

Die Schiffstaufe

Jedes einzelne Schiff hat seinen eigenen Werdegang. Es beginnt als Ding an Land und wird dann zu einem Schiff, das auf dem Wasser schwimmt und sein eigenes Leben entwickelt. Dieser Moment, in dem man es dem Wasser übergibt, ist ein ganz besonderer Augenblick.

Es ist ein bedeutender Moment, in dem aus einem Bauwerk ein Lebewesen wird: das Schiff. Damit haben die Genien (*War in der [römischen Religion](#) der persönliche Schutzgeist eines Mannes und Ausdruck seiner Persönlichkeit, seiner Schicksalsbestimmung*) und Dämonen (*Unter christlichem Einfluss wandelte sich die Bedeutung dann bis zu einem Handlanger des „[Teufels](#)“*), die auf und unter der Flut ihr verborgenes Wesen treiben, die Kontrolle übernommen. Man musste sie dafür gewinnen und ihnen den nötigen Respekt entgegenbringen. Dafür wurde ein Opfer gebracht.

Derjenige, der es vollzog, war früher immer ein Mensch, der dem Mann, der das neue Schiff auf die Reise schickte, ergeben und in Liebe verbunden war. Der Mensch ging zum Steven des Schiffes, das zum Ablaufen bereitstand, und bot dort den Unsichtbaren das Weihgeschenk. Dieser Mensch, dessen gute Wünsche das Schiff auf seinen einsamen Wegen gleich guten Geistern umschweben würden, war die Mutter, die Braut, das Weib des Schiffsführers. Und sie bot das Beste, was man zu bieten hatte, etwas, das geläuterte Materie und beflügelten Geist in unübertrefflicher Weise in sich eint, etwas von jenem Stoff, der den Bezirken des Nur-Stofflichen bereits entrückt ist, der dem Helden die Kraft stählt, dem Philosophen die Weisheit vertieft, dem Künstler das Auge schärft, der dem Liebenden die Seele befeuert und den Göttern die Seligkeit erhöht: sie bot ein Opfer edlen Weines.

Die Tradition ist echt uralt, viel älter als die Kunst des Schreibens. Als man die Kunst des Schreibens erlernt hatte, schrieben die Landmenschen nieder, dass das Trankopfer beim Stapellauf eines neuen Schiffes die "Taufe" des Fahrzeugs bedeute.

Die Taufe? Alle Bücher, die darüber handeln, lehren, dass sie eine symbolische Reinigung des Täuflings darstellt, eine Reinwaschung von Sünden oder Erbsünde. Aber was hat es mit einem neu gebauten Schiff auf sich?

Ein Schiff hat doch noch nie Mist gebaut, so wie ein Neugeborenes! Und was Erbsünden angeht, da hat es in seinen Spanten und Planken keine Last - ein Schiff nicht! Denn alle Fehler der früheren Schiffe, die man vor ihm gebaut hatte, die waren ja gewissenhaft vermieden worden, alle Mängel früherer Bauten hatte man mit Sorgfalt umgangen und alle Fehler der Vorläufer ausgemerzt. Dass man den Schiffen Namen gab, ist ein Brauch, der erst viel später entstand, als die Menschen das Trankopfer erfanden, um die undefinierbaren Gewalten zu ehren, die "Wolken, Luft und Winden ihre Wege, Lauf und Bahnen" weisen.

Das ist oft in Vergessenheit geraten. Wie gründlich man es vergessen kann, zeigt, was bei der "Taufe" eines Schiffes gegen Ende des vorigen Jahrhunderts geschah. Als das Schiff fertig gebaut war, hat man es mit Wasser bespritzt. Es hat einen Schwapp kalten Wassers auf die unschuldige Nase bekommen. Brrr! Da hatten die Augen wohl dichtgekniffen! Angeblich soll ein Kreis einflussreicher Damen diesen Greuel veranlasst haben. Wie schattig muss es damals dort gewesen sein ...

Brunnenwasser statt Schaumwein - kein ehrlicher Tausch. Vielleicht haben sich die Geister des Schiffes später für die große Enttäuschung gerächt? Ich weiß es nicht.

Dass die Genien sich beim Weiheopfer nicht hinteres Licht führen lassen, zeigt sich darin, dass der erste Dienstag im Oktober 1853 für Stadt und Hafen Boston ein Feiertag war. Dreißigtausend Menschen ließen sich von den Fähren nach East Boston übersetzen, und auf den Kais und der Werft am Nordende der Stadt drängten sich mindestens noch einmal so viele und reckten die Hälse nach dem, was sich drüben auf der Werft tat.

Da gab es etwas zu sehen! Da lag nämlich das größte Schiff, das Menschen bis zu diesem Zeitpunkt gebaut hatten, zum Stapellauf bereit. Es war einer der schönsten Segler aller Zeiten. Der Rumpf war super schlank und glänzte in sattem Schwarz. Die elegante Form ging bis zur Wasserlinie und darunter konnte man die Kurven des Unterwasserschiffes erkennen. Die Steven verlief in scharfen Kurven und die Kupferplatten schimmerten im Licht.

An dem Heck leuchtete der Adler Amerikas mit ausgebreiteten Schwingen, darunter der Name und Heimatshafen des Schiffes: GREAT REPUBLIC, Boston.

Von der Galion über dem schmalen Vorsteven guckte ein Adlerkopf herab auf die Gruppe von Menschen, die auf der Plattform vor dem Bug sich zur Taufe anschickten. Und es war, als trete in des Vogels Blick etwas wie entsetzte Abwehr. Kein Wunder, bei der komischen Truppe, die er da vor seinen scharfen Schnabel hatte! Ein paar kernige Männer in einem Kranz heller Kleider und rosiger Gesichter - das ist es, was einem neuen Schiff gefällt, das gibt ihm Freude und macht ihn mutig für die langen Reisen. Aber was hatte man hier dem großartigsten aller Clipper vorgesetzt? Es war eher ein Kaffeekränzchen, ein vertrocknetes Sittlichkeitskomitee, eine Horde alter Schachteln. Angeführt wurde es von dem, was für ein Seeschiff den Schrecken aller Schrecken bedeutete: einem Himmelslotsen, dem Diakon Moses Grant in Bratenrock, umwallt von einem duftenden Wesen. Und an der Spitze des Trupps ein abgenutztes Mannsbild, einem alten REEDER der "heilig geworden. Und in der Hand hatte er eine Flasche Mineralwasser, die er hinterhältig entgegenstreckte.

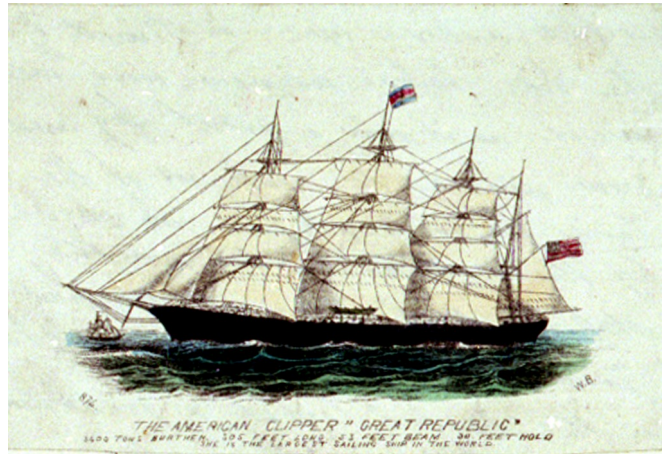
Der Adler schaute skeptisch zu seinem Schöpfer hinab, der neben der Schar der taufwütigen Tugendbolde sichtlich unwohl wirkte. "Was habt ihr mit mir vor?", fragte der Adler. Was soll das werden - sprich! Soll ich nicht deinen Ruhm über alle Meere tragen - zu allen Küsten, wo freie Männer freie Leben führen? Ich soll für dich kämpfen, mit allen Gewalten der Tiefe und der Höhe. Ich soll von deiner Meisterschaft und der Adeligkeit deiner Schaffenskraft künden. Ich will das machen, was du geplant hast, ich will zeigen, was von deinem Geist in meinen Körper gekommen ist, und ich will die Träume, die in mir waren, als du mich gemacht hast, wahr machen. Aber willst du, dass diese Begeisterung, die ich für dich habe, mit kaltem Wasser gelöscht wird? Willst du, dass unsere Träume, unser Verlangen und unser Streben mit einer lächerlichen Dusche verhöhnt werden? Soll mir das etwa vor deinen Augen passieren, REEDER?

Schon arbeitet es im scharf geschnittenen Gesicht des Mannes. Er sieht von seinem Adler zu der Gestalt, die den fatalen Buddel Wasser in dürren Händen hält. Er kann sich nicht entscheiden und sieht unschlüssig aus. Er ist sauer und reut sich, dass er sich von Ehrwürden und den Megären vom Temperenzverein (*Parteien und anderen politischen Gruppierungen*) überreden ließ, sein neues schönes Schiff um das zu betrügen, was rechtens ist. Er streckt die Hand aus und öffnet die Lippen, da schlägt es zwölf Uhr. "Signal von drüben!", ruft jemand. Die Stopper fallen unter hallenden Schlägen, die Flasche zerbricht am Steven, es plätschert traurig kielwärts, duftlos und fade. Unter dem Lärm der Böller und dem Getöse der Blechmusik gleitet das Schiff dem Wasser zu.

Die Menge rief laut zum blauen Herbsthimmel auf, Zehntausende schwenkten ihre Hüte. Darunter war auch ein deutscher Reisender in mittleren Jahren, Herr Ferdinand Laeisz aus Hamburg. Er war einer der größten Segelschiffsreeders des Jahrhunderts. Der Adlerkopf am Steven des neun Clippers warf einen Blick voller Wut und Drohung auf die schreiende Menschheit. Nur einer sah diesen Blick und verstand ihn: Der REEDER. Ihm war nicht gut dabei. Aber er konnte nicht ahnen, wie der Adler sich für die Kränkungen rächen wollte. Ehrentage angetan.

Zwölf Wochen später ging es dann endlich los. Das Schiff lag noch am New Yorker Hafen und nahm seine Ladung auf. In wenigen Tagen sollte es auslaufen, und zwar nicht nur das größte Schiff seiner Zeit, sondern auch das schönste, darin waren sich die Schiffskenner aller Nationen einig. Die Amerikaner, hatten sich mit diesem Werk echt selbst übertroffen. Alle in Amerika konnten es kaum erwarten, das Schiff zu sehen, und alle waren sich einig, dass es größer, schöner und schneller als alle anderen Schiffe sein würde.

Aber am Morgen des 27. Dezember kam eine Alarmnachricht in den Büros und Kneipen der Seestadt an: die "Great Republic", die Freude der Seeleute und der Stolz der Nation, war in der Nacht bis auf die Wasserlinie niedergebrannt. So hatte sich die Feuerseele des Adlers in einem Flammenbade von der erlittenen Kränkung gereinigt.



Die **Great Republic** war ein ursprünglich 4555 [BRT](#) großer US-amerikanischer [Klipper](#). Sie war das Meisterstück des Klipperbauers [Donald McKay](#). Das Schiff war die einzige je gebaute Viermastklipper**bark**, der größte je gefertigte Klipper und das nach Schiffsraum gemessen größte Holzschiff, wobei der Rumpf allerdings mit Eisen- und Stahlbändern verstärkt war. Auch nachdem das Schiff nach einem Brand mit deutlich reduzierter Tonnage neu aufgebaut wurde, behielt es diesen Rekord.