten. Jedenfalls bieten sie uns ein tolles Schauspiel, wie sie gut choreografiert eben unter der Wasseroberfläche im perfekten Formationsflug vorbeiziehen. Erst als die Dunkelheit hereinbricht, geben die Fliegen ruh. Wir lernen zusätzlich, dass es sich um tagaktive Tiere handelt, die als Eintagsfliegen nach getaner Belästigung nachts mit kollektivem Selbstmord aufgeben. Gottseidank.

2. Logbuch LUV

An Bord pfeift nur der Wind.

Besser kann es gar nicht mehr kommen. Um sieben Uhr sind wir aus Norfolk ausgelaufen, der Hafenmeister war noch nicht im Dienst, wir konnten ihm das Hafengeld leider nicht bezahlen. Gestern Abend, als wir in die Marina einliefen, hatte er schon Feierabend gemacht. Unterm Strich sind das 100 eingesparte US-Dollar. Die Sonne scheint, der Wind bläst aus genau der richtigen Richtung und exakt mit der perfekten Stärke in die Segel derLuv. Die Mannschaft sitzt am gut gedeckten Frühstückstisch im Cockpit. Zum ersten Mal, seit wir vor fast einem Jahr aus der Elbe ausgelaufen sind, ist es Michael gelungen, mein Ei auf den Punkt viereinhalb Minuten richtig weich zu kochen und Eggerts Exemplar kernweich so zu servieren, dass er restlos zufrieden ist. Wir loben Michael über den grünen Klee. Die Arbeit erledigt der Autopilot, der uns nach Norden in die Chesapeake Bucht schippert. Seglerherz, was willst du mehr?

Und genau jetzt, ausgerechnet, sagt Öko, unser junger studentischer Mitsegler aus Buxtehude-Hedendorf den fatalen Satz: "Wenn der Wind so bleibt, wird das eine schnelle Reise nach Washington." Ich versuche zu retten, was zu retten ist und sage: "Nie bleibt der Wind wie er gerade ist. So was sagt man nicht." Wir alle am Tisch erinnern uns gleich an gestern Nachmittag. Da hatte Öko sogar gepfeifen. Mit der vorhersehbaren Folge, dass der zuvor so vorteilhafte Wind vollkommen einschlof. Das sei ihm so rausgerutscht, entschuldigt sich Öko, dabei weiß er genau: An Bord pfeift ganz allein der Wind und der Bootsmann. Alles andere bringt Unglück, mindestens aber schlechtes Wetter.

So auch jetzt. Kaum ist der Satz von der schnellen Reise aus dem Mund, schon schläft die feine Brise ein. Wir müssen den Motor anwerfen. Als der Wind wieder anspringt, kommt er direkt von vorn, zusätzlich stellen wir eine starke Strömung fest, die uns entgegen der Vorhersage des Tidenkalenders ordentlich bremst. Nix mehr mit guter Fahrt. Zu allem Überfluss überfällt die Luv aus zuvor heiterstem Himmel eine dichte Nebelbank. Es ist kalt, es ist nass, wir sehen nichts mehr. Wir tasten uns durch eine dicke Suppe und können nur ahnen, dass sich dahinter das angeblich zweitschönste Segelrevier der vereinigten Staaten von Nordamerika versteckt. Das kommt von der Missachtung seemännischer Gebräuche. Da sage noch mal einer, Aberglaube habe keine Grundlage.

3. Logbuch der LUV

Bunte Tücher mit tiefer Bedeutung

Flaggen und Wimpel, Stander und andere bunte Tücher haben seit jeher ihren festen Platz auf Schiffen. Die Luv führt zum Beispiel neben der schwarzrotgoldenen Nationalflagge auch noch den Vereinsstander der Seglervereinigung Altona-Oevelgönne sowie - im Ausland – Steuerbord unter der Saling die Flagge des jeweiligen Gastlandes. Jetzt also flattert dort die amerikanische: Stars and Stripes. Wir könnten noch ein Übriges tun und darunter die bunte viergeteilte Flagge von Maryland setzen, weil wir im Hafen von Annapolis angelegt haben, der Hauptstadt dieses US-Bundesstaates. Wir wollen es aber nicht übertreiben. Die Annapolitaner haben ihre Stadt, die übrigens nicht größer ist als Buxtehude, ohnehin über und über mit ihren Nationaltüchern dekoriert. Nicht nur, dass in diesem Mekka des US-Wassersports auf jedem der hier beheimateten tausendvierhundert Boote ein Banner weht. Auch vor jedem Haus, an jedem Laternenpfahl hängt eine Fahne, an manchen zwei, nämlich noch die von Maryland. In den Boutiquen der Hauptstraße werden Hundeporraits feilgeboten. Die Schoßtiere apportieren Stöckchen mit Stars and Stripes. Gürtel, T-Shirts, Unterhosen, alles ist patriotisch weißblaurot gefärbt. Wir fragen Passanten, was denn gefeiert wird, wenn sie ihre Stadt so über alle Toppen flaggen. Das ist ein ganz normaler Tag, ist die Antwort.

Im Capital Yacht Club, dem feinen Washingtoner Hauptstadtverein, war die LUV-Crew eingeladen, an einer Mitgliedersitzung teilzunehmen. Wir hatten uns kaum in die mit grünem Leder bezogenen Mahagonisessel gesetzt, mussten wir auch schon wieder aufstehen. Der Commodore des Clubs zog eine mannshohe Fahne hinter dem Vorhang hervor, alle machten Front zum Tuch an der Stange, legten die rechte Hand aufs Herz und versprachen einander, immer gute Amerikaner zu sein. Oder so ähnlich. Nach diesem Fahneneid überreichte mir der Kommodore einen Vereinsstander, und ich revanchierte mich mit unserem schwarz-gelben SVAOe-Wimpel. Er hängt jetzt mit einigen hundert anderen aus aller Welt über der Bar des Capital Yacht Clubs. Eine Vitrine enthält ein Zertifikat, welches amtlich belegt, dass die Vereinsflagge tatsächlich einmal auf dem Washingtoner Capitol geweht hat. Wahrscheinlich wehte sie dort nur kurz, wenn man annimmt, dass auch die anderen nationalstolzen Wassersportclubs der USA eine so prominent geweihte Fahne ihr Eigen nennen wollen. Das wären einige tausend Flaggen, die über dem Symbol der demokratischsten aller Nationen gesetzt und wieder eingeholt werden müssen.

Das Zertifikat in der Vitrine erinnert mich an das zutiefst vaterländische Gedicht von Karl Rode, der zu deutschen Kaiserzeiten der damaligen Flagge ein unsterbliches Denkmal gesetzt hat:

*"Was steigt denn da für'n schwarzer Qualm am Horizont empor?
Das ist des Kaisers Yacht, die stolze Meteor.
Der Kaiser steht am Steuerrad, Prinz Heinrich lehnt am Schlot,
und hinten schwingt Prinz Adalbert
die Fahne Schwarzweißrot.
Und achtern, tief in der Kombüse,
brät Speck Viktoria Luise.
So steh'n wir um des Thrones Stufen
und halten ihn in Treue fest
und sind bereit, Hurra zu rufen,
wo es sich irgend machen lässt."*

Deutsche Vereinstextilien, auch solche aus der Kaiserzeit, sind in der Washingtoner Wimpelsammlung Mangelware. Wir erfahren, dass höchstens alle Jahre mal ein deutscher Segler es den Potomac hinauf bis zum Kapitol und zum Weißen Haus schafft. Entsprechend war der Empfang. Der Sieg der LUV beim Wettsegeln über den Atlantik, der ARC-Rallye, hatte sich bis ins Machtzentrum der Welt herumgesprochen. Lob und Hude und Respekt von jeder Seite. Und wirklich grenzenlose Hilfsbereitschaft und herzliche Freundlichkeit von jedermann im Capital Yacht Club. In der Clubzeitung lesen wir den Monatsbericht des Vice-Commodores Dan Waldrop. Er erinnert die Mitglieder daran, dass die Liegegelder von Gastschiffen immerhin zehn Prozent des Vereinsbudgets ausmachen. Und deshalb: "Unsere durchreisenden Gäste willkommen zu heißen, ist erste Pflicht für jedermann!!"

Nun ja, warum soll man das Angenehme nicht mit dem Nützlichen verbinden? In Annapolis schließen wir uns einer Stadtführung an. Der in Gewändern aus der Kolonialzeit gekleidete Squire Richard macht aus der Tour durch das bemerkenswert gut erhaltene historische Viertel eine witzige und selbstironische Veranstaltung. Zur amerikanischen Flagge und der dazugehörigen Hymne "Star-Spangled Banner" weiß er zu erzählen, dass sie erstens von einem Menschen aus Maryland gedichtet wurde und man besser zweitens nur die erste Strophe dieses patriotischen Liedes singen sollte, die beiden restlichen würden politisch nicht mehr korrekt sein, weil sie doch recht blutig sind und als Loblied auf die Sklaverei misszuverstehen seien. Und drittens würde er sowieso nicht verstehen, warum seine amerikanischen Landsleute jedesmal ihre Flagge lauthals besingen müssten, wenn irgendwer, etwa beim Baseball oder beim Football oder bei Sokker, einen Ball in die Luft wirft. Ich erzähle unserem Führer, dass wir in Deutschland auch Probleme mit diversen Strophen unserer Nationalhymne hätten, nur irgendwie umgekehrt. Squire Richard ist definitiv der Meinung, dass Amerika und Deutschland sehr viel gemeinsam haben.

Wenn wir an Bord morgens unseren Flaggenstock in die Halterung am Heck stecken, hat das auch für uns eine über den schnöden Akt hinausgehende tiefere Bedeutung. Bei unseren Schiffspapieren findet sich das Schiffszertifikat der Bundesrepublik Deutschland. Darin wird dem Seeschiff LUV vom Registergericht Hamburg "bezeugt", dass es "nach § 1 des Flaggenrechtsgesetzes das Recht hat, die Bundesflagge der Bundesrepublik Deutschland zu führen und dass ihm alle Rechte, Eigenschaften und Privilegien eines deutschen Schiffes zustehen."

Ob ich als Kapitän der LUV das Recht oder das Privileg habe, etwa Ehen zu schließen? Ich habe mal etwas gelesen von gültigen Hochzeiten auf Hoher See. Aber zur Zeit ist ohnehin kein Liebespaar unverheiratet an Bord. Sigrid meint in diesem Zusammenhang, es wäre mal höchste Zeit, die Nationalflagge der LUV zu waschen.

4. Logbuch der LUV

Überall ist Maryland

Die amerikanischen Behörden verlangen von durchreisenden Segelbooten, dass sich der Skipper und seine Crew allabendlich telefonisch bei der Customs and Borderprotection meldet, jedenfalls dann, wenn das Schiff seine Position verändert hat. Die Amis wollen halt wissen, wer sich bei ihnen wo herumtreibt. Wir sind ja willig.

Ich habe diese Kommunikationsaufgabe an Michael delegiert. Er ist nicht so allergisch gegen überflüssige Bürokratie wie ich, spricht feinstes Oxford-Englisch, und es gelingt ihm wie keinem, mit wahrer Engelsgeduld die Gesprächspartner so lange um verständliche Aussprache zu bitten, bis diese entnervt aufgeben und uns für diesen Abend in Ruhe lassen.

Hier die Übersetzung eines typisches Telefongespräches zwischen einem Menschen der Zoll- und Grenzschutzbehörde und der LUV:

"Hier ist Michael von der deutschen Segelyacht LUV. Wir wollen uns bei Ihnen melden."

"Whuaereairju?"

"Das habe ich nicht verstanden. Bitte wiederholen Sie"

"Whuaereairju?"

"Hier ist Michael von der deutschen Segelyacht LUV."

"Wo - sind - Sie?"

"Im Potomac."

"Whieuriesdat?"

"Das habe ich nicht verstanden. Bitte wiederholen Sie."

"Whieuriesdat?"

"Hier ist Michael von der deutschen Segelyacht LUV. Bitte noch einmal."

"Wo - ist - das, Potomac?"

"Das ist der Fluss, der von der Chesapeake Bucht nach Washington führt."

"In - welchem - Bundesstaat - ist - das?"

"Sie sind doch von hier. Woher soll ich das wissen?"

"In - welchem - Hafen - sind - Sie?"

"Wir liegen vor Anker in der Loan River Bucht."

"Whieuriesdat?"

"Das habe ich nicht verstanden. Bitte wiederholen Sie."

"Wo - ist - das?"

"Das - ist - eine - Bucht - im - Potomac. Das - ist ein - Fluss...."

"Ok. Keine Stadt?"

"Nein."

" Dann - brauchen - Sie - sich - auch - nicht - zu - melden. Erst - in - der - nächsten - Stadt."

Na dann.

In der nächsten Stadt sind wir am Freitagabend. Die Grenzschützer sind nur noch per Anrufbeantworter erreichbar. Wir diktieren Namen und Standort und die Nummer unserer Reise-Erlaubnis aufs Band und bitten um Rückruf. Die Stimme vom Band bedroht uns nämlich, wir müssten zehntausend Dollar bezahlen, wenn wir der Meldepflicht nicht nachkommen. Wie aber belegen wir unsere Gesetzestreue? Auch am Sonnabend macht der US-Grenzschutz frei, am Sonntag sowieso. Am Montag der Rückruf:

"Weiditjunotcompleiwisthelo?"

"Hier ist Michael von der deutschen Segelyacht LUV. Ich habe Sie nicht verstanden."

"Warum - haben - Sie - sich - nicht - gemeldet?"

"Warum haben Sie Ihren Anrufbeantworter nicht abgehört?"

"Oh - Sie - haben -darauf -gesprochen.?"

"Dreimal."

"Whuaereairjuexakkt?"

"Bitte wiederholen Sie."

"Wo - sind - Sie - jetzt - gerade - genau?"

"Ich laufe gerade zum Supermarkt."

"Ach - Sie - gehen? Sie sind nicht im Auto?"

"Ich habe kein Auto, ich gehe zu Fuß. Und sonst segel ich".

"Wirklich?"

"Wirklich."

Nach einigem Hin und Her einigt Michael sich mit dem Beamten darauf, dass wir jetzt erstmal eine Zeitlang in den Gewässern von Maryland bleiben. Solange die LUV die Grenzen dieses Bundesstaates nicht verlässt, müssen wir uns nicht erneut melden. Für die LUV ist erst einmal überall Maryland.

5. Logbuch der LUV

Nicht immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel

Michael kann eine sehr lange und ereignisreiche Geschichte unvergleichlich kurz darstellen. Im Logbuch der LUV steht diese Eintragung aus seiner Feder: "10.15 Uhr. Abgelegt. 10.30 Uhr. Im Kanal auf Grund gelaufen. 13.50 Uhr: Wir haben uns freimotort." Das kann man auch ausführlicher erzählen. Was war passiert? Am Vorabend laufen wir in den kleinen Hafen Piney Narrows ein, ein Nest im Nordwesten der ansonsten atemberaubend schönen Chesapeake Bay, dieser maritimen Wunderwelt mit breiten aber sicheren Seestrecken, tief ins Land führenden, schiffbaren Flüssen, zahlreichen, verwunschenen Ankerplätzen in geschützten Buchten, und auf grünen Inseln zauberhafte Dörfer mit intakter Bebauung aus der Kolonialzeit.

Am Mittag auf See war uns während des Kochens der Kartoffeln das Gas ausgegangen. In Annapolis hatten wir vortags noch versucht, unsere leeren Propanbehälter auffüllen zu lassen. Aber die Anschlüsse der europäischen Gasdruckbehälter sind mit den amerikanischen nicht kompatibel und so scheiterten wir beim risikoscheuen Gashändler.

Jetzt also droht kalte Küche, noch schlimmer: Kein Kaffee. Die Rettung finden wir im Hafenhandbuch. Im Hafen von Piney Narrows, weitab von unserer geplanten Route, gibt es jedweden Service für Boote und Yachten. Nix wie hin. Im sehr ausführlichen Waterway Guide für den Chesapeake finden wir den warnenden Hinweis, der bei Niedrigwasser sieben Fuß tiefe Kanal zum Ort versande leicht. Man solle unbedingt "lokal knowlegde" nutzen, also den Rat der Einheimischen.

"Alles kein Problem", sagt am Telefon der ortskundige Hafenmeister, eben gerade sei die Zufahrt nach Piney Narrows gebaggert worden, vollständig ausreichend für die 2,20 Meter tief gehende LUV. Und tatsächlich erreichen wir sicher den kleinen Hafen. Der überaus hilfsbereite Hafenmeister fährt uns kostenlos zur Gasfüllstation. Auch dort ein voller Erfolg. Die angekochten Kartoffeln werden - wenn auch verspätet- doch noch gar.

Wieder voll seetauglich ausgerüstet legen wir am nächsten Morgen ab und freuen uns auf die ruhige Nacht in der nächsten Ankerbucht. Zehn Minuten später sitzen wir fest. Mitten in

der angeblich ausgebaggerten und sehr gut mit roten und grünen Seezeichen begrenzten Fahrrinne läuft die Luv sanft auf Grund. Alle Versuche, das Schiff mit Motorkraft wieder flott zu bekommen, scheitern. Wir liegen quer im Fahrwasser, regungslos, mit leichter Schlagseite. Über UKW fragen wir den freundlichen und ortskundigen Hafenmeister, wie er das erkläre. Unser Tiefgang sei eben doch zu groß, meint er. Wo denn die angeblich gebaggerte Fahrrinne besonders tief sei, wollen wir wissen. An der Backbordseite sagt er.

An der Steuerbordseite, sagt der Kapitän des Motorbootes, der an uns vorbeischippert und besorgt fragt, ob wir denn festsitzen. Diese Frage beantworten wir anderen Bootsführern ein gutes Dutzend mal. Ein kleines Anglerboot kommt vorbei. Die Insassen sehen aus, als hätten die besonders gute "local knowledge". Backbord ist es tief, meint die Frau, nein Steuerbord sei es tiefer, widerspricht der Mann. Wir können die beiden bewegen, mit ihrem Fishfinder, dem elektronischen Tiefenmesser, für uns zu loten. Sie messen an backbord, sie fahren nach steuerbord und stellen fest, dass es überall doch ziemlich flach sei.

Vorsorglich fragen wir über UKW nach einem Schlepper, der uns von dem Sand ziehen könnte. Wir erhalten eine Telefonnummer, die uns mit einem wenig hilfreichen Anrufbeantworter verbindet. Wir beschließen, auf das nächste Hochwasser zu warten. Der Tidenhub ist hier zwar kaum zwei Fuß hoch, aber jeder Zoll zählt. Keine 20 Meter von uns entfernt brütet ein Fischadlerpaar auf einem der Pfähle, die das Fahrwasser begrenzen. Wir haben ausreichend Zeit, Naturbeobachtungen anzustellen. Die großen Vögel gehen abwechselnd auf Jagd, und sie sind fast immer erfolgreich.

Buchstäblich auf jedem zweiten Seezeichen haben diese Tiere aus dicken Zweigen Nester gebaut. In den 50er Jahren waren die Fischadler beinahe ausgerottet, weil allzu viel giftiges DDT ihre Fortpflanzungsfähigkeit ruiniert hatte. Heute sind sie in der Chesapeake Bay häufiger als Möwen.

Zwischen den Fischzügen der Adler versuche ich immer mal wieder mit der vollen Kraft unserer 65-PS-Maschine Bewegung ins Schiff zu bringen. Im aufgewühlten Schraubenwasser spült gelber Sand hoch. Die LUV dreht sich auf der Stelle. Steuerbord ist jetzt Backbord, oder war es umgekehrt? Sigrid steht mit einer Schleppleine auf dem Vorschiff und winkt bittend den vorbeifahrenden Motorbootfahrern zu. Einige machen einen großen Bogen um uns. Zwei fahren ganz dicht an uns vorbei, die Schiffsführer starren präzise geradeaus und geben vor, uns und die Schleppleine nicht zu sehen. Die Skipper von zwei kleineren Booten bieten ihre Hilfe an. Wir trauen ihren schwachen Klampen jedoch nicht allzu viel zu.

Schließlich helfen die Geduld und die Flut. Unter lautem Gedröhn des Motors drängelt sich der Kiel der LUV eine eigene kleine Furche in den Grund und findet schließlich tieferes Wasser. Langsam tastet sich das Boot durch den Kanal, findet auch die nur wenige Meter breite Rinne zur Freiheit. An Backbord übrigens. Wichtig für alle, die unseren Trip auch einmal probieren wollen.

6. Logbuch der LUV

Zu Besuch bei Moby Dick und Strandräubern auf Nantucket

Der Fußball beschert der LUV-Crew in diesen Wochen zahlreiche Hafentage. Es soll ja Segelboote geben, die mit Fernsehern ausgerüstet sind. Unser Schiff gehört nicht dazu und so muss dafür Sorge getragen werden, dass wir die wichtigsten Spiele der WM dennoch nicht verpassen. Die Zeit zwischen den Wettkämpfen mit deutscher Beteiligung wollen wir nutzen, und eine Vorhut reist mit dem gemieteten Auto schon mal ein paar Meilen der LUV voraus, um den einen oder anderen Hafen von Land auszukundschaften.

Heute also Nantucket. Von dieser Insel im äußersten Südosten der USA brach Käptn Ahab auf, um Moby Dick um die halbe Welt zu jagen. Hermann Melville beschreibt in seinem dicht an maritimen Fakten angelehnten Roman diesen "Sandhügel ohne Hinterland, geformt wie ein Ellbogen, Düne durch und durch": Spaßvögel würden behaupten, "von selber wachse das Unkraut dort nicht, es müsse erst angepflanzt werden, zu diesem Zweck würden Disteln aus Kanada eingeführt."

Wer jetzt an Sylt denkt, der liegt richtig. In Nantucket wohnen im Sommer die wirklich Reichen und angeblich Schönen der Neuen Welt. Hinter dichten Hecken und rosa Rosen verstecken sich ihre Anwesen mit traumhaftem Ozeanblick. Was den Syltern das allgegenwärtige Reetdach, ist auf Nantucket die vom Salzwind verwittrte Holzschindel. Die grauen Bretter sind verantwortlich auch für den Namen der Insel: "Gray Lady."

In der aufwändig konservierten historischen Altstadt wirbt ein Makler für ein Immobilienschnäppchen: 35 Millionen Dollar kostet das Anwesen mit breitem Privatstrand. Im Walmuseum nebenan erinnert eine gar nicht ironisch gemeinte Schautafel an die indianischen Ureinwohner von Nantucket. Für die sei die Idee der Einwanderer, Land zu kaufen und zu verkaufen eine "Innovation" gewesen. Luft und Wasser hielten die "Wilden" genauso wenig für eine Handelsware wie Grund und Boden, den sie großzügig mit den Siedlern teilten. Bis diese ihnen sagten, nun sei aber mal Schluss mit den unchristlichen Ideen vom Gemeineigentum.

Im Hafen ist nicht viel los. Nur eine Handvoll Gastboote verlieren sich auf den 250 Liegeplätzen. Eine auf Hochglanz polierte Schoneryacht mit blitzenden Beschlägen ist eben dort angebunden, wo vor 200 Jahren die größte Walfangflotte der Welt für die Langfahrt ausgerüstet wurde. Ihre Masten sind so hoch, dass die US-Flugsicherung Sonderlichter im Topp verlangt, um Kollisionen mit Flugzeugen zu vermeiden. Der Weltstar Jonny Depp war vor ein paar Tagen mit seiner Yacht hier. Für den Spottpreis von 130 000 Dollar könnte man den nostalgischen weißen Prachtkahn chartern. Eine Woche lang.

Beim Hafenmeister, hier "Dockmaster" genannt, will ich einen Liegeplatz für die LUV reservieren. Das geht nur schriftlich, mit genauer Ankunftszeit und mit Vorkasse per Scheck oder Kreditkarte. Für eine Nacht, sagt der Dockmaster ungerührt, seien 300 Dollar fällig, plus 100 Dollar, um unsere schwachen Batterien mit Landstrom aufzuladen. Da sind wir wohl unter die Strandräuber geraten. Zum Vergleich: Im Stader Stadthafen, geschichtsbewusste Amerikaner würden ausflippen, wenn sie ihr Schiff in solch historischem Ambiente anbinden könnten, hat die LUV zuletzt 13,50 Euro bezahlt.

Vor der Reise nach Nantucket hatte uns vor einigen Tagen ein wohlmeinendes Ehepaar aus Maine gewarnt. Beim gemütlichen gemeinsamen Frühstück aller Gäste in einer Bed&Breakfast-Unterkunft an der Küste kommen wir vom Hölzchen aufs Stöckchen, von der Seefahrt zur Arche Noah und zu der Frage, ob denn auch Zecken damals zur See gefahren seien.

Die sehr bibelfesten Eltern von vier eigenen und vier adoptierten Kindern wussten es ganz sicher: Von jeglichem Geschöpf sei ein Paar mit an Bord der Arche gegangen, und der liebe Gott und keineswegs die heidnischen Kräfte der Evolution hätten dafür gesorgt, dass eben auch Zecken auf Noahs Schiff die Sintflut überlebt hätten und so auch auf Nantucket fruchtbar wurden: "Die ganze Insel ist verseucht mit diesen Viechern." Noch ein Grund für die LUV, einen anderen Kurs zu wählen.

7. Logbuch der LUV

Fürsorgliche Überwachung: Gewitterwarnung und Hurricanegefahr

So ein Überwachungsstaat wie die USA hat ja auch Vorteile: Eben jaulen parallel unsere Handys auf und uns wird diese Alarmmeldung übermittelt: "Notrufhinweis: Gewitter mit starken Regenfällen ("flash flood"), vermeiden Sie Gebiete, die überflutet werden können. Schalten Sie lokale Medien ein." Offensichtlich verfügt der Nationale Weather Service über die privaten Telefonnummern aller fünf Handys an Bord der LUV und über unser Bewegungsprofil und meint, es sei an der Zeit, die deutschen Segler mal zu warnen. Man weiß offensichtlich, dass die sich im Hafen von Stamford befinden.

Dass ein gigantisches Gewitter über die Stadt am Long Island-Sound eben nordöstlich von New York hereingebrochen ist, haben wir allerdings auch ohne die fürsorgliche NWS mitbekommen. Wir haben so etwas sogar erwartet und laufen nach einer nur kurzen Seefahrt den sicheren Hafen an. Gut vertäut sind wir vorbereitet auf die anstehenden meteorologischen Katastrophen. Nach diesem brüllend heißen Tag, der Wetterbericht spricht von "gefühlten 39 Grad", schauen wir sogar mit ein wenig Hoffnung auf die sich auftürmenden schwarzgelbgrauen, dramatisch rasch heranrasenden Wolkengebirge: Es wird sicher kühler werden. Das Gewitter kündigt sich erst durch Wetterleuchten und fernes Grollen an, dann präsentiert es sich durch ein andauerndes Feuerwerk phantastischer Blitzgirlanden, ohrenbetäubend untermalt mit immer näher kommendem Donnergetöse. Solche Gewitter kennen wir nicht an der Elbe. Der Himmel ist hier höher, die Blitze heller und länger, der Donner unvergleichlich.

"Kommt der Wind vor dem Regen, kannst Du Dich zur Ruhe legen." Zisch gibt diese Wetterregel als erfahrener Seemann zum Besten. Ich kenne die Fortsetzung: "Kommt der Regen vor dem Wind, roll die Segel ein geschwind." Wie viele solcher Sprüche sind auch diese wenig hilfreich. Wind und Regen fallen gerade nahezu gleichzeitig über die Schiffe in der Stamford-Marina her. Der Regen ist ein dichter Wasserfall, der Wind eine langanhaltende Sturmbö. Auf See wären wir jetzt aufgeschmissen. Das für heute Abend vorbereitete große Feuerwerk zum 4. Juli, dem Unabhängigkeitstag, ist gründlich abgesoffen, wenngleich: So schlecht war die Ersatzvorstellung der Wettergötter gar nicht.

Nach einer guten Stunde ist alles vorbei. Wir reißen die Luken und Fenster der LUV auf um frische Luft hereinzulassen - und sind bitter enttäuscht. Das Gewitter hat kaum Abkühlung gebracht. Es fühlt sich an, als ob die vielen Blitze die Luft noch zusätzlich aufgeheizt haben. Wenn wir Pech haben, ist die heutige "Flash-Flood" nur ein harmloses Vorspiel. Wir erwarten den tropischen Wirbelsturm "Arthur", den "ersten Hurricane der Saison", wie Spiegel-Online dramatisiert. Gestern noch hatten die Wetterfrösche in Europa und den USA die von "Arthur" zu erwartenden Windgeschwindigkeiten auf 105 Knoten hochgerechnet, das sind unvorstellbare 16 Beaufort! Heute früh gab es dann Entwarnung: Nur noch Orkanstärke für die amerikanische Ostküste. Aber eben gerade kommt die Meldung herein, dass "Arthur" zum Hurricane der Kategorie 2 heraufgestuft worden sei. Und was noch blöder ist: Die vorhergesagte Zugbahn hat sich um 500 Meilen zu unserem Nachteil verändert. Da haben wir nun alles unternommen, um uns rechtzeitig mit unserem Schiff aus der traditionell wirbelsturmgefährdeten Karibik in den vermeintlich sicheren Norden zu verpfeifen - und nun das. Wehe, die amerikanischen Wettergeheimdienstler warnen uns morgen oder übermorgen nicht rechtzeitig. Dann beschweren wir uns beim NSA-Untersuchungsausschuss des deutschen Bundestages.

8. Logbuch der LUV

Unser täglich Brot gib uns heute

Schiffsreisen, zumal auf einem vergleichsweise kleinem Segelboot wie der LUV, sind mit Entbehrungen verbunden. Wer segelt, muss auf vieles verzichten, was das Leben gemeinhin angenehm macht: Dach über dem Kopf, fester Grund unter den Füßen, trockene Socken und dergleichen. (Hier sei, zur Vermeidung von Missverständnissen angemerkt: die Segelei bietet zum Ausgleich durchaus auch wunderbare Erlebnisse. Sturmfahrten im Orkan etwa oder Kollisionen mit Walen, Ereignisse, die Landratten völlig fremd bleiben müssen; aber darüber wurde bereits berichtet).

Ein wesentlicher Mangel jedoch, das hat heute früh eine Umfrage unter der LUV-Crew einmal mehr bestätigt, schmerzt seit alters her jeden Seemann und jede Seefrau in außereuropäischen Häfen ganz besonders: das beklagenswerte Angebot an genießbarem Brot und die vollständige Abwesenheit von knusperigen Brötchen. In Australien und Südamerika, das habe ich selbst erlebt, kommen immer mal wieder deutsche Auswanderer an Bord deutscher Seeschiffe und bieten horrenden Summen für einen deutschen Brotlaib. Das ist manchmal recht lästig und in diesem Zusammenhang ist eine Redewendung zum geflügelten Wort in der Seefahrt geworden: "Gott schütze mich vor Sturm und Wind, und Deutschen, die im Ausland sind."

Diese hässliche Bemerkung über die "Schwarzbrotdeutschen" wird dem Leid unserer Landsleute jedoch in keiner Weise gerecht und nach fast einem Jahr in fremden Gewässern leisten wir, selbst leidgeprüft, in aller Form Abbitte.

Ebenfalls in diesem Zusammenhang: Der Hang deutscher Segler zum frischen Brötchen hat zu einer weiteren diffamierenden Story geführt, die an dieser Stelle kurz notiert und zugleich heftig dementiert werden soll: Wenn ein Skipper, sagen wir mal: aus Buxtehude, nachts einen dänischen Hafen anläuft, führt in sein erster Weg in der Früh zum Bäcker. Dort kauft er Brötchen. Auf dem Rückweg liest er den Aufdruck auf der Tüte, und jetzt weiß er wo er ist. Man nennt das Bäckertüten-Navigation.

Zurück zu den wirklichen Dramen. In den USA ist die Bäcker – Notlage sozusagen mit den Händen zu greifen. Beim Proviantkauf im supergroßen Supermarkt stehen wir mal wieder vor gefühlt 350 laufenden Metern Brotregalen und buchstäblich jeder Laib, geschnitten oder nur im Ganzen verpackt, ist absolut fluffig, wattig, substanzlos. Ich bin sicher, das ganze riesige Brotangebot hier ließe sich ohne Mühe auf die Größe eines Zuckerstückchens verdichten.

Apropos Zucker: das, was die hier für Brot verkaufen, ist zumeist auch noch eklig süß. Ein statisches Wunder übrigens, dass die Konsistenz des Backwerks das Gewicht einer Käse- oder Wurstscheibe aushält.

Wie soll man da überleben? Während unserer Atlantiküberquerung zehrten wir von Schwarzbrotvorräten, die wir in Dosen verpackt mitgenommen hatten. Außerdem konnte Till mit einigem Aufwand frisches schmackhaftes Vollkornbrot backen. Da hatte man was zwischen den Zähnen, ein Biss und der Mund war nicht nur voll mit schnittfester Luft. Das Mehl dafür aber ist längst aufgezehrt, nicht mal beim US-Aldi fand sich Ersatz. Manchmal verirrt sich ein kleines Paket Knäckebrot in amerikanische Regale, nicht beim Brot wohlgerne, sondern versteckt bei den Spezialitäten. Und heute, oh Wunder, gibt es richtige, knackige Brötchen zum Frühstück. Drei verschiedene Sorten, dunkle runde, helle mit Mohn, Roggenbrötchen, wie daheim. Wie das?

Wir sind im Hafen von Mystic, einem idyllischen Örtchen mit langer Seefahrertradition im Nordosten des Long Island Sound. Irgendwie muss es einen gewiss urdeutschen Bäcker

hierhin verschlagen haben und der Supermarkt bietet dessen Produkte als "homemade Rolls" an, hausgemachte Brötchen.

Wir bedauern sehr, dass wir diesen mystischen Platz wieder verlassen müssen. In Essex, Connecticut, ist ein Crewwechsel geplant. Ich fliege für ein paar Wochen nach Hause. Wenn ich wiederkomme, das habe ich fest versprochen, habe ich Schwarzbrot im Gepäck.

9. Logbuch der LUV

Fisherman's Friend

Den Tag über schippern wir mit der Luv durch den eiszeitlich anmutenden Granitarchipel im komplett bewaldeten südlichen Maine. Es ist nicht einfach, einen sicheren Kurs um die zahlreichen Schären und die noch weit häufigeren bunten Bojen zu finden, mit denen die einheimischen Fischer ihre Hummerkörbe hier markieren. Wir sind im Lobstercountry, dem Schlaraffenland für unseren Segelkameraden Eggert. Krustentiere sind sein ein und alles. Schon zu Beginn unserer Reise in der Bretagne oder in Portugal steuerte er immer zielsicher genau die Häfen an, in denen die besten Krebse, Langusten, Scampi, Garnelen und - vor allem - Hummer auf den Märkten feilgeboten wurden. Auf St. Lucia in der Karibik kaufte er einem Fischer den ganzen Tagesfang ab. Ein volles Dutzend der vielgliedrigen und tentakelbesetzten Panzertiere landete noch lebendig im Cockpit der LUV. Sie umzubringen, in unserem viel zu kleinen Kochtopf zu garen und die Viecher ohne wirklich geeignetes Werkzeug mundgerecht zu zerlegen war schon eine ziemliche Sauerei. Sie haben aber, zugegeben, wirklich toll geschmeckt.

Am späten Nachmittag liegt die LUV an der Mooringtonne vor dem Hafen der kleinen Lobsterstadt Stonington. Er könne, sagt Eggert bescheiden, zum Abendessen auch mit ner Schnitte Brot auskommen. Das wird er wohl auch müssen. Draußen regnet es in Strömen. Der Wind bläst einem die Tropfen waagerecht ins Gesicht. Keiner hat Lust auf den weiten Weg ins Dorf und wer weiß, ob es dort eine ordentliche Kneipe gibt. Wir schauen in unseren Vorräten nach, ob da was zum Abendbrot taugen könnte. Eggert kniet vor dem Schapp und gibt bekannt: Zwei Dosen rote Bohnen. Eine Dose grüne Erbsen. Eine sehr kleine Dose Hühnersuppe, leicht verrostet. Sauerkraut. Tomatenpüree, Oliven. Ananassscheiben im eigenen Saft. Kein Fleisch, keine Wurst, kein Fisch.

Der Vorschlag wird laut, Erbsen mit Ananas zu kochen. Oder mit den Oliven die Hühnersuppe zu verlängern. Oder das Sauerkraut mit dem US-amerikanischen Kalorienhit "Aunt-Jemima-Syrup" zu verfeinern. Eggert wiederholt tapfer sein Angebot mit den Brotschnitten.

Dazu kommt es dann doch nicht. Wir besinnen uns darauf, keine Weicheier zu sein, ziehen uns dickes Ölzeug und die schweren Seestiefel an und steuern das Beiboot durch das Sauwetter in Richtung Pier. Zehn Schritte entfernt von dem Dinghi-Dock, der Anlegestelle, wartet "Fisherman's Friend" auf uns. Die Lobsterbojen-Dekoration an den Wänden des hölzernen Gasthauses verrät uns, was auf der Speisekarte zu finden ist. Eggert braucht keine Karte. Er weiß was er will.

10. Logbuch der LUV

Über Vorurteile und Garmethoden

Die Amerikaner, so lautet ein gängiges Vorurteil, sind gegenüber Fremden durchaus sehr und oft sogar überschwänglich freundlich - aber diese Herzlichkeit sei oberflächlich. Man

könne nichts geben auf die allenthalben zur Schau gestellte Gastfreundlichkeit, das seien zumeist Lippenbekenntnisse.

Zweimal wurden wir allein in den vergangenen beiden Tagen eines besseren belehrt. In Bar Harbour, dem mondänen Millionärs-Domizil auf Desert Island, frage ich den Hafenmeister nach dem Weg zum berühmten Nationalpark. Busse fahren gerade nicht, Taxen sind nicht zu bekommen. Ich mache mich auf den drei Meilen langen Fußmarsch. Da springt der Hafenmeister auf, schließt sein Büro ab, läuft hinter mir her und lädt mich in sein Auto: "Ich fahr Sie mal eben hin." Die Amis halten es einfach nicht aus, einen Menschen laufen zu sehen.

Gestern Abend gehen wir nach einem kalten 40 -Meilen-Trip in dem kleinen Fischerort Jonesport an Land. Die überaus freundliche Lady in der Werft, für deren Mooring wir zwanzig Dollar bezahlen, stellt sich als Patricia vor. Sie freut sich über den seltenen Besuch aus dem alten Europa, und sie bemüht sich, unsere fremdländischen Vornamen auswendig zu lernen. Wir fragen nach einem Restaurant in der Nähe. Oh, leider, das einzige, das Jonesport hatte, sei vor zwei Jahren abgebrannt. Aber im Nachbarort sei eines, nichts schickes aber ganz ordentlich. Ob wir denn einen Führerschein hätten? Haben wir - und Patricia reicht uns den Schlüssel ihres Volvo und beschreibt uns den Weg. Kein Papier will sie sehen, nichts sollen wir unterschreiben. Sie verleiht ihr - zugegeben nicht mehr ganz neues - Auto einfach so, umsonst. Weil wir Gäste sind und wir dort, wohin wir wollen, anders nicht hinkommen.

Patricia warnt uns allerdings vor den besonderen Gefahren in dieser Gegend. Die Leute fahren wir verrückt in Maine, sagt sie, aber noch viel gefährlicher seien zur Zeit die Elche: "Sehr schöne Tiere, aber riesengroß, wenn die auf einmal aus dem Wald rennen und vor einem auf der Straße stehen." Der Nachbarort ist 21 Meilen weit weg und die ganze Zeit fürchten wir uns in der Dämmerung vor jedem Schatten am Waldrand. Seefahrt ist doch irgendwie sicherer.

Anderntags kocht Patricia uns auch noch in ihrer Küche in einem sehr großen Wasserkessel die zehn Hummer, die wir bei der Fischereigenossenschaft frisch aus den Tanks für kleines Geld gekauft haben. Ein alter Schwede, Arbeiter in der Werft, hatte uns die angeblich beste Garmethode für die Krustentiere nahegelegt: "In einen Topf mit zwei Finger breit Wasser geben und dann 19 Minuten lang mehr dämpfen als kochen. "Lebendig?" Lebendig, selbstverständlich!

Patricia hat es aber so gemacht, dass auch Tierschützer einverstanden sein können.

Nach Jonesport hatte es uns übrigens nur verschlagen, weil – laut Hafenhandbuch - hier der Zoll die LUV und ihre Crew vor der Ausreise nach Kanada abfertigen soll. Dieser umfänglich bürokratische Akt kann nur in wenigen Häfen geschehen. Wir rufen bei der Zoll- und Heimatschutzbehörde an und erfahren, das mit dem Zollhafen Jonesport sei schon lange her. Wir sollten uns mal keinen Kopf machen. Gute Reise!

ps. Am späten Nachmittag setzt Patricia noch einen drauf. Auf dem Werftgelände ist für uns vier LUVianer unter azurblauem Himmel ein Picknicktisch gedeckt mit Wein, Chips, geschmolzener Butter für die Hummer und mit blauweißer Tischdecke.

Soweit zu oberflächlich gastfreundlichen Amerikanern.

11. Logbuch der LUV

Whalewatching

Die LUV pflügt mit guter Fahrt durch die Fundy-Bucht. Wir haben die USA verlassen. Vor uns 80 Meilen bis zum ersten kanadischen Hafen, Yarmouth, auf der Insel Nova Scotia. In der Seekarte steht: Whalefeeding Area. Hier füttern sich also die Wale fett. Mal sehen, ob wir auf unserem Törn welche beobachten. Touristen können sich in beinahe jedem Hafen in der Gegend für bis zu 50 Dollar pro Tour mit Whalewatchbooten hinaus auf den Atlantik schippern lassen und - wenn sie nicht seekrank werden in der langen hohen Dünung - Meeressäuger beobachten. Wir wollen unbedingt auch welche sehen, kostenlos.

James sieht erst mal gar nichts. Er sucht seine Brille. Um fünf Uhr früh, lange vor Sonnenaufgang, sind wir ankerauf gegangen, haben das Schiff seeklar gemacht und die Segel gesetzt. Alles ohne James. Der bleibt unter Deck, hebt alle Polster hoch, leuchtet mit der Taschenlampe in jedes Schwalbennest. Wir erinnern ihn, dass er gestern Abend mit uns noch im Cockpit gesessen und den absolut atemberaubenden Sternenhimmel bewundert habe. Ob er da seine Brille...? Oder vielleicht in der Toilette...? Zwischen den Unterhosen in der Schmutzwäsche...?

James, sonst ein ewig ruhiges, um nicht zu sagen phlegmatisches Temperament, wird allmählich nervös. Er flucht und schimpft wie der alte Seebär, der er ja auch ist. Ohne Brille geht es nicht. Ich helfe beim Suchen. Wir gehen gemeinsam noch einmal alles durch, das ganze Schiff von vorn bis achtern. Vergeblich.

Eggert steht am Ruder und ruft: "Da, der erste Wal!" Ich stürze nach draußen. Tatsächlich, keine 50 Meter voraus an Steuerbord der schwarze Rücken eines riesigen Tieres. Er ist kurz nur sichtbar, schnauft einmal laut und nass, dann ist er abgetaucht. Ich halte konzentriert Ausschau. Meine Sicht ist nicht gut. Ich nehme meine Brille ab um sie zu putzen. Da ist es die von James. Na ja.

12. Logbuch der LUV

Im Auge des Orkans

Das Sturmtief kündigt sich schon am Vormittag mit den mittelhohen Stratus-Wolken seiner klassischen Warmfront an. Nach den frostigen Temperaturen, die der Nordwind in den vergangenen Tagen von Alaska nach Nova Scotia geschaufelt hatte, sind wir dankbar. Für ein paar Stunden sind statt des dicken Ölzeugs mal wieder leichtes Hemd und kurze Hose im Cockpit zu sehen. James geht sogar noch einen Schritt weiter. Vier bis fünf angenehme Windstärken aus sehr angenehmer Richtung. Mal wieder ein herrlicher Tag auf See.

Aber mit dem Wind ist es leider wie mit dem Wetter: Sehr veränderlich. Gegen Abend frischt er auf. Die ersten Tropfen fallen. Dann schüttet es. Claus hat vergessen, eine Luke rechtzeitig zu schließen. Die eben mühsam getrockneten Spinnacker triefen wieder. Wer jetzt am Ruder steht, trieft auch. Die Luft wird immer schneller. Sieben, acht, dann neun Windstärken. In den ganz harten Böen messen wir 52 Knoten, das sind elf Beaufort. Nur noch ein kleiner Schritt und wir befinden uns mitten im schönsten Orkan.

James sagt: "De arme Lüüd an Land." Die Urgewalt des Meeres, aufgepeitscht durch starken Wind, ist schon oft beschrieben worden. Mir ist in der heutigen Sturmnacht vor allem der Lärm aufgefallen, der vom Wind erzeugt wird. Er bringt die stählernen Stangen, die den Mast halten, in zitternde, jaulende, kreischende Schwingungen. Sehr durchdringend, auf und abschwellend, gelegentlich schrill quietschend und schräg kreischend. Der Rumpf der LUV

ist verstärkender Resonanzkörper für diese Kakophonie. Das alles verbindet sich mit dem taktlosen Schlagen der Fallen gegen den hohlen Mast. Unter Deck hält es da niemand aus. An Deck auch nicht. Der Regen fliegt waagrecht als ziemlich undurchsichtige Wasserwand, die kaum noch Luft zum Atmen enthält.

Wie schön, dass wir lange vor dem Sturm im sehr sicheren Hafen von Lokkeport angekommen sind. Wir essen guten Dorsch in der Fischerkantine "Weiße Möwe", die sich als Restaurant getarnt hat. Danach Skat im trockenen Salon der LUV. Wir reizen etwas lauter als sonst. Den Fallen untersagen wir mit ein paar Handgriffen das Lärmen. Orkan im Hafen ist durchaus auszuhalten.

13. Logbuch der LUV

"Wie Sie sehen, sehen Sie nix"

Ich erinnere mich an eine Nebelfahrt vor Jahren entlang der norwegischen Küste. Die Sicht reichte gerade mal vom Ruder bis zum Vorsegel. Um uns herum nur dunkelgraue, kalte, nasse Suppe. Wir hatten keine Ahnung, wo genau wir waren. Aber wir wussten, überall vor den Fjorden lauern felsige Untiefen. Alle an Bord lauschten angestrengt ins Nichts. Sind da vielleicht Brecher voraus, die uns verraten, dass wir gleich auflaufen und das Boot zerschellt? Rainer, der Skipper, sagte in dieser Situation den blöden Satz: "Ich habe keine Angst vor dem Nebel." Seine Crew hatte ihn sofort danach abgesetzt, jedenfalls moralisch. Wir sind davon überzeugt: Die Farbe dieses Wetters hat dem Grauen seinen Namen gegeben.

Heute ist es wieder mal soweit: Nebelfahrt. Die Südküste von Nova Scotia zeigt sich von ihrer unangenehmen Seite: Vom Osten rollen hohe Wasserberge heran, die Erinnerung an den Orkan der vergangenen Nacht; vom Süden bläst ein neuer Wind schon wieder mit Sturmstärke und setzt auf die alte, lange Welle eine neue, kurze und steile, die sich tosend bricht und kalte Gischt verspritzt. Die LUV schaukelt, giert und bockt und steuert ins Nirgendwo. Die feinen Tröpfchen kondensieren auf Klamotten und Haut, verdichten sich auf Rigg und Segeln zu dicken Tropfen und regnen auf uns herab. Weiße, schlanke Tölpel tauchen aus dem Grau auf, tippen kurz mit einer schwarzen Flügelspitze auf einen Wellenkamm und verschwinden wieder in der undurchsichtigen Luft. Wer hat diesen eleganten Vögeln bloß den unsinnigen Namen verpasst?

Eigentlich sollte genau hier eine rotweiße Untiefentonne stehen, mit einer Glocke ausgerüstet und mit vier Schlegeln, die laut im Wellengang abwechselnd gegen die Bronze schlagen. James sagt: "Wie Sie sehen, sehen Sie nix." Wir hören auch nix. Entweder die Tonne ist schon vor der LUV abgesoffen oder wir sind hier völlig am falschen Ort. Sicherheitshalber setzt Claus, heute unser Navigator, einen Kurs weiter hinaus auf See ab. Dort ist die Sicht zwar auch nicht besser, aber der Meeresboden ist weiter weg.

Ein leises Pfeifen dringt an unsere Ohren. Erst wähen wir, der Wind nutze mal wieder den Mast der LUV als Blasinstrument. Das Geräusch wiederholt sich aber genau alle Minute, und es wird allmählich lauter. Die Seekarte verrät uns: Das ist der Leuchtturm von Western Head, versehen mit einem Nebelsignalhorn. Das muss ein gewaltiges Instrument sein. Gegen den strammen Sturm mit gut sieben Beaufort ist der Heulton auf eine Entfernung von über fünf Meilen auszumachen.

Als wir beinahe auf Steinwurfweite an Western Head herangesegelt sind, hat sich der Nebelvorhang wie von Zauberhand gehoben. Die Sonne scheint. Das Nebelhorn tutet weiter in unsere Ohren. Völlig überflüssig und wirklich viel zu laut.

14. Logbuch der LUV

Petri-Heil

James hat richtig viel Geld ausgegeben für die von ihm so geschätzte Jagd auf Fische. Drei Hochseeruten, vier Hochleistungsrollen, gefühlt 70 künstliche Köderfische in allen Farben des Regenbogens und einige 1000 Meter Angelleine allerbesten Qualität schleppte er in Hamburg mit an Bord. Die Idee war, während der Reise der LUV durch die jeweiligen Weltmeere für frischen Proviant zu sorgen. Das ist leider gründlich schiefgegangen. Weder in der Nordsee, noch in der Biskaya, schon gar nicht auf dem Atlantik oder in der Karibik ging ihm auch nur die kleinste Makrele an den Haken. Nicht, dass nicht der eine oder andere Meeresbewohner angebissen hätte. Aber wann immer dies geschah, riss die angeblich bruchfeste Leine mitsamt dem teuren Glitzerköder ab. Die LUV segelte einfach zu schnell, Thun- oder Schwertfische boten dann dem schwachen Geschirr einen zu großen Widerstand.

Auf Reede vor Anker oder dümpelnd auf hoher See in der Flaute hat James es auch probiert. Wann immer möglich, holte er sich Rat von den heimischen Fischern. Aber entweder haben die ihn reingelegt oder zuvor die See und die Flüsse leergefischt. Jedenfalls blieb alles Bemühen erfolglos.



James im Anglerglück

Nun ist es ja den Anglern angeblich schnuppe, ob sie etwas fangen oder nicht, und langweilig ist es ihnen angeblich auch nie dabei. Aber wir hatten schon den Eindruck, dass James den Fischen ihre nachhaltige Zurückhaltung allmählich doch übel nahm. Am letzten Tag der letzten Etappe unserer Reise ist alles anders. James hatte sehr lange und ausführlich die Karte erforscht und vor der sonst sehr tiefen Küste auf dem Sockel der Neufundlandbänke einen kleinen Berg ausgemacht: "Dort steht der Fisch!" Seinem dringlich vorgetragenen Antrag, wenigstens für eine halbe Stunde beizudrehen, konnte niemand ablehnen. Auf lediglich 17 Metern Wassertiefe wirft der Petrijünger seine letzte funktionsfähige Angel aus. Und kaum ist der Blinker unten, meldet er hochzufrieden und sehr glücklich: "Hat ihn!" Fünf kapitale Fische landen in den gewährten 30 Minuten in der Bordpütz. Am Abend gibt es Dorsch in Dill-Senf-Soße satt. Am nächsten Tag auch. Am dritten Tag sind wir der Meinung, 15 Minuten hätten es auch getan.

15. Logbuch der LUV

Meere, Küsten, Abenteuer und Begegnungen

Das Log unseres Segelboots stand beim Auslaufen in die Elbe Ende Juli 2013 auf 19750 Seemeilen. Das kleine Rädchen des Entfernungsmessers drehte sich durch das graue Wasser der Nordsee und des englischen Kanals, wühlte sich durch die windige Biscaya nach Spanien und Portugal, über Madeira nach Las Palmas und zu den Kapverdischen Inseln; es protokollierte die 1900 Seemeilen im warmen Passat über den Südatlantik in die bunte Inselwelt der Karibik, vorbei an Kuba und den Bahamas bis nach Florida. Das Log vermaß die Gewässer entlang der langen amerikanischen Ostküste: Die Algenteppiche vor South Carolina, den verschlammten Potomac hinauf nach Washington und wieder zu Tal, vielfach rein und raus aus den Flachwässern der Chesapeake Bay Richtung New York und Boston und zuletzt die kalten klaren Buchten von Maine und die stürmische Küste von Nova Scotia. Jetzt, im Gold River, verrät das Messgerät die gesegelte Distanz bis heute: 14 675 Seemeilen. Das reicht eigentlich für ein ganzes Seglerleben, wenn es sich auf Nord- und Ostsee beschränkt. Nach den Maßstäben des Guinness-Buches gewiss kein Rekord. Andere Segler sind viel weiter in weit kürzerer Zeit gesegelt, nonstop um die Welt zum Beispiel, Einhand oder - wie vor nicht allzu langer Zeit - als sehr junges Mädchen ohne Schulbildung.

Mit solchen Höchstleistungen können und wollen wir uns nicht messen. Dafür sind die allermeisten Mitglieder der LUV-Crew zu alt, nicht wenige bereits Rentner, wie etwa der Autor dieser Zeilen. Für drei Wochen schipperten ausschließlich Jugendliche mit der 48 Fuß -Yacht durch das Blauwasser der Karibik, während Skipper und Eigner daheim Urlaub vom Wassersport machen durften.

Apropos Sport: Der kam auch nicht zu kurz. Der Doppelsieg der LUV (nach gesegelter und berechneter Zeit) bei der ARC-Wettfahrt über den Atlantik nach St. Lucia war gewiss der sehr befriedigende Höhepunkt der Reise.

Heute haben wir die LUV landfein gemacht. Sie überwintert in einer Halle. Segel, Leinen, Polster sind von Bord und alles andere, das sicher und trocken gelagert werden muss. Im nächsten Frühjahr geht's wieder los. Der Plan: Über den St. Lorenzstrom zum Niagarafall und dann zu den Großen Seen in Richtung Chikago. Mal sehen, wohin der Wind die LUV danach weht.



LUV in Lunenburg

Warum haben wir noch nicht genug? Die 29 Segler aus Buxtehude und Hamburg, die mal kürzere, mal längere Etappen mitgesegelt sind, haben sicherlich mindestens 29 Gründe dafür, dass sie im nächsten Jahr nach der Winterruhe der LUV wieder mit von der Partie sein wollen. Neuen Küsten, neuen Abenteuern, neuen Begegnungen entgegen.