

Ein Sündenbock hat immer an allem Schuld

Verfasser nicht benannt

Sei es, dass der Wind einschloß oder schralte, oder sei es gar, dass schlechtes Wetter aufzog, stets wurde an Bord ein Sündenbock gesucht. Es war ja so ungemein beruhigend, bei allen Ereignissen, auf die niemand Einfluss hatte, und die besonders die Reise verzögerten, einem lieben Mitmenschen hierfür die Schuld in die Schuhe schieben zu können: eben diesen „Jonassen“. Was waren das nun eigentlich für Pechvögel, die es auf jedem Schiff gab? Gewöhnlich wurde der Fahrensmann von seinen Kameraden zum „Jonas“ erklärt, der irgendwie Dreck am Stecken hatte. Und wenn er nur im letzten Hafen sein „Fräulein Braut“ nicht erwartungsgemäß belohnt hatte, eignete er sich schon vorzüglich zu einem Jonas; denn es versteht sich beinahe von selbst, dass die Geister, die guten wie die bösen, solche und ähnliche Abscheulichkeiten bitter rächen würden.

Denn auch Seeleute waren - nicht mehr und nicht weniger als die „Leute an Land“ - abergläubisch. Die Ursachen ihres Aberglaubens und mancher noch heute geübter abergläubischer Gebräuche an Bord reichen weit in die alten Zeiten zurück, in denen sich der Seemann noch mit den Naturgewalten auseinandersetzen musste, ohne sich deren Walten und Wirken erklären zu können. Ohne Kenntnis der Naturwissenschaften hatte die See für ihn immer etwas Geheimnisvolles an sich, und an die Stelle des Wissens trat dann eben der Glaube, dass alle Vorgänge auf dem Meer auf Willensäußerungen von Dämonen und Geistern zurückzuführen seien. Aber nun zum lieben „Jonas“, diesem Unglücksbringer. Was lag näher, als das die bibelfesten Seefahrer alter Zeiten sich bei der Übermacht des Meeres oft und gern an den widerspenstigen Propheten Jonas des alten Testaments erinnerten, der seiner Crew seinerzeit soviel Unheil brachte. Als dem Schiffsvolk dann eines guten Tages der Kragen platzte, wurde der arme Kerl kurzerhand in den Bach geworfen und den Meergeistern geopfert. Dabei hatte er noch Glück, dass ihn nur ein Walfisch - nach der lutherischen Übersetzung des Alten Testaments - verschlang und später wieder an Land absetzte. Seine Nachfolger, die Jonasse späterer Zeiten, konnte man nun leider nicht mehr so mir nichts dir nichts über die Reling werfen. Statt dessen wurden bis weit in unsere so aufgeklärten Zeiten hinein hier und dort Tieropfer zum Belatschern der Dämonen und Meergeister gebracht. Als dieses auf die Dauer zu kostspielig wurde, tat es auch schon einmal nur die Mütze des „Alten“, die dann als Ersatz für den wirklichen Sünder über Bord geworfen wurde.

Es ist ganz klar, dass sich die Dämonen und Geister, wenn sie in guter Stimmung waren, mit so einem „kleinen Opfer“ versöhnen oder gar gewinnen ließen. So ein ganz bescheidenes Opfer war es auch, wenn: der Schiffsführer persönlich entgegen aller seemännischen Praxis und aller Etikette seiner Bedrängnis in Richtung Luward nachgab. Ohne Zweifel ließen sich die Meer- und Windgeister dadurch beeinflussen, und so konnte schon einmal ein um seine Reisedauer besorgter Käpten so etwas wie „Wasser über Deck und Luken“ in Kauf nehmen.

Das bei dieser Handlung die magische Eigenschaft von geringwertigen Stoffen eine Rolle spielte, ist nicht ganz von der Hand zu weisen. Es gibt ja noch heute so manchen unter den Zeitgenossen, der auf das Geldstück, das er am Tage zuerst einnimmt, spuckt oder bei Berufung einer Sache dreimal ausspeit, dieses vielleicht nur noch als toi-toi-toi! Schon in der Edda galt der Speichel als in besonderer Beziehung zur Seele stehend und als magisch.

Auch Jan Maat stand seiner Schiffsführung in nichts nach, er opferte immer seine ausgedienten Plünnen mit der Bitte „föe gooden Wind!“, „föe goode Heimreis!“ oder auch „föe denn groten Hund!“, weil er das Meer als ebenso treues wie bissiges Lebewesen ansah. Alle diese Opfer wurden immer in Luv der großen Seekiste übergeben. Meistens werden sich die Wind- und Meergeister mit diesen kleinen Opfern begnügt haben. Um aber ganz sicher zu gehen, warf man früher bei der ersten Ausfahrt des Schiffes oft ein Goldstück über Bord; dann konnte Schiff und Besatzung bestimmt nichts mehr passieren. Die bekannte Vermählung der venezianischen Dogen mit der Adria, bei der in jedem Jahr dem Meer ein wertvoller Ring übergeben wurde, war auch ein solches Opfer.

In grauer Vorzeit stand der „Windzauber“ auf den Segelschiffen in hoher Blüte, weil guter Wind nun einmal Vorbedingung für eine günstige Reise war.

Die Abneigung gegen das Pfeifen an Bord heutzutage stammt noch aus der Segelschiffszeit. Pfeifen reizte die Windgeister, und das wurde selbstverständlich vermieden. Nur bei längerer Flaute piff

wohl einmal der Alte, der Gereizte, um die Windgeister aufzureizen. Immer war man bestrebt, sich den Wind mit allerlei „Zauber“ gefügig zu machen; mit Beschwörungsformeln wurde er schmeichelnd umkost, und auch das bekannte Kratzen am Mast gehörte dazu. Diesen Mittelpunkt des Schiffes dachte man sich als den Sitz der Geister. Ohne Zweifel kam der Wind tagsüber auch aus der Richtung, wo die Bordkatze morgens zuerst am Mast hochkrallte. Als guter Bordmeteorologe galt auch der Bordhund. Denn wenn er bei Windstille die Schnauze gen Himmel reckte und schnupperte, dann kam bestimmt der Wind bald aus dieser Richtung. Sollten jedoch einmal die Däfte aus dem Reich des Ketelkommandanten den guten Hector oder Greif verführt haben, seine Schnauze in Peilung der Kombüse zu halten, dann wird diese Wettervorhersage nicht immer gestimmt haben. Aber was tut's! Mit bedeutend empfindlicheren technisch-meteorologischen Hilfsmitteln sollen auch heute noch - so behaupten jedenfalls böse Zungen - die Wetterprognosen nicht immer ganz hinhalten.

Es gab ganz altbewährte Hausmittel, um „Wind zu machen“. Schon ein alter Besen genügte dafür. Er wurde ganz einfach in der Richtung über Bord geworfen, aus der der Wind kommen sollte. Und siehe da, schon kam die liebe Brise, die das Schiff mit Windeseile dem Ziele näher brachte. Mit einem Besen ließ sich überhaupt manches anstellen! Mit seiner Hilfe konnte man zum Beispiel ohne große Mühe einen schnelleren Mitsegler überholen. Die Methode war gar nicht schwierig; er musste nur in das Kielwasser des Vordermannes geworfen werden, um diesem die Fahrt aus dem Schiff zu nehmen. Der Besen spielte im Hexen- und Zauberwesen schon immer eine Rolle. Der Grund für seine magische Bedeutung ist nicht ganz geklärt. Es scheint, dass derselbe in einer Beziehung zu Donar steht, vielleicht als Sinnbild des auseinanderfahrenden Blitzes.

Ein anderes bewährtes Zaubermittel waren auch einmal die „Windknoten“, die man Anno Tobak hier und da für ein gutes Stück Geld kaufen konnte. Drei Knoten waren es meistens. Löste man den ersten, bekam man eine gute Brise, - beim zweiten Sturm und beim dritten Unwetter. Im Hintergrund des Gedankens scheint Odin zu stehen, der Wunschgott, der den Schiffen „Wunschwinde“ sendet.

Im Zusammenhang mit den Winden ist noch zu erwähnen, dass an Bord bei Gegenwind nicht genäht wurde; denn wie leicht konnte man den Unerwünschten damit „festnähen.“ Die Äquatortaufe mit ihren für die bedauernswerten Täuflinge gar nicht so lustigen Handlungen geht ebenfalls auf eine Fürbitte an die Dämonen des Meeres zurück. Die Windstillengebiete zu beiden Seiten der Linie waren meistens nur unter erheblicher Verzögerung der Reise zu passieren. Da half nur, dass man Opfer brachte, und hierfür waren die Neulinge an Bord besonders geeignet. Zu den früheren Opferzeremonien gehörte auch das „Kielholen“ und der Sturz von der Unterrah ins Wasser, nach denen man die armen Opfer mehr tot als lebendig wieder an Deck holte. Die Sitte war allerdings nicht nur am Äquator üblich, sondern auch bei Kullen, bei der Einfahrt in das Kattegatt, und bei Skagen, beim Einlaufen in die Nordsee, bei Dover und dem Ausgang des Kanals, beim Passieren von Gibraltar, bei der Hoorn und anderen schwierigen Passagen. Übrig geblieben ist die Äquatortaufe, bei der man sich bis vor kurzem mit Pütz, Balje und Segeltuchbassin begnügte. Heutzutage hat man dafür auch kaum noch Nerven und Zeit, und wenn noch eine um ihre Fahrgäste bemühte Schiffsleitung eine solche Zeremonie durchführen lässt, dann duftet es eher nach Kölnisch Wasser als nach Teer und Smeer.

Es wurden also nicht nur den Windgeistern Opfer gebracht, auch Schiff und Besatzung mussten durch Opfer aller Art vor Dämonen geschützt werden. Das fing schon beim Stapellauf eines Schiffes an. Es soll sogar einmal eine Zeit gegeben haben, in der dabei Menschenopfer gebracht wurden, um dem Schiff stets glückliche Fahrt zu sichern. Man ließ dann, ohne viele Umstände das ablaufende Schiff über einen Menschen gleiten. Noch heute findet man bei einigen vorderasiatischen Völkern als Anklang an das einstmalige Opfer die Sitte, beim Stapellauf nach bestimmten Riten einen geweihten Hammel zu schlachten. In unseren hoch gesitteten Breitengraden geht es friedlicher zu. Die Flasche Sekt ist nur das Nachbleibsel eines ehemaligen Trankopfers.

Ein Abwehrzauber zum Schutz von Schiff und Besatzung waren ferner die am Bug des Fahrzeuges angebrachten phantastischen und oft scheußlich grinsenden Köpfe von Fabelwesen und Tieren.

Vielleicht waren es ursprünglich die wirklichen Köpfe der Opfer, um den Unholden des Meeres das ihnen dargebrachte Opfer handgreiflich vor Augen zu führen. Später dachte man anders; da sollten die Fratzen die Meergeister in Angst und Schrecken jagen. Die Figuren wurden daher bei Annäherung an Land abgenommen, damit man nunmehr die guten Landgeister nicht verjagte. Vielleicht ist das Nageln von Haifischschwänzen an den Klüverbaum ein Rest dieser früheren Bräuche. Ebenso spielt und spielte das aufgemalte Auge zu beiden Seiten des Bugs von chinesischen Dschunken eine ähnliche Rolle. Die Söhne des Himmels sagen ganz richtig: „Got no eyes — no can see!“ Den gleichen Brauch findet man noch heute an einigen Küstenstrichen des Mittelmeeres.

Die Galionsfiguren späterer Zeiten sind eine Erinnerung an den früher üblichen Abwehrzauber, allerdings mit einem kleinen Unterschied. Die oft Rubensschen Formen der hölzernen Evastöchter hatten keine Ähnlichkeit mehr mit den zähnefletschenden Scheusalen vergangener Zeiten. Und natürlich übte der „Bittere Reis“ auch keine abschreckende Wirkung mehr aus. Im Gegenteil: Für so manchen Kuddeldaddeldu war es sogar ein Vergnügen, den Figuren mit Quast und leuchtenden Farben ein neues „Make-up“ zu geben.

Mit den Galionsfiguren wurde noch weit bis in unsere Zeit hinein eine Art Götzendienst getrieben, nur hieß der Götze jetzt „Mammon“. Und das hatte folgende Bewandnis. Schon in der zweiten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts suchte man für den Bau eines Schiffes einen „Stillen Teilhaber“. An den gesegneten Küsten fand man einen solchen oft in der „Grünen Front“. Es gilt diesem zu schmeicheln und zugleich bei zukünftigen Opfern die Brieftasche zu lockern. Deswegen verfiel man auf den Gedanken, das Konterfei des „Stillen Teilhabers“ in Form einer Galionsfigur auf dem Neubau anzubringen. Wahrlich keine schlechte Idee! Neptun wird sich gewundert haben, wenn ein pfiffiges Bäuerlein dem Schiff den rechten Kurs zu weisen schien! In etwas veränderten Gewand kennen wir den Brauch noch heute. Da aber die Galionsfigur leider der Vergangenheit angehört, benennt man eben, um sich dankbar zu zeigen, das Schiff nach dem Geldgeber. Also, wie meistens: alles schon einmal dagewesen!

Sich mit seiner Fahrt nach glück- oder unglückbringenden Tagen zu richten, dazu hat man heute keine Zeit mehr. Es sei nur an den Freitag erinnert, an dem kein Schiff auslaufen durfte, weil sonst eine schlechte Reise unvermeidbar war.

Dabei hat sich die Bewertung der einzelnen Wochentage als Glücks- und Unglückstage, eigentlich heidnischen Ursprungs, durch christliche, vor allem römisch-katholische Einflüsse zum Teil sehr verändert. So galt in germanischen Zeiten der Freitag als der fröhlichste und glücklichste Tag der Woche. Er war der freundlichen Liebesgöttin Freya gewidmet und nach ihr benannt. Später wurde dann der Freitag als Kreuzigungs-tag Christi zu einem Unglückstag, an dem kein Schiff in See ging. Wer diese Regel missachtete, wurde vom Schicksal schwer getroffen.

Der „Fliegende Holländer“, der sogar an einem Karfreitag in See ging, ist das beste Beispiel dafür. Man kann natürlich über den seemännischen Aberglauben, von dem hier nur eine kleine Kostprobe gegeben wurde, lächeln. Früher war der „Aberglaube“ jedoch „Glaube“, der den Seefahrern zusammen mit den „magischen Schutzmitteln“ allein die Kraft gab, mit vielen Unerträglichkeiten fertig und Herr ihrer Angst vor den Naturgewalten zu werden.