



Nun in Antigua und St. Barth

Die "Luv" ist im Rahmen ihrer großen Nordatlantik-Rundreise nicht nur aus Canada nach USA zurückgekehrt, sondern auch über Bermuda in die Karibik gesegelt. Davon handeln diese Geschichten. Eigner Heiko Tornow ist ebenfalls wieder an Bord und "vertellt", was ihm so aufgefallen ist: amüsante, besinnliche oder auch nachdenkliche Geschichten vom Segeln, von Land und Leuten. Text und Bilder sind alle von ihm. Die Geschichten sind durchnummeriert, neueste zuoberst. Wer von den früheren Reiseabschnitten etwas nachlesen möchte, suche [hier](#).

Story 12 - Der Name des Kapitäns

13.11.2015, St Barth

Daniel Craig hat gespeist, wo wir heute Abend essen. Das Foto des aktuellen Bond-Darstellers, Arm in Arm mit dem glücklichen Koch, wechselt sich auf dem Fernseher im Vietnam-Restaurant von St. Barth mit einem bunten Korallenfischvideo in Endlosschleife ab. Brad Pitt und seine Angelina Jolie wohnen, nein, sie residieren, wenn sie hier sind, in ihrem Anwesen eben den Berg hinauf. Diese Insel haben die Reichen und Schönen dieser Welt schon seit längerem für sich entdeckt - und nun auch die „Luv“-Crew. Und wir finden es zwar auch schön hier, aber doch reichlich teuer. Eigentlich wollten wir mal richtig toll französisch dinieren. St. Barth gehört schließlich zu Frankreich und damit zur EU, wir zahlen mit Euros und die von Brüssel regulierten Handygebühren gelten sogar auf diesem winzigen karibischen Eiland. Aber damit hört es dann auf mit schönen heimischen Gewohnheiten. Die Preise auf den Gourmet-Karten der Restaurants sprengen unser Bordbudget. So landen wir - wie zuvor Daniel Craig, als es ihm wohl noch nicht so gut ging - beim Asiaten.

St. Barth ist nicht nur wegen seiner EU-Zugehörigkeit deutlich anders als all die anderen westindischen Inseln. Was hier besonders auffällt: Saubere Straßen, gut gekleidete Menschen, keine verfallenen Häuser, viele Restaurants, dichter Verkehr mit intakten Autos, keine Bettler, kaum Afroamerikaner. Die Schweden, deren König früher St. Barth gehörte, waren Händler und gaben sich mit Sklaverei nicht ab. Die Engländer waren nicht lange genug die Herren von St. Bartholomäus, und als die Franzosen hier übernahmen, stellten sie fest, dass die Insel einfach zu klein und zu hügelig für die Plantagenwirtschaft ist, und so blieben die Europäer unter sich.

Ich rechne es dem Einfluss der Schweden zugute, dass die Zollformalitäten flott, effizient und unbürokratisch über die Bühne gehen. Zuletzt, in St. Kitts, war es noch so gewesen:

Station 1: Customoffice. Ausfüllen eines Formulars mit Schiffsname („Luv“), Heimathafen (Hamburg), Länge (14.50m), Breite (4,50 m), Tiefgang (2,20 m), Masthöhe (22 m), Baumaterial des Rumpfes (Fiberglas), Farbe des Rumpfes (Blau), Anzahl der Motoren, Marke, PS-Stärke, Zahl der Waffen und Tiere an Bord (keine), Zahl der GPS-Geräte (eigentlich ist jedes Handy eines und auch in jeder unserer modernen Schwimmwesten ist eines integriert, aber ich will nicht als Händler verdächtigt werden und schreibe: 2). Dann gilt es auszufüllen: Nummer des Schiffsregisters, Unterscheidungssignal, Telefonnummer, Wohnort des Kapitäns. Der Kapitän bin ich, und ich werde hier auch immer mit "Captn" angesprochen. Das schmeichelt meinem Selbstbewusstsein, verpflichtet mich aber zu unangenehmer Papierarbeit, denn nur der "Captn" ist berechtigt, von sämtlichen Crewmitgliedern (Claus, Eggert, Björn und Michael) alle Daten aus den Reisepässen in die viel zu winzigen Formulkästchen einzutragen. Das dauert, aber die uniformierte Zöllnerin vertreibt sich die Zeit mit einem Computerspiel. Und dann noch: woher gekommen (Antigua), wann :(eben gerade), Uhrzeit (ich lasse das aus), der nächste Hafen (St. Martin oder St. Barth), wann?, welche Uhrzeit?, Wieviel Crew an Bord? Ich lasse auch das aus, sollen die doch die Namen selbst zählen. Das ist eine schlechte Idee. Ich gebe das Formular ab und muss Nachfragen beantworten. "How many crew on Bord?" Ich sage: " Da sind fünf Namen aufgeführt." Aber nicht hier! Sagt die Zolloffizierin streng und weist mit dem Finger auf ein kleines Kästchen: "Hier eintragen!" Außerdem ist sie, ich hatte es befürchtet, mit der Entzifferung meiner Handschrift überfordert. Und deshalb fragt sie das halbe Dokument noch mal mündlich nach: "Wie heißt der Kapitän, Captn?" Können Sie das mal buchstabieren? Irgendwann sind wir dann doch fertig, alle Pässe sind gestempelt, die Gebühr bezahlt (72 EC-Dollar) und die Zöllnerin sagt: "Welcome to St. Kitts." Und ich solle nun mit dem Formular - auch das ist gestempelt - nach nebenan zum Hafenmeister gehen.

Station 2: Harbourmaster.

Den Hafenmeister kenne ich schon. Hilfsbereit und freundlich hatte er uns beim Anlegen geholfen und sich halbwegs dafür entschuldigt, dass wir heute Nacht kein Auge zu tun würden. Es finde ein Open Air-Konzert unmittelbar im Hafengelände statt, und das würde laut. Gleichwohl: Auch dieser nette Mensch legt mir ein

Formular vor. Und ein zweites: Schiffsname („Luv“), Heimathafen (Hamburg), Länge (14.50m), Breite (4,50 m), Tiefgang (2,20 m), Masthöhe (22 m), Baumaterial des Rumpfes (Fiberglas), Farbe des Rumpfes (Blau), Anzahl der Motoren, Marke, PS-Stärke, Zahl der Waffen...

Um es kurz zu machen: der ganze Scheiß noch mal und noch mal. Alles mit der Hand und der Stress nur schwach abgemildert durch das stillschweigende Einverständnis zwischen mir und dem Hafenkaptän, dass wir Unfug anrichten und niemand jemals diese Formulare liest, prüft oder verwendet. Diesmal werden die Passdaten der Crew nicht abgefragt aber Gebühren werden auch wieder fällig.

Genau wie bei der Station 3: Port Authority. Die ist in einem anderen Gebäude. Ich frage die Autorität mit den gewaltigen Schulterstücken hinter dem Tresen hoffnungsvoll, ob man denn hier das gestempelte Formular vom Zoll oder vom Hafenmeister nicht kopieren könne? Blöde Frage. Alles noch mal und erneut. Im Hintergrund überträgt ein Fernseher ein Motorradrennen auf einer Matschpitze. Sieben Beamte sind höchst interessiert. Meine Handschrift, schon im Normalfall ein Problem, wird nachlässig. Diesmal will das Hafenamt auch wieder alle Namen. Und eine neue Gebühr.

Station vier: Immigration.

Die Frau in der Einwanderungsbehörde hört Beethoven, "Pour Elise", auf ihrem Computer, während sie dem "Captn" der „Luv“ ein Formular in die Hand drückt und wartet. Ich will den Leser hier nicht weiter langweilen, es ist wie immer und überall auf den freien und selbständigen Karibikinseln. Jedes Amt hat eigene Papiere, eigene Fragen, eigene Beamte, und diese haben nur deshalb eine Daseinsberechtigung, weil sie eben diese sinnlosen Papiere produzieren. Eine Gebühr wird jetzt aber nicht fällig. Dafür fragt mich die blauweiß uniformierte Dame, ob ich denn bereit sei, für ihre Kirche zu spenden. Ein Spendenbuch liegt auf ihrem Schreibtisch neben weiteren Stapeln von Formularen, und bevor sie auf die Idee kommt, mir noch ein weiteres vorzulegen, drücke ich ihr 15 EC-Dollar in ihre dankbaren Hände.

Und in St. Barth? Zoll, Hafenmeister, Hafenbehörde und Immigration alles in einer Hand. Die Daten werden - gut leserlich - flott in einen PC getippt. Fertig. 17 Euro gegen Quittung. Das war's.

Eggert, der alte Religionsverächter, weiß nach einem Spaziergang durch die aufgeräumte kleine Stadt, warum es den Menschen hier so vergleichsweise gut geht: "Die haben nur zwei Kirchen." Eggerts Theorie: Je mehr Sekten und Religionen den Menschen das Heil im Himmel gegen Spendengelder versprechen, um so weniger hätten sie davon hier auf Erden. Da mag was dran sein. Zwei Dutzend und mehr Heilsbotschafter - sämtlich mit eigenen Gebäuden und Türmen - , finden sich auf jeder Insel, in jedem Dorf, an jeder Straßenecke. Wer mit der Bibel - in wessen Auslegung auch immer - nichts am Hut hat, glaubt an Haile Selassie und versteckt deshalb seine niemals geschnittenen Rastazöpfe unter gehäkelten Turbanen.

Ich halte dagegen: St. Barth ist so wohlhabend, weil die EU ordentlich subventioniert und Leute wie Brad Pitt und Daniel Craig ziemlich viel Geld hier lassen. Ich frage Michael, ob er sich vorstellen könne, auf dieser Insel der Seligen zu leben: "Stell Dir vor, eine Luxusvilla auf dem Berg mit Blick auf den Atlantik und in den Golf von Mexico, unten wartet deine Yacht, die Sonne scheint verlässlich auch im Januar, und unten am Pool wartet Angelina Jolie. Wär das was für dich? " Michael zögert ein ganz klein wenig, wohl wegen des Gedanken an Angelina. Und dann sagt er: "Nee. Zu viele Mücken."

Story 11 - Kleine Rundreise durch ein Paradies

9.11.2015, Antigua

Über die korrupte Elite des Inselparadieses Antigua hatte sich schon Kapitän Horatio Nelson aufgeregt. Als amtierender Chef der Marinebasis in English Harbour und Statthalter seiner Britischen Majestät legte er sich zwischen 1784 und 1787 heftig mit den Zuckerbaronen und Sklavenhaltern von Antigua an.

Er verlangte von den Rumhändlern und Reedern, nicht immer nur den eigenen Vorteil im Auge zu haben. Die Gesetze des Mutterlandes, auch die Steuergesetze, seien oberstes Gebot. Schmuggel mit den US-Amerikanern zu Lasten der Krone zum Beispiel ginge gar nicht.

Fieberkrank und enttäuscht vom nur sehr kleinen Erfolg seiner Moralpredigten segelte Nelson nach drei Jahren in Westindien zurück nach England. Er hatte ein großes Fass Rum mit an Bord seiner Fregatte „Borea“ genommen. Für den Fall, dass er die Reise nicht überleben sollte, wollte er seinen Leichnam im Schnaps konservieren lassen. Nelson hielt nichts von Seebestattungen. Die „Luv“ liegt heute präzise dort, wo die Fregatte des späteren Seehelden lag und wo er das Rumfass an Bord nahm. „Nelsons Dockyard“ heißt zu seinen Ehren der überaus sichere und palmengesäumte Liegeplatz, eines der sichersten Hurrikane holes in der Karibik. Hier erinnern alte Gemäuer, zahlreiche Kanonen, unglaublich große, verrostete Stockanker an die Historie der großen Segelschiffe.

Die „Luv“-Crew will wissen, was sich seit Nelsons Zeiten geändert hat in diesem Inselreich, mit seinen kaum 70 000 Einwohnern eines der kleinsten selbständigen Länder der Erde. Mit einem Mietwagen touren wir einen langen Tag über die kurze Insel.

Wer so reist, muss aufpassen, nicht sofort den eigenen Vorurteilen aufzusitzen. Weil unsere einzigen Informationsquellen unsere Augen sind und wir die gesammelten Bilder gleich interpretieren und bewerten, kann leicht ein falscher, ein ungerechter Eindruck entstehen. Und die Bilder sind widersprüchlich. Wir sehen: Superyachten von Milliardären, exklusive Hotelanlagen an traumhaften Sandstränden hinter prächtigen Korallenriffen, teure Luxusanwesen auf privatisierten Klippen, bunte, tropische Vegetation, ein blaues bis türkisfarbenes Meer, bewegt vom immerwährenden, warmen und maßvollen Passatwind.

Wir sehen auch: verfallene Häuser im Dutzend, viele Kinder, viele Männer, die erkennbar nicht zu tun haben, ab und zu Krüppel an Krücken. Wir fahren über Straßen mit knietiefen Schlaglöchern, vorbei an eben neu gebauten und eben bereits wieder stillgelegten Fabriken, bei denen durch den Asphalt der Mitarbeiterparkplätze schon wieder der Urwald zu sprießen beginnt. Wir sind beeindruckt von einer riesigen Rohrzuckerfabrik, deren metallener Schornstein kalt und umgeknickt ist, deren beeindruckende Quetsch-, Koch- und Extrahiermaschinen von wohlmeinenden Investoren zu einem Zuckerrohrgedächtnispark umgruppiert wurden sind. Sogar ein Swimmingpool ist angelegt inmitten dieses Industriemuseums. Aber da sind keine Besucher, keine Museumswächter, keine Informationsschilder. Nur Verfall und naive Erinnerungen an ehemalige Größe auf Wandmalereien.

Wir touren im Linksverkehr im Nordosten von Antigua durch eine ehemals fruchtbare und hochproduktive Kulturlandschaft, in der heute im größeren Maßstab niemand irgendetwas anzubauen scheint. Auf ehemaligen Zuckerrohrfeldern wuchert undurchdringliches Stachelgebüsch. Brache Felder bis zum Horizont. Ein paar Bananenstauden, vereinzelt Rinder, einige wenige Gärten gibt es. Am Straßenrand, auf Brettern von ärmlich gekleideten Frauen ärmlich präsentiert, ein paar überreife Bananen, fleckige Avocados, halbvertrocknete kleinwüchsige Ananas, Kokosnüsse natürlich. Wir wollen den Proviant der „Luv“ auffüllen und verhandeln. Bananen? Zehn Dollar das Pfund. Ananas? Acht Dollar das Stück. Das sind Preise für blöde Touristen. Im Supermarkt gibt es das Obst in weit besserer Qualität und für ein Viertel der hier aufgerufenen Summe.

Für dumm verkaufen wollen uns auch die Händler im großen Dutyfree-Markt in der Hauptstadt St. John's. Hier gibt's alles für die Hälfte und nichts, was man braucht. Amerikanische Investoren haben das Areal von der halben Reeperbahngröße direkt hinter den Anleger für die riesigen Kreuzfahrer gebaut, die für ein paar Stunden hier festmachen. Wenn die Passagiere an Land gehen, können sie gar nicht anders, als die Supersonderangebote der Diamanten- und Uhrenhändler, der Handtaschenanbieter und teuren Klamottenläden für landestypische Folklore zu halten. Nicht wenige bleiben in dieser kitschigen, klebrigen Steueroase hängen und halten das schon für einen Karibikurlaub.

Apropos Steueroase. Deutsche Reeder, auch viele aus dem Alten Land, profitieren gewaltig von den eigenartigen Gesetzen Antiguas. St. John's ist Heimathafen für eine beeindruckende Flotte von Schiffen. 951 davon gehören deutschen Eigentümern. Diese Zahlen liefert das Internet. Keine andere Billigflagge ist deutschen Schiffseignern lieber. Nie werden deren Frachter je diesen Heimathafen anlaufen. Die bunte Sparflagge mit der aufgehenden Sonne wird gegen eine nur geringe Gebühr gehisst und schon gelten an Bord die Ausrüstungs- und Besatzungsvorschriften der Bananenrepublik und natürlich deren Steuergesetze.

Mitten in St. John's wähen wir uns plötzlich im Kölner Karneval. Eine weit überlebensgroße, knallbunt bemalte Betonfigur beherrscht einen zentralen Platz im Zentrum der Hauptstadt. Die Hand ruht auf dem Herzen, das klare Auge ist zuversichtlich in eine ferne aber gewiss herrliche Zukunft gerichtet. Vere Conrad Bird, dem langjährigen Premierminister und "Vater der Nation", ist hier ein kitschiges Denkmal gesetzt worden. Berge von frischen Blumensträußen zeigen an: Der Mann war mal höchst populär. Zu Lebzeiten galt er den US-Sicherheitsbehörden als einer, der seine schützende Hand gern über Waffenhändler, Drogenschmuggler und Geldwäscher hielt.

Birds Nach-Nachfolger, der jetzige Staatschef Gaston Brown, macht sein Geld vor allem mit Immobiliengeschäften. Seit im Zuge der weltweiten Finanzkrise die USA in den Kleinstaaten Westindiens ein angeblich striktes Geldwäschegesetz durchdrückten, wurden auch in Antigua die Milliardäre knapp. Der Niedergang des Finanzsektors stürzte die Bevölkerung jedoch nicht in zusätzliche Armut. Das Geld der Banker und Spekulanten - oder die Flaggengebühren der deutschen Reeder - ist ohnehin nie bei den einfachen Leuten angekommen.

Unlängst erklärte der Labour-Politiker Brown im Parlament seinen seit seinem Amtsantritt deutlich gestiegenen persönlichen Reichtum mit unbändigem Fleiß. Neben dem Regierungsjob kümmere er sich auch als Teilhaber zahlreicher Unternehmen ausschließlich um das Wohl des Landes. Was jedermann sofort und vorbehaltlos für bare Münze nimmt.

Wir beenden unseren Ausflug und ziehen eine gemischte - zugegeben: subjektive - Bilanz: Horatio Nelson hätte wenig Mühe, sich im Antigua von heute zurecht zu finden. Die Sklavenhalter und Zuckerpflanzler sind zwar verschwunden, die Strukturen von Macht und Reichtum funktionieren in diesem Paradies aber wie eh und je. Nur die Sache mit dem Rumfass würde 2015 nicht mehr so problemlos funktionieren wie vor 230 Jahren. Antigua muss den Rohrzucker für seinen sündhaft teuren Rum heute importieren. Ein ganzes Fass wäre unerschwinglich.

Story 10 - Petri heil!

6.11.2015, auf See

Die Köder in James' Angelkoffer sind schon durch etliche tausend Meilen Salzwasser gezogen worden. In der Nordsee wollten wir den Kabeljau fangen. In der Biskaja machten wir Jagd auf die Makrele. Im nördlichen Atlantik um Madeira hoffte James auf einen Biss des Schwertfisches. Im Seegebiet der Cap Verden wollten wir ran an den Thunfisch, und während der langen Strecke im Nordostpassat während der Wettfahrt in die Karibik wäre uns jeder Fisch recht gewesen, hätte nur einer gebissen. Aber die Schuppentiere machten immer einen großen Bogen um uns oder sie rissen die Köder einfach ab.

Dabei hatte James eigens schweres, hochseeangeltaugliches Geschirr an Bord der „Luv“ geschleppt. Die nachgemachten Oktopusse, die Makrelen aus Blei, die Seebarsche mit Tauchfunktion - alles war von kräftigstem Kaliber, die Haken furchterregend. Nur - es half nichts. Kein Erfolg. Nur einmal, bei Halifax vor dem kanadischen Nova Scotia, fing James einen Eimer voller Dorsche - mit einem kleinen Blinker und einer Route, die auch in der Kieler Bucht ausgereicht hätte. Die „Luv“ hatte für diesen Fang die Segel gestrichen und die Fahrt auf null gebracht. Hochseeangeln ist eigentlich anders.

Ohne große Hoffnung, nur so aus Gewohnheit, hatten wir auch heute in der Früh die Angelleine erneut ausgeworfen. Gestern noch war uns der letzte Oktopus mit Drillingshaken abhanden gekommen und vorgestern der superbunte Tauchbarsch. An der leeren Leine hing nur noch der dicke Wirbel. Aber heute Mittag ist alles anders. Als Eggert die millimeterdicke Leine prüfend zupft, nur mal so nebenbei, fühlt er nicht das gewohnte Vibrieren des im Kielwasser drillenden Köders. Da ist ein schwereres Gewicht, ein ruhiger Zug zu spüren. Hand über Hand holt Eggert die über hundert Meter lange Leine ein. Schon nach der Hälfte der Strecke sind wir sicher: "Ein Biss." Ein weißer Fischbauch leuchtet im blauen Wasser. Ein Mahi Mahi? Das wäre der Wunschfang. Es ist aber ein kapitaler Barrakuda, gewiss über einen Meter lang. Der Fisch zeigt zwei lange Reihen beeindruckend großer, dolchartiger, scharfer Zähne. Im grünen Bleifischköder haben Sie tiefe Ratscher hinterlassen.

Wie sollen wir den Fang an Deck bekommen? Wie ihn gefahrlos erlegen? James hatte doch auch eine Gaff mit an Bord gebracht. Wo um alles in der Welt hat er dies Fanggerät bloß versteckt? Die Gaff findet sich schließlich. Der Barrakuda wird waidgerecht zur Strecke gebracht, ausgenommen, von Björn gekonnt filetiert und von mir zum festlichen Fischcurry mit, nein "an" Reis verarbeitet.

Dies alles zur Feier des Bergfestes. Wir haben die Hälfte der Reise hinter uns gebracht. Jetzt sind es nur noch 442 Meilen.

Story 9 - Wir schaffen das

6.11.2015, auf See

Der Fremde ist übers Meer zu uns gekommen. Völlig erschöpft, zu schwach, um Nahrung aufzunehmen, zu müde, um zu trinken, zerzaust, die Haare unordentlich, so hockt er scheinbar teilnahmslos, tonlos, hoffnungslos, abgemagert, auf der Bank im Cockpit der „Luv“, dunkelbraun, fast schwarz. Die Augenlider fallen ihm zu. Der Kopf fällt herunter. Michael sagt: "Der stirbt uns weg." Ich sage: "Der ist zäh."

Wie um alles in der Welt es der Blinde Passagier offensichtlich mit seiner allerletzten Kraft zu uns an Bord geschafft hat, bleibt ein Rätsel. Hier, mitten in der Sargassosee, gut 400 Meilen vom nächsten Land entfernt, erwartet man keine Migranten. Was hat er für eine Geschichte? Was wurde aus seinen Gefährten? Wo will er hin? Wir können ihm auf unserem Boot nur vorübergehend Asyl gewähren. Die Einwanderungsbehörden in Antigua, unserem Reiseziel in der Karibik, verlangen von jedem gültige Papiere, und sie sind überhaupt strikt gegen die illegale Einfuhr von nicht einheimischen Vögeln. Wir werden uns da was einfallen lassen müssen.

Aber zuerst kommt es darauf an, der Schwalbe das nackte Leben zu retten. Unsere begrüßungskulturelle Kompetenz ist gefordert. Im Kühlschrank lagert ein Hühnerbein, ich schneide ein Fitzelchen ab und biete es

unserem kleinen Gast an. Null Reaktion. Ich träufele ein Tropfen Wasser auf den Schnabel. Die Schwalbe öffnet die Augen, schließt sie wieder. Interessant übrigens, dass sie ihr Lid nicht von oben über die winzige schwarze Linse schiebt, das Lid bedeckt sie von unten nach oben.

Der Vogel hat noch gar nicht wahrgenommen, dass er in Sicherheit ist. Apathisch ignoriert er alle Hilfsangebote. Nach einer Stunde aber kommen die Lebensgeister zurück. Er pickt nach dem Hühnchen, es ist ihm zu groß. Erst als ihm der Happen mundgerecht gereicht wird, vielleicht streichholzkopfgroß, kriegt er ihn herunter. Noch ein Stückchen, und noch eins, und noch eins. Dann fallen ihm die Augen wieder zu. Das heißt, sie fallen, wie gesagt, natürlich nicht zu. Es ist inzwischen dunkel geworden. Die Nachtwache zieht auf. Wir legen die Rettungswesten an, wie immer, wenn die Sonne untergegangen ist. Als wir uns wieder um die Schwalbe kümmern wollen, ist sie fort. "Siehste", sagt Michael. "Wart's ab", sage ich.

Drei Tage später ist die Schwalbe immer noch an Bord. Sie flattert ums Schiff herum. Jetzt, ganz offensichtlich flott und fröhlich, entfernt sie sich außer Sichtweite, kommt zielsicher zurück immer dicht über der Wasseroberfläche, zick-zackige Haken schlagend. Ganz nebenbei widerlegt der Vogel die alte deutsche Bauernweisheit, wonach tiefliegende Schwalben auf schlechtes Wetter, Regen zumal, hinweisen. Das Wetter bleibt schön, warm und trocken.

Nach ihren kleinen Seeausflügen ruht sich die Schwalbe mal auf dem Seezaun, mal auf dem Steuerrad, mal auf der Großschot aus. Und immer schaut sie - ich möchte fast sagen: fordernd - nach mir und meinem Finger, ob von dort nicht wieder ein Fleischstückchen abzupicken ist.

Huhn ist aus. Wir hatten gestern Hühnersuppe. Fliegen und Mücken, die Leibspeise unseres Passagiers, sind absolute Mangelware so weit draußen auf See. Gulasch mag der Vogel gern gut vorgekaut, sonst kriegt er die rohen Brocken nicht herunter. Michael fürchtet schon maulig um die Größe seiner Ration, weil er mit dem Migrantenteilen soll. Ich sage: "Du Seehofer, du." Was ist mit Getränken für das Tier? Eine an Deck platzierte Wasserschale bleibt unberührt. Ich wässere jetzt das Fleisch. Der Vogel ist nachgerade begeistert. Während ich dies schreibe, sitzt er keine 20 Zentimeter vor mir auf dem Tisch und bedeutet mir: "Nu aber mal! Nachschlag." Jetzt hockt er auf dem linken Daumen, pickt hinein. Jetzt krallt er sich auf dem lederbespannten Steuerrad fest, lässt sich mal nach Steuerbord, mal nach Backbord rucken.

Und dann kackt er auf das Teakdeck. Eggert sagt zu mir: "Das hast du nun davon. Bring ihm mal bei, sich an unsere Sitten und Gebräuche zu halten." Ich sage etwas von Toleranz, die von uns allen gefordert ist und: "Niemand hat gesagt, dass es einfach wird, Flüchtlingen zu helfen. Aber wir schaffen das."

Die freundliche Aufnahme einer verirrtten Schwalbe an Bord der Segelyacht „Luv“ hat sich in Kreisen heimatloser Federtiere rasch herumgesprochen. Kaum haben wir den einen Migrantenteil freundlich gefüttert und für die Nacht ein warmes Zeltlager unter dem Beiboot auf dem Vorschiff gewährt, haben wir einen zweiten an Bord. Um im Bild zu bleiben: Anders als die ortsfremde Schwalbe kommt dieser Seevogel vom Stamme der Tölpel aus einem sicheren Herkunftsland und hätte von Rechts wegen nur eine sehr minimale Aussicht auf Anerkennung als Asylbewerber. Aber Rechtsfragen kümmern diesen eleganten Segler nicht. Er setzt sich frech auf den halbrunden Dom der Satellitenanlage am Heck der „Luv“ und betrachtet von dort oben die Landschaft. Das heißt: er schaut von dort oben auf das Wasser und seine Nahrung, die darin schwimmt. Was uns für diesen Schutzsuchenden einnimmt: Er spekuliert nicht auf private Spenden und öffentliche Beihilfe. Er ist ein Selbstversorger. Er wartet, bis mal wieder ein Fliegender Fisch in der passenden Größe vor dem Bug der „Luv“ Reißaus nimmt und sich bei der Flucht aus seinem eigentlichen Element wagt. Dann steigt der Tölpel auf, legt die Flügel an und stößt mit Hochgeschwindigkeit steil auf seine Beute. Jeder dritte dieser Fischzüge ist erfolgreich.

Gegen Abend hockt sich der Vogel vorn beim Anker auf ein Brett und geht schlafen. Auch er schießt aufs Teakdeck. Eine See kommt über das Vorschiff. Alles ist wieder sauber.

Story 8 - Mann über Bord!

6.11.2015, auf See

"Mann über Bord!" Eggert reagiert am Ruder vorbildlich und sofort auf meinen Alarmruf. Kaum ist der aus dem Mund, kommen seine klaren Kommandos: "Vorsegel bergen! Ein Mann an die Großschot!". Mit der einen Hand dreht er das Schiff in den Wind, mit der anderen hält er den MOB- Knopf gedrückt. Auf Gegenkurs zeigt uns jetzt der Bildschirm am Steuerstand, wo genau der M(ann)O(ver)B(ord) gegangen ist und wo wir diesen Schiffbrüchigen jetzt in der aufgewühlten Sargassosee suchen und retten müssen.

Der Mann ist ein Rettungsring. Der war mir aufgefallen, als die „Luv“ im Abstand von einer halben Kabellänge daran vorbeigesegelt war. So etwas kann man auf See nicht einfach links liegen lassen. Wer weiß, ob der orangefarbene Ring nicht von einem Schiffsuntergang stammt. Womöglich warten Angehörige von verschollenen Seeleuten auf Nachrichten oder auf Hinweise, wo denn die Katastrophe stattgefunden haben könnte. Hier hatten wir das letzte Zeugnis eines schrecklichen Unglücks. Das muss geborgen werden.

Eggert mutmaßt, mir ginge es doch nur darum, ein dekoratives Stück für meine Hafenkneipe aus dem Wasser zu fischen, wenn ich demnächst mal eine in Buxtehude aufmachen wollte. Eine betagte, bunte Hummerboje hätte ich ja auch schon in meinem Schrank versteckt. Sei's drum. Das Manöver klappt reibungslos. Mit dem Bootshaken hieven wir das maritime Rettungsmittel an Bord. Der vom Salzwasser abgewaschene Heimathafen ist nur als Schatten von Klebebuchstaben auf dem harten Kunststoff zu erkennen: Nassau. Der Schiffsname, den jeder Rettungsring tragen muss, ist nur unvollständig und schon sehr verblasst. Wir raten eher, als dass wir entziffern: „Norwegian Sky“.

Es existiert eine große Kreuzfahrtlinie, deren Schiffe alle mit "Norwegian" beginnen. Von einem abgesoffenen Kreuzfahrer dieser Reederei hätten wir bestimmt gehört. Also kein Unglück. Doch nur Dekoration. Auch nicht schlecht. Und außerdem sollte auf jedem Schiff ab und an ein Mann-über-Bord-Manöver geübt werden.



Story 7 - Besser geht nicht.

6.11.2015, auf See

Seit Stunden mussten die Segel um keinen einzigen Millimeter justiert werden. Der warme Passat bläst beständig aus Nordost und mit gleichmäßigen vier Windstärken, eine perfekte Backstagbrise. Die See ist nur mäßig bewegt. Die „Luv“ legt sich geschmeidig in die Wellen, hebt sich ein wenig, giert ein wenig und hält präzise ihren Kurs. 170 Grad und noch 779 Seemeilen bis nach Antigua. Mit jeder Stunde, die wir nach Süden vorankommen, werden es gute acht Meilen weniger. Ausgezeichneter Speed.

Nur auf See, nur in einer solchen Nacht mit dieser samtigen Luft, leicht feucht, zart salzig, ist solch ein Sternenhimmel möglich. Der Mond wird erst weit nach Mitternacht aufgehen und erst dann mit seinem Licht diesem tiefschwarzen und zugleich millionenfach glitzernden und leuchtenden Firmament seine einzigartige Brillanz nehmen. Silberne Satelliten - von der längst versunkenen Sonne in ihrer Höhe gleichwohl noch beleuchtet - ziehen ihre Bahnen. Sternschnuppen zeichnen mal feine, mal kräftige, helle Blitzstriche quer durch Orion, den Großen Wagen oder bis hinunter in den Horizont. Ein Fliegender Fisch zappelt im

Cockpit, handtellergrößer. Claus hat Mitleid, und er fliegt wieder von Bord. Ein paar silberne Schuppen glitzern auf dem Teakdeck.

Wann, wenn nicht jetzt, muss über Gott und die Welt philosophiert werden? Mit Eggert an Bord ist das nicht denkbar. Er ist Physiker und kann die Weltgesetze von Gravitation und Urknall bis Dunkler Materie und Raum-Zeit-Krümmung so nachvollziehbar erklären, wie Newton und Einstein. Wie entstand all diese Pracht über uns? Gibt es Leben da draußen? Gott kommt in Eggerts spannenden Szenarien nicht vor.

Schließlich überstrahlt der abnehmende Mond den dünnen Lichtschleier der Milchstraße. Nur noch die helleren Sterne und Planeten behaupten sichtbar ihre Plätze. Der Wind bläst immer noch aus Nordost mit vier Beaufort, noch immer hat niemand an irgendeiner Schot gezogen, noch immer machen wir sehr gute Fahrt. Wir warten auf den Sonnenaufgang. Der wird spektakulär. Die Welt bekommt wieder Farbe.

Björn überrascht uns mit der Mitteilung: "Ich hab heute Geburtstag." Herzlichen Glückwunsch! Ich backe für jeden in der Crew ein Brötchen knusprig. Michael brüht einen Kaffee auf. Welch eine Nacht. Welch ein Tag. Besser geht nicht.

Story 6 - Konjunkturmotor Segelsport

31.10.2015, Georgetown, Bermuda

Paradies geht anders. An der Kasse des kleinen Supermarktes in Georgetown, Bermuda, informiert ein großer Zettel die "geschätzten Kunden" darüber, es sei dem Management bewusst, dass die Bermudas durch schwere wirtschaftliche Zeiten gingen. Man sei deshalb stolz darauf, ein Brot zum "very special"-Preis von nur 2.99 US-Dollar anzubieten. Das Sonderangebot gilt nur eingeschränkt: "Ein Laib pro Familie." Die Luv-Crew gilt nicht als Familie beim Großeinkauf. Wir müssen fürs Brot mehr als das Doppelte bezahlen. Unser Proviant für die anstehende siebentägige Tour in die Karibik kostet mehr als 400 Dollar. Alles auf dem kleinen Archipel mitten im großen Atlantik ist sündhaft teuer. Für ein Steak etwa werden an die 17 US-Dollar, verlangt, nicht etwa im Restaurant, nein, im Supermarkt. Auf den Bermudas muss so gut wie alles, was man essen und verbrauchen kann, eingeführt werden. Für eine Rolle Küchenpapier blättern wir 3,50 Dollar hin. Eigentlich ein Unding, aber segeln ohne Küchenpapier, an Bord "HP" genannt, ist unmöglich.

Die Insulaner, zum großen Teil die Nachkommen ehemaliger Sklaven, leben vom Tourismus. Und von dem leben sie mehr schlecht als recht. Vor zehn Jahren, sagt uns ein Restaurantchef, habe es auf den Bermudas noch 8000 gut ausgelastete Hotelbetten gegeben. Jetzt stehen nur noch die Hälfte zur Verfügung, und die bleiben zumeist leer. Seit der Bankenkrise fließen auch die Einnahmen aus den ehemals blühenden Finanzgeschäften nicht mehr wie gewohnt. Die reichen Steuerhinterzieher machen inzwischen einen Bogen um das Steuerparadies, das einmal mit besonders niedrigen Abgaben um reiche Millionäre warb.

Die Touristen kommen zwar noch in Massen, aber sie wohnen und essen auf den riesigen Kreuzfahrern, die im Hauptstadthafen Hamilton vor malerischer Kulisse für ein paar Stunden vor Anker gehen. Mit Bussen und Schnellfähren wird ein Blitzbesuch organisiert. Zwischen Frühstück an Bord und Dinner im Salon überschweben die Passagierschiffe die Bermudas mal mit 2000, mal mit drei-, mal mit viertausend Gästen. Vor allem geht es nach Georgetown, dem Weltkulturerbe, das einen Teil seines mittelalterlichen Charakters zu bewahren sucht. Zum Gaudi der Touristen demonstrieren historisch gekleidete Georgianer 400 Jahre alten, drastischen englischen Strafvollzug. Eine angeblich zänkische und geschwätzte Frau muss sich mehrfach auf einem Stuhl sitzend ins Hafengewässer tunken lassen, bis sie triefend und spuckend laut und deutlich bereut.

Früher hatten die Gäste Zeit, mit dem Boot rauszufahren und zu schnorcheln, in den zauberhaften kleinen Buchten zu baden oder vielleicht auf einem der sieben wunderbaren Golfplätze, derer sich Bermudas Tourismus-Broschüren rühmen, eine Runde zu spielen. Jetzt setzen beschäftigungslosen Boote in den Häfen Seepocken und Algen an, in den Badebuchten vergammeln die Liegen, und auf dem ehemals exklusiven Golfplatz in Georgetown wird schon seit vielen Jahren kein Gras mehr gemäht. Den zahlreichen Arbeitslosen wird überall auf Schildern bedeutet, sie dürften hier nicht herumlungern: "No loitering", heißt es am Marktplatz, am Touristeninfo, an beinahe jedem Restaurant.

Hoffnung erwächst den Menschen aus dem Wassersport. Wir kämen doch gewiss wieder, sagt der Kneipenwirt, der vor Jahrzehnten aus Ulm hier hängen blieb: "Zum America's Cup." Die Frau, die uns im Supermarkt als freiberufliche Kraft die Lebensmittel in Tüten packt, sagt: "Bestimmt kommt Ihr zurück zum America's Cup." Der Busfahrer, der Kellner, die freundlichen Zöllnerinnen, der Lotse, auch "Mama", die Hafenmeisterin in Georgetown, alle sind sicher, dass alle Segler der Welt 2017 nichts anderes im Sinn haben werden, als das Supersondergroßereignis des Weltsegelsports mit eigenen Augen in den azurblauen Gewässern der Bermudas anzusehen.

In Hamilton hängt an jedem Laternenpfahl ein Banner, das auf das Event verweist. Eine Uhrenfirma hat zu diesem Anlass einen Luxuszeitmesser kreiert. Auf Bechern, T-Shirts, Salzstreuern und Radiergummis wirbt Bermuda für das Spektakel. Die Firma "Oracle", sie ist namensgebenden Titelverteidigerin, hat im Hafen ein



streng abgeschirmtes Areal in Beschlag gelegt. Drei Hightech-Katamarane liegen dort mit ihren flügelartigen, steifen und schwarzen Segeln, die man weder einrollen noch falten kann. Ein Kran setzt die schwarzen Antriebskörper mit Mast auf die Rümpfe. Dann huschen die Fahrzeuge über die Bucht. Mit einem Fernglas könnte man das Training jetzt gut beobachten, wohl auch vom Oberdeck der Kreuzfahrer. Und wenn dann in den entscheidenden Regatten zweier AC-Boote in zwei Jahren der Sieger gefunden sein wird (mutmaßlich Oracle, denn kein anderer Herausforderer kann die notwendigen Millionen aufbringen) und die Sponsoren ihre teuren Rechnungen bezahlt haben, wieviel Dollar bleiben dann davon auf der Insel?



Wir wissen es nicht. Mit gemischten Eindrücken und der Hoffnung auf guten Wind lassen wir die Bermudas hinter uns.

P.S. Von den berühmten kurzen Hosen, den Bermuda-Shorts, haben wir leider nicht viel gesehen. Hier ist Winter, die Menschen packen sich ein und bedecken die Beine. Mittags ist es schon mal 24 Grad kalt.

Story 5 - Eine kleine Nachtmusik 27.10.2015, auf See

Es ist Mitternacht. Eben haben Michael und Eggert uns abgelöst. Hundemüde haue ich mich in die Kojе. Die Augen fallen zu. Die Ohren bleiben wach. Unter Deck ist die „Luv“ eine Klanghöhle mit erstaunlicher Akustik. Obwohl der allgemeine Lärmpegel gefühlt 98 Dezibel erreicht, sind die einzelnen Geräuschquellen wie die Instrumente in einem exzellenten Konzertsaal präzise zu orten und zu identifizieren. Im Schapp rechts über dem Gasherd klicken zum Beispiel die Becher unserer Muckensammlung im Takt der Schiffsbewegung aneinander. Die Trinkgefäße erinnern an wichtige Stationen unserer bisherigen Reise: Brügge, (Klick), La Corunha, (Klack), Cap Verde, (Kling), St. Lucia, (Klick),

Washington, (Klack), Neu Fundland (Kling). Gleich nebenan die hellere Antwort der Gläser. Ihr zartes „Ping“ wird plötzlich übertönt von einem grausigen Knistern. Irgendwer zerknüllt mal wieder eine Kunststoffwasserflasche, damit sie Platz findet im Müllbehälter. Noch eine Flasche verliert krächzend ihre Form. Dies Zwischenspiel endet mit einem knallenden Ausrufezeichen: Die Tür vor dem Mülleimer fällt ins Schloss, nein sie haut. Es ist nach ein

Uhr! Aus der geschlossenen Tür zum Bad dringen die Geräusche, die dort zu erwarten sind. Die glatten Wände und Spiegel bilden mit Decke und Klo einen tadellosen Resonanzkörper. Auch das abschließende Händewaschen geschieht nicht unbemerkt. Die Frischwasserpumpe unter meinem Kopfkissen springt an und rattert und surrt eine kurze Minute. Der Takt des übrigen Konzertes wird vorgegeben von den Wellen. Heute Nacht dauert es genau zweikommasieben Sekunden, bis die See die „Luv“ von Backbord nach Steuerbord und zurück geworfen hat. In seinem Decksdurchlass knarzt der Mast an den Kunststoffführungen: einundzwanzig, zweiundzwanzig, dreiundz.... Die Möbel in der Messe dröhnen eine Oktave tiefer ein wenig mit. Einundzwanzig, zweiundzwanzig, dreiundz.... Das Großsegel ruckt in die Schot, der Baum scheppert in seinem Lager. Der Schotblock knallt an Deck. Einundzwanzig, zweiundzwanzig, dreiundz.... Der Wind missbraucht die Wanten als ungestimmte Harfe. Das ganze Rigg organisiert sich als Chor und brummt und summt seine maritime Melodie ohne jedes Gefühl für Harmonie. Mein Gewicht drückt und entlastet im Rhythmus des steigenden und fallenden Schiffes meine Matratze und jedesmaleinundzwanzig, zweiundzwanzig, dreiundz.... seufzt der Schaumstoff leise in mein Ohr. Bar jeden Taktgefühls schnarcht ein Mitsiegler, den all das nicht kümmert. Er hat sein Gehör mit Ohropax ausgeschaltet.

Überlagert wird diese schräge Kakophonie vom allgegenwärtigen Windbrausen, das mal auf-, mal abschwilt, eine unendliche Arie, mal Bass, mal Bariton, mal irgendwas dazwischen. Dazu das Klatschen und Rauschen der See an der Bordwand als immerwährendes Kontinuo.

Aus dem dunklen Cockpit dringt die helle Stimme von Michael nach unten, er kann nicht flüstern. Der Mond, sagt er, werde bald voll sein. Ja, sagt Eggert, das dauert nicht mehr lange. Vor ein paar Tagen, sagt Michael, hätten wir noch Halbmond gehabt. Ja, sagt Eggert, gar nicht so lange her. Jetzt sei der Mond aber noch gar nicht so rund, sagt Michael. Nein, sagt Eggert, stimmt.

Welch ein Rezitativ. Und da soll einer in den Schlaf finden.

Story 4 - Bei Wind und Wetter

27.10.2015, auf See

Der Wind ist auch nicht mehr das, was er mal war. Diese Bemerkung ist natürlich 'ne Binse. Der Wind ist immer und zu jeder Zeit anders, als eben gerade. Er ist ja das sprichwörtlich Unstete, der zuverlässig Unzuverlässige. Dauernd in Bewegung, rechts- oder rückdrehend, böig, stürmisch, zunehmend oder abflauend. Und dann noch die 360 verschiedenen Richtungen, aus denen er wehen kann, vermischt mit Dutzenden von unterschiedlichen Temperaturen, Nebel, Regen, Eiskristallen, Gischt.

Landratten gehen solch differenzierenden Betrachtungen zur Luftbewegung sonstwo vorbei. Wenn Kachelmann oder seine Epigonen abends das Wetter von morgen verkünden, interessieren sich 99 von hundert Zuschauern allein für die Wahrsagungen zu Sonne und Regen. Wir Seeleute, Segler zumal, können aber gar nicht genug Details zum Wind, seiner Stärke, seiner Richtung und seiner Dauer erfahren. Hängt davon doch unser Fortkommen, unser Wohlbefinden, unsere Sicherheit ab.

Nehmen wir zum Beispiel mal den Wind von heute. Er bläst vom Nordwesten der nördlichen USA in Richtung Bermuda. Wir lassen uns von ihm nach Südost blasen. Windstärke sechs, flotte Fahrt. Da sollten wir dem Wind doch dankbar sein. Sind wir aber nicht. Bläst er doch nicht nur die „Luv“, er schiebt auch noch ziemliche Wellenberge vor sich her. Und die verderben alles. Claus kann sich am Ruder noch so anstrengen, den Kurs 156 Grad hält er beim besten Willen nicht. Die See reißt das Heck unseres Bootes mal hierhin, mal dahin. Vorn schießt die „Luv“ unvermittelt nach mal nach Backbord, mal nach Steuerbord. Die Delphine, die ihre eleganten Hechtsprünge eben haarscharf am Bug vorbei zielen, müssen höllisch aufpassen, nicht doch mal von der erratischen Bordwand eine gewischt zu bekommen.

Zum Kochen abkommandiert, verzweifle ich in der Kombüse an den überall herumtollenden Zwiebeln, Tomaten und Kartoffeln. Sie rollen vom Schneidebrett, flüchten vorm Messer, springen aus der Tupperdose, wollen nicht in den Topf, der Topf will nicht auf dem Herd bleiben und die Suppe nicht im Topf. Björn bekommt von diesem Tohuwabohu nichts mit. Er interessiert sich vorerst nicht fürs Essen, eher im Gegenteil. Er hat sich mit einer ausgewachsenen Seekrankheit in die Koje gepackt, Kotzeimer im Arm. Eggert ist wie immer sehr gelassen. Er ist selber so etwas Ähnliches wie ein Wetterfrosch und kann sehr präzise und detailliert erklären, warum der Wind so weht wie er weht. Aber ändern kann er ihn nicht um den kleinsten Hauch.

Nun glaubt ja der Laie, dass Segelboote gegen den Wind überhaupt nicht, mit dem Wind aber recht ordentlich vorankommen. Weit gefehlt. Der Kurs direkt vor dem Wind ist der blödeste, schaukeligste, auch der gefährlichste. Eine falsche Bewegung des Rudergängers, und das Großsegel fängt die unter Hochdruck stehende Luft von der

falschen Seite ein, es schlägt dann mit ungeheurer Macht und Geschwindigkeit von Lee nach Luv, und der metallene Großbaum zertrümmert alles, was ihm bei dieser Patenthalse im Wege ist. Bei sowas sind schon Masten gebrochen, Seeleute reihenweise über Bord gegangen und Köpfe, nicht rechtzeitig geduckt, geplatzt, mindestens aber zerbeult.

Wie eingangs aber bereits festgestellt, bleibt ja kein Wind so, wie er war, also wird auch dieser, unser heutiger, seine Richtung und Stärke ändern. Wenn wir einen Wunsch frei hätten, wird er ein wenig rechts drehen, dabei vielleicht etwas, aber wirklich nur etwas abnehmen und wärmer werden, ruhig etwas mehr. Eggert gelingt es am Nachmittag, aus dem Zaubergehärt mit dem Satellitendingsda einen Wetterbericht aus dem Äther zu fischen. Und - oh Wunder - der Wind soll danach ein wenig rechts drehen und ein ganz klein wenig abnehmen und es soll ordentlich wärmer werden.

Leider pfeift das Wetter auf seine Vorhersage. Der Wind brist kräftig bis zur Sturmstärke auf, er dreht zurück, und er wird kälter. Gegen zehn Uhr müssen alle Mann an Deck und alle Segel bergen. Vor Topp und Takel rutschen wir noch mit fünfeinhalb Knoten die Wellenberge hinunter.

Aber auch dieser Sturm bläst sich aus. Bei Sonnenaufgang entfalten sich unsere Segel wieder. Wir machen wieder gute Fahrt. Bis zu den Bermudas sind es noch drei Tage ... Wenn der Wind so bleibt....

Story 3 - Herr im Haus

18.10.2015, Newport, Rhode Island

Genau hier hat er gestanden, der Heilige Gral des Segelsports. Die "Kanne", der legendäre America's Cup. 138 Jahre lang konnten die Skipper des New York Yacht Club die Zinntrophäe verteidigen. Dann ging sie an die Australier. Zu bewundern ist hier aber auch so noch genug: Dutzende Schiffsmodelle, hunderte von Pokalen und Tellern und Schalen aus Silber und Glas und mit Füßen aus Ebenholz und mit den leicht patinierten Namensplaketten der siegreichen Seehelden der vergangenen 171 Jahre. Dennis Connor, vielfacher Verteidiger und tragischer Verlierer des America's Cup - sein Name ist gleich mehrfach eingraviert. Mehr maritime Tradition geht eigentlich nicht.

Ich stehe im dunkel getäfelten Trophäen-Saal des New York Yacht Club von 1844 in Newport, Rhode Island. Nick Brown gibt mir eine Privatführung durch das Clubhaus, das wie ein Schloss hoch über dem Newport Harbour thront. In der Bucht haben sich hunderte Segelboote an ihren Moorings und Ankerketten mit der Nase in den frischen Wind gelegt. Dort liegt auch die Segeljacht von Nick, die „Foxrott“. Das ist eine X 482, Baunummer 52. Unsere „Luv“ liegt dicht daneben. Sie ist auch eine X-482, Baunummer 53, und dieser Zufall hat mir Nicks Einladung und Privatbesichtigung eingebracht. Er wollte den Skipper seines Schwesterschiffes kennenlernen und mit ihm fachsimpeln.

Nick macht eine Tür auf: "Hier habe ich meine Schularbeiten gemacht. Da drüben hat meine Tante ihren Tee eingenommen und gestickt." Eine weitere himmelhohe Flügeltür schwingt auf und gibt den Blick frei auf schwere Stilmöbel, glitzernde Kronleuchter, überall erlesene Antiquitäten; die Wände sind voll mit wertvollen, historischen Gemälden, Seestücke zumeist. "Hier haben wir gegessen", sagt Nick Brown. Der ehemalige Captain der US-Navy ist 82 Jahre alt und in diesem Schloss aufgewachsen, das sein schwerreicher Großvater 1906 im Renaissance-Stil einem französischen Landadel-Sitz nachgebaut hat. Gleich um die Ecke prunkten die Rockefellers und die Vanderbilts mit gewaltigen Prachtvillen. Mit der späteren Präsidentengattin Jacky Kennedy, sie wohnte gleich nebenan, ist Nick mal ausgegangen. Newport war - und ist - eine erste Adresse des amerikanischen Geldadels. 1985 hat Nicks Familie den "Harbourcourt", das Hafenschloss, an den New York Yacht Club verkauft: Die Unterhaltskosten seien zu hoch geworden, sagt er: "Im Winter mussten wir viertausend Dollar nur für die Heizung ausgeben. Im Monat!" Seither ist er hier nur noch Mitglied. Aber einer mit Gewicht und Einfluss. Im zuständigen Ausschuss sorgt er für den pfleglichen Umgang mit dem selbstverständlich unter Denkmalschutz stehende Anwesen.

Vor Jahren, 2007, war ich mit meiner „Luv“-Crew schon einmal in diesen heiligen Hallen, in denen Handys streng verboten und Krawatten und Jackett für die Herren verpflichtend sind. Der NYYC hatte am Vorabend des Starts der transatlantischen Blue-Race Regatta von Newport nach Hamburg alle Teilnehmer zur Farewell Party eingeladen. Wir waren davon ausgegangen, dass es etwas auf die Gabel geben würde und hatten in dieser Erwartung den ganzen Tag über kaum etwas gegessen. Leider servierten nur sechs Bedienstete auf sechs silbernen Platten lediglich kleine Häppchen für an die 500 hungrige Gäste. Die Luvianer machten aus der Not eine Tugend. Wir positionierten uns, fünf Mann rechts, fünf Mann links, neben der Schwingtür von der Küche zum Großen Saal. Kam eine neue Platte auf einer Kellnerschulter durch die Tür, griffen 20 Hände gleichzeitig die Fingerfood-Stücke ab. Die Platten kamen dann nicht mehr weit. Der Trick funktionierte eine ganze Weile. Dann

wurden wir von unserer Poleposition mit einer extravollen Platte mit Chicken-Wings und reichlich Lachshäppchen mit Ei und Kaviar weggelockt.

Heute werde ich bedient. Nick hat auf der sonnigen Terrasse zum Lunch gebeten. Mit dabei ist Heather, eine sehr junge, sehr attraktive Frau, die auf der „Foxtrott“ für Nick als Bootsfrau arbeitet. Wir unterhalten uns über unsere Schiffe, die unterschiedlichen Segel, die wir jeweils an Bord haben, den unterschiedlichen Tiefgang von „Luv“ und „Foxtrott“. Als Nick beim Kaffee feststellt, dass nur Süßstoff im Zuckerbecher ist, zitiert er die Kellnerin zu sich und macht ihr in Wortwahl und Tonfall klar, wer noch immer Herr im alten Haus ist: "Ich will echten Zucker, verdammt noch mal. Und ich will das nicht noch einmal sagen. "Selbstverständlich", sagt das Mädchen. Das müsste doch so nicht sein, sagt Heather. „Doch“, sagt Nick Brown. Er hat hier sehr alte Rechte, und er hat nicht vor, sie abzugeben.

Story 2. Backbord rot, Steuerbord grün.

Michael ist heute früh auf Krawall gebürstet. Erst beschwert er sich mürrisch darüber, dass die vier Schokoladentafeln gestern an drei verschiedenen Stellen des Schiffes verstaut worden seien und keine an seinem rechten Ort, jedenfalls nicht im eigentlich seit Jahren für Süßigkeiten vorgesehenen Schapp. Es ist ihm auch nicht recht, dass zum Frühstück keine Wurst auf dem Salontisch der „Luv“ liegt. Wer denn gestern beim großen Provianteinkauf die Wurst vergessen habe? Dabei war er mit im Supermarkt. Und jetzt will er, nur mäßig beschwichtigt durch ein Rührei mit Speck, auf einmal wissen, ob sich Windräder linksherum oder rechtsherum drehen. Das ist zwar eine für Segler durchaus relevante Frage - richtig beantwortet hilft sie, die Windrichtung anhand der an Land stehenden und sich drehenden Windräder sicher zu bestimmen.

Aber Michael will gar keine Antwort - er glaubt sie nämlich schon zu kennen. Er will Wirrnis verbreiten: "Wie bestimmst Du die Drehrichtung: Wenn du vor der Windmühle stehst? Oder wenn Du von hinten draufguckst?"

Ich sage: "Das Ding dreht sich doch nicht anders, wenn du mal von der einen, mal von der anderen Seite hinschaust." Doch, sagt Claus, von hinten sähe es aus, als ob es linksrum dreht und von vorn andersherum. Oder umgekehrt.

Wie das denn bei Schiffsschrauben sei, fragt Michael, nicht etwa, um das Thema zu wechseln. Eggert sagt: "Da musst du tauchen und nachschauen." Und Claus ergänzt, man könne auch den Motor anschauen und versuchen, an der Welle die Drehrichtung zu erkennen. Aber, so Michael: "Was heißt denn beim Motor von vorn betrachtet und was von achtern?"

Die Frage bleibt offen. Zum Tauchen ist es viel zu kalt. Die Luft im Hafen von Barrington, Rhode Island, misst grad null Grad, das Wasser ist mal eben 6 Grad wärmer. Es ist Herbst in den USA, und wir bereiten uns auf die lange Reise in den warmen karibischen Süden vor.

Die „Luv“ muss noch hier und da seetüchtig gemacht werden. Das Ruder bekommt ein neues Gestänge. Das Rigg wird sorgfältig geprüft. Eigentlich wollen wir auch die Navigationselektronik reparieren. Aber die Ersatzteile stecken in unserem Fluggepäck, und Air France schafft es seit drei Tagen nicht, die Koffer und Seesäcke von New York endlich nachzuliefern. Wir sind ohne Unterwäsche, ohne Zahnbürste und ohne Rasierseife.

Das kann schon mal zu wunderlichen Tischgesprächen führen. Ich leiste meinen Beitrag: Man wisse ja, dass auf der Südhalbkugel das Wasser im Waschbecken genau andersherum durch den Abfluss herauskreiselt, als bei uns im Norden, und es wäre doch interessant zu erfahren, auch aus seemännischer Sicht, wegen der Richtungsbestimmung des Windes, ob sich zum Beispiel in Südafrika die Windräder andersherum drehen. Eggert weiß, dass dort unten der Wind anders herum in das Tief weht. Björn, er ist Lehrer, weiß, dass das mit dem falsch herum drehenden Waschbeckenwasser an der Corioliskraft liegt und die etwas mit der Erdumdrehung zu tun hat.

Bevor nun jemand fragen kann, ob die Erde sich nun so oder andersherum dreht, stellt Michael seinen nackten



rechten Fuß auf die Sitzbank. Der Nagel des großen Zehs ist rot angemalt. Wir erfahren, dass seine Freundin den Pinsel geschwungen hat und zwar in der Hoffnung, die Südseeschönheiten von ihrem Schatz abzuschrecken. Denn, so Michael, wer so einen angemalten Zeh bei einem Mann sehe, der weiß gleich: Entweder ist der schwul oder in festen Händen einen liebenden Frau.

Ich wende ein, dass der rechte große Zehennagel nicht rot, sondern grün angemalt gehöre, jedenfalls bei Seeleuten. Denn seit alters her gelte diese Regel in der Seefahrt: Backbord rot. Steuerbord grün. Und es sei völlig egal ob man den angemalten Seemann nun von vorn oder von achtern zu sehen bekommt. Gegen dies Argument erhebt sich dann kein Widerspruch mehr.

Story 1. Providence, Rhode Island

Natürlich muss man nicht unbedingt wissen, wo Providence liegt. Aber immerhin ist Providence die Hauptstadt von Rhode Island, einer der kleineren New England-Staaten im Nordosten der USA. Und wenn man dort sein Schiff liegen hat und man dort an Bord gehen will, sollte man schon wissen, wohin die Reise geht. Wenn man es vergisst, wird es kompliziert.

In Boston steige ich übermüdet aus dem Flieger. Die Immigration dauert endlos. Von den 20 Abfertigungsschaltern sind nicht mal die Hälfte besetzt. Gerade sind zwei vollbesetzte Maschinen von Übersee gleichzeitig eingetroffen. Die Wartehalle ist brechend voll. Die Passagiere werden durch die flughafentypischen Absperrungen in schier endlose, mäandernde Warteschlangen gezwungen. Die in den USA übliche Einreiseprozedur ist noch einmal verkompliziert worden, seit ich zuletzt hier war. Jetzt muss man erst die vier Finger der rechten Hand, dann den rechten Daumen, dann die vier Finger der linken Hand, dann den linken Daumen auf den Scanner legen. Jetzt noch ein Foto und dann die Befragung: Wohin des Wegs? Warum? Welches Hotel? Nein, kein Hotel? Ein Boot? Allein? Ihr eigenes Boot? Wieso ist das Boot hier und Sie nicht?

Ich bin ja nun hier und irgendwann ist der Wissensdurst der durchaus freundlichen Beamtin gestillt. An ihrem Schalterkasten klebt ein Plakat mit einer brandneuen Selbstverpflichtung ihres Dienstes: Man wolle alle Reisenden freundlich und respektvoll behandeln. Gut so. Das war schon mal anders. Mit der Peter Pan Buslinie soll es weitergehen. Michael hatte es mir detailliert beschrieben. Und richtig, am angezeigten Ort steht der grüne Bus, und er ist eben dabei abzufahren. Ich werfe mein Gepäck ab, haste ein paar Schritte, klopfe an die Scheibe. Der Bus hält. Ich schnappe meine beiden Taschen und steige ein. Wo soll`s denn hingehen, fragt der Fahrer. "Nach.....". Ich will antworten, kriege aber kein Wort heraus. Wie heißt doch gleich das verfluchte Kaff? Der Fahrer schaut mich an. Alle Fahrgäste schauen mich an. Sehr höflich, sehr zurückhaltend. Es dauert eine Äonen lange, quälende Minute, in der mir nichts einfällt. Schließlich sage ich: "Eine Stadt im Süden von Boston." Wenigstens das weiß ich. Wieder eine grauenhafte Pause. Der Fahrer legt den Kopf zur Seite. Auch die Passagiere sind sehr interessiert. "OK", sage ich, "ich steige wieder aus."

Da, aus dem Nichts, fällt das Wort aus dem zuvor leeren Kopf auf die Zunge: "Providence. Ich muss nach Providence." Da müsse ich den nächsten Bus nehmen. Auf dem stehe auch mein Ziel vorne drauf: "Da können sie gar nichts falsch machen. Providence, Rhode Island."