

Vier Segelyachten aus Berlin führen über den „Großen Teich“, um an der Windjammerparade zum 200. Geburtstag der USA teilzunehmen.



Deutsche Yachten bei nicht allzu freundlichem Himmel vor Downtown/Manhattan. Links die beiden Türme des Weltbandelszentrums.



Berliner Segler auf dem Hudson

Von Beate Zimmermann

Noch sind die Eindrücke und Gedanken so bunt und wirr wie der Riesenberg von Farbdias, den sie sortieren und sichten. Noch sind sie durchglüht von der Bedeutung ihres Abenteuers. Denn sie waren dabei – dabei bei der Windjammerparade in New York. Auf eigenem Kiel, mit ihrem eigenen Schiff. Christel Tarrach (35), Industriekaufmann, und ihr Mann Wolfgang (39), Verkaufsleiter, haben mitgemacht bei dem größten Segelereignis, das die Welt seit 1827 erlebt hat, seit der Schlacht von Navarino. Damals hatten 26 britische, französische und russische Schiffe im Mittelmeer über 80 türkische und ägyptische Segler den Sieg davongetragen.

Die Tarrachs waren dabei, als die mächtige Armada mit schäumender Bugwelle in den Hafen von New York rauschte. Eine Geisterflotte, die da lautlos aus der Vergangenheit über dem Horizont heraufsegelte, mit weißschwelliger Brust, mit bunten Wimpeln und Flaggen, mit geschnitzten Galionsfiguren. Wie ein Breitwand-Colorfilm aus einer Zeit, da es noch Freibeuter gab und Ritter, Schätze und Kontinente zu entdecken.

In den Amerikanern aber weckte es auch Erinnerungen an beschwerliche Passagen aus der Alten Welt, an die Zwischendeckspassage mit allen Strapazen und Unbequemlichkeiten, an die Angst und Unsicherheit vor der Neuen Welt, die zu ihrer zukünftigen Heimat werden sollte. Die Tarrachs trafen viele deutschstämmige Amerikaner, für die sich nun ein Kreis schloß beim Anblick der deutschen Yachten.

252 Großsegler und Yachten aus 29 Nationen waren zur Geburtsfeier der Vereinigten Staaten nach New York gekommen. Die Stars unter ihnen waren die 28 Windjammer oder Rahsegler. Fast alle dienen heute als Schulschiffe, die deutsche „Gorch Fock“, die amerikanische „Eagle“, die chilenische „Esmeralda“, die russische „Kruzenshtern“ und die britische „Sir Winston Churchill“ mit ihrer Damencrew.

32000 Sportschiffe gaben ihnen das Geleit, darunter 60 Segelyachten aus der Bundesrepublik. Die deutschen Yachten stellten die weitaus größte Gruppe und fanden in der New Yorker Presse und den 42 Privatsendern viel Beachtung. Die Rundfunkstationen gaben laufend Fahrtrouten und Standorte der deutschen Schiffe durch. „Bei einer Passage durch den East River und das Hellgate“, erinnern die Tarrachs sich, „war der Highway, der direkt am Ufer verläuft, von Schaulustigen völlig blockiert.“

Vier Yachten ließen den Berliner Bären vor der Skyline von Downtown Manhattan flattern: die „Walross III“, die den Atlantik auf eigenem Kiel überquerte und an der Zubringerregatta von Plymouth nach Newport teilnahm, die „Fram“, die „Tutateta“ und die „Summer-

wind“, das Schiff der Tarrachs. Die drei letzten Schiffe wurden „huckepack“ auf einem Containerschiff von Bremerhaven nach New York geschippert.

Dort erwarteten sie die dann doch reichlich nervösen Skipper, die am selben Tag per Flugzeug in New York eingetroffen waren. Ein allgemeines Aufseufzen war zu hören, als die kostbare Fracht sich unversehrt präsentierte, denn in Bremerhaven verlief das Verladen ohne langes Fackeln und ohne Extra-Streicheleien für die zerbrechlichen Geschöpfe, die ein besorgter, verliebter Skipper doch noch zu gerne angebracht hätte.

„Großer Bruder“, zuverlässiger Helfer und Betreuer der Fahrtenyachten, war die New Yorker Coast Guard, die die Yachten ins Schlepptau nahm und zu ihren Ankerplätzen brachte. Die Coast Guard, die Hafenzentrale, hatte mehr als 100 Barkassen bereitgestellt, um den Verkehr auf den Wasserstraßen zu regeln. Sie ließ sich nicht aus der Ruhe bringen, auch als Skipper Tarrach ausgerechnet an seinem 39. Geburtstag feststellte, daß er keinen Sprit im Tank hatte. Mit Blaulicht wurde erster Maat Christel mit drei winzigen roten Fünf-Liter-Kanistern quer über die Bucht zur nächsten Tankstelle gefahren. Oder als die Austauschcrew für die „Walross III“, soeben aus Berlin eingeflogen, durch die riesigen Hafenanlagen irrte und ihr Schiff nicht fand.

„Oh, from Berlin?“ hieß es da, „keine Sorge, wir wissen, wo die stecken!“

Das Motto der „Operation Sail 1976“ lautete: „People to People“ (Menschen treffen Menschen). Die Amerikaner machten es in überwältigendem Umfang wahr. Da war eine ungeheure Begeisterung für das Segeln zu spüren. Die Riesenstadt New York hatte ihr Gesicht verändert. Es war geprägt in diesen Tagen von den weißen Mützen und Uniformen der 25 000 Marinekadetten und Segler. Die Amerikaner öffneten ihr Land weit für die weiße Invasion, die friedliche Erstürmung ihres Kontinents.

So viele Segler gab es gar nicht, wie sich die gastfreundlichen Amerikaner gewünscht hätten. Man riß sich darum, einen Zipfel all der Pracht, der historischen Bedeutung mitzunehmen an den heimischen Barbecue-Grill. Vor allem die deutschen Segler waren gefragt. Sprachbarrieren gab es nicht. Da war immer jemand, der Deutsch verstand oder auch selber sprach, von den Eltern oder Großeltern überliefert.

Bei einer Dinnereinladung wurden die Tarrachs gerecht in Portionchen verteilt: Vorspeise im Heim von Jack und Shirley, Hauptgericht bei Joe und Sue, Dessert bei Bill und Kathie. Und immer wieder das Erstaunen: „Wie kommt ein Berliner Schiff hierher?“ Die Stadt sei doch vom Land umgeben.

Fast hätten die Berliner nicht kommen können. Das völkerverbindende Treffen war bis zum Abfahrtstermin in Frage gestellt. Es fehlte am Geld. Ursprünglich wollten sieben Berliner Yachten an der

„Operation Sail“ teilnehmen. Die Selbstkosten per Schiff wurden mit 3000 Mark veranschlagt. Der Spendenfluß war aber mehr ein spärliches Rinnsal, so daß die Selbstbeteiligung auf die beachtliche Summe von 15 000 Mark hochschnellte. Das überforderte viele Bordkassen. Die „Walross III“ schwamm schon auf See, vom Berliner Senat mit einer Spende von 10 000 Mark versehen. Für die anderen Yachten blieb nur noch freundliches Bedauern von offizieller Seite, daß für derlei Anlässe leider keine öffentlichen Mittel vorgesehen seien.

Drei Berliner Skipper wollten sich trotzdem nicht entmutigen lassen. Eine 6000-Mark-Spende der Berliner Wirtschaft ermöglichte es in allerletzter Stunde, Berlin bei dem großen Völkertreffen doch noch mit einer Gruppe von vier Schiffen zu repräsentieren. Wieviel sie nun aus eigener Kasse finanzieren mußten – den überwiegenden Teil natürlich –, wollten die Berliner nicht verraten. Wolfgang Tarrach: „Es tut uns nicht leid, es war überwältigend, dabeizusein. Wir waren stolz, dem Berliner Bären die New Yorker Freiheitsstatue zeigen zu können.“

Der Regierende Bürgermeister hatte den Berliner Teilnehmern als Gastgeschenk 15 Berlin-Bücher mit persönlicher Widmung und 15 KPM-Teller mit Berlin-Motiven mit auf den Weg gegeben, die den Commodores der Yachtclubs überreicht wurden.

*Vor Beginn der Parade:
Zwei Segler aus Berlin mit der
Freiheitsstatue im Rücken.*



Am 4. Juli um 12 Uhr dröhnten 21 Salutschüsse vom Flugzeugträger „Forestal“ durch den hitzeglühenden Dunst von Lower Manhattan. Die roten Feuerlöschboote der Wasserschutzpolizei öffneten alle Rohre und sprühten einen Wasserregen, durch den die Spektralfarben in Regenbögen huschten. Schiffssirenen heulten auf, Schiffsglocken bimmelten, Bootsmannspfeifen trillerten Befehle. Auf den Rahseglern enterten die Kadetten in die Wanten auf und entfalteten weiße Baumwollsegel. Dann rauschte majestätisch, mit gewölbter weißer Brust, das Falggschiff der Coast Guard unter der Verrazano-Brücke hindurch. Die Windjammer-Parade 1976 war eröffnet.

Der „Eagle“ folgte die „Forestal“, dicht bestückt mit Ehrengästen aus aller Welt. Im Kielwasser die Großsegler. Sie segelten in einer Aura der Stille, unwirklich schön und fern. Als sie beim Herankommen größer wurden, da ergriff einen jeden Ehrfurcht und Wehmut vor den Zeugen einer vergangenen Zeit, vor den Zugvögeln der See mit ihrem weißglänzenden Gefieder. Sie glitten herauf, an seltsamen Türmen und Gebilden des 20. Jahrhunderts vorbei, die ihre Silhouettenfigur bizarr, grotesk in den Hitzeschleier über der Stadt reckten.

*An Bord der „Walross III“:
Die Crew vom ASV Berlin
vor Anker in New York.*



Hinter den Stars der Parade reihten sich die Großyachten in Zweierformation ein, von Begleitbarkassen der Coast Guard flankiert. Dann folgten 32000 Sportschiffe. Die stärkste nationale Gruppe von 60 Schiffen bildeten die deutschen Segler. Als sie vorbeikamen, da sprühten wieder die Fontänen der Löschboote, da dippten unter militärischem Zeremoniell die Flaggen auf den Kriegsschiffen, die am Ufer des Hudson-Rivers vertäut lagen, da wurden Mützen geschwenkt, und Hurra-Rufe klangen auf für die deutschen Segler. Ein Respekt, der sowohl der größten deutschen Yacht galt, der „Götz von Berlichingen“ aus Hamburg mit ihren 18,5 Meter, als auch dem kleinsten deutschen Segler, der „Tutateta“ aus Berlin, die gerade sechseinhalb über alles mißt.

Die Parade ging neun Meilen den Hudson hinauf und drehte hinter der Washington-Brücke um. Ein heikler Augenblick, wenn mehr als 32000 Schiffe auf einmal wenden, Segel wechseln und unter Spinnaker, dem bunten Ballonsegel, vor dem Wind den Fluß heruntergebraust kommen. Da muß jedes Manöver sitzen.

Erstaunlich, daß es nicht eine einzige Karambolage gab in diesem Wirrwarr, ein großes Beispiel auch der sportlichen Disziplin, die alle Teilnehmer bewiesen. Die Coast Guard, die vorsorglich den New Yorker Hafen für die Handelsschiffahrt gesperrt hatte, konnte aufatmen, als sich die Parade nachmittags um vier Uhr auslöste.

Ein Feuerwerk von bisher unbekannter Pracht war abends der spektakuläre Abschluß des Tages, an vier Stellen der Stadt synchron entzündet, mit Musik untermalt. Eine superamerikanisch-organisatorische Leistung der Walt-Disney-Gesellschaft. Noch mehr Gigantismus: Die gesamte „Operation Sail 1976“ kostete mehr als 70 Millionen Dollar, die von den teilnehmenden Nationen aufgebracht wurden.

Die Konfetti-Parade am 6. Juli, die den unteren Broadway entlang vom Battery Park bis zum Rathaus ging, kostete im Gegensatz dazu (fast) gar nichts. Wir in Deutschland verstehen unter Konfetti kleine ausgestanzte Papierschnitzel, die man Silvester nicht mehr aus dem Kragen herausbekommt. Die Büroangestellten in den Verwaltungshäusern jedoch werfen die Abfallstanzungen der Lochkarten aus den Fenstern, dazu alte Büroformulare und Fernschreibbänder, die sich dann wie Schlangen durch die Luft ringeln. Im Amerikanischen heißt diese berühmte Parade deshalb „Ticker Tape Parade“ (Luftschlangen-Parade).

Unmittelbar nach dem Vorbeimarsch der 5000 Kadetten, der Seeleute und „Yachties“ rückte die New Yorker Gesundheitsbehörde mit ihren Spezialfahrzeugen an, um den Papiermüll aufzusammeln. Nach dem Gewicht des „Konfettis“ wird man die „Operation Sail 1976“ in die Geschichte einordnen können. John Glenn, der erste Mensch auf dem Mond, brachte es auf 3474 Tonnen Papier, bisher der absolute Rekord; Kennedy schaffte nur 100 Tonnen. Für die Tarrachs, die sich eine Papierschlange aus New York vom größten Ereignis ihres Lebens mitgebracht haben, wiegt sie mindestens eine Million.