

## 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, klopfte 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."

## 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 0°, das Wasser ist mal eben 6° 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 einer 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.

## Konjunkturmotor Segelsport

Paradies geht anders. An der Kasse des kleinen Supermarktes in Georgetown 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, sondern 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 steht 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 Steuer-Hinterzieher 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 überschwemmen 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. Zur Gaudi der Touristen demonstrieren historisch gekleidete Georgianer 400 Jahre alten drastischen, englischen Strafvollzug. Eine angeblich zänkische und geschwätzige Frau muss sich mehrfach auf einem Stuhl sitzend ins Hafenwasser tunken lassen, bis sie tiefend 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 die 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 zum 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 (mutmaßlich „Oracle“, kein anderer Herausforderer kann die notwendigen Millionen aufbringen) und die Sponsoren ihre Millionen-teuren Rechnungen bezahlt haben - wieviel Dollar bleiben 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.

## Bei Wind und Wetter

27.10.2015, auf See, an Bord „Luv“

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 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 Zaubergerät 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 fünfzehn 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...

## Mann über Bord!

6.11.2015, an Bord „Luv“, 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 vorbeigesehelt 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.

## Besser geht nicht.

„Luv“ auf dem Weg von Bermuda nach Westindien

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, handteller groß. 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.

## New York Yacht Club von 1844 in 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 Clubs 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, mit Füßen aus Ebenholz und mit den leicht patinierten Namensplaketten der siegreichen Seehelden der vergangenen 171 Jahre. Der Name von Dennis Connor, vielfacher Verteidiger und tragischer Verlierer des America's Cup, ist gleich mehrfach eingraviert. Mehr maritime Tradition geht eigentlich nicht.

Ich stehe im dunkel getäfelten Thronsaal 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 thronet.

In der Bucht haben sich hunderte Segelboote an ihren Moorings und Ankerketten mit der Nase in den frischen Wind gelegt. Dort liegt auch die Segelyacht von Nick, die „Foxtrott“. 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 „Harbour court“, 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 stehenden Anwesen.

Vor Jahren, 2007, war ich mit meiner „Luv“-Crew schon einmal in diesen heiligen Hallen, in denen Handys streng verboten und Krawatten und Jacketts 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 die hungrigen 500 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.