

Taufrede ALUMNI

Es soll Menschen geben, die sich regelmäßig eine neue Yacht zulegen, bloß weil die alte nass geworden ist.

In dieser Hinsicht sind wir gänzlich unverdächtig. Unsere letzte Schiffstaufe ist mehr als 20 Jahre her. Und einige unserer Freunde sind der Meinung, dass unser bisheriges Schiff, ein wunderschöner Zebbities-Kielzugvogel aus Mahagoni, viel zu selten nass geworden ist.

[Begrüßung der Gäste]

Viele der hier Anwesenden sind der christlichen Seefahrt im Allgemeinen und dem Segeln im Besonderen seit langem eng verbunden. Einige schrieben uns aber auch, dass dies ihre erste Schiffstaufe sei. Uns erscheinen daher einige grundsätzliche Ausführungen über Sinn, Tradition und praktische Durchführung der Bootstaufe angebracht - wozu wir uns selbst einschlägig kundig gemacht haben.

Zunächst haben wir bei Joachim Ringelnatz nachgeschaut, wo man eigentlich zu allen maritimen Anlässen immer etwas Passendes findet. Das erste Gedicht, das ich aufschlug, war überschrieben: „Seemannsgedanken übers Ersaufen“. Nicht so der Hit.

Bei aller Wertschätzung maritimer Tradition und Dichtung gibt es heute andere Informationsmöglichkeiten. Bei „Google“ etwa 44.000 Einträge zum Thema Schiffstaufe. Zusammengefasst ist die Schiffstaufe ein uralter Brauch, bei dem eine Flasche Sekt oder Champagner am Schiffsrumpf zerschlagen und dem Schiff sein Name verliehen wird.

Den Schiffen einen Namen zu geben, hat natürlich zunächst einen höchst praktischen Zweck – einfach um die Schiffe unterscheiden zu können.

Daneben hat die Schiffstaufe eine tiefere, fast mystische Bedeutung. Wird das Schiff getauft, drückt das auch das Bedürfnis aus, dem Schiffskörper – in unserem Fall aus Aluminium - sozusagen eine Seele einzuhauchen.

Der Schriftsteller Joseph Conrad bezeichnet Schiffe als „lebende Geschöpfe“, die auf hoher See mit den Seeleuten „sprechen“ – sei es durch knarrende Spanten, flatternde Segel oder andere vertraute Klänge. Im Online-Forum der Segelzeitschrift „Yacht“ kann das Thema „Haben Schiffe eine Seele?“ mit die meisten Diskussionsbeiträge verzeichnen.

Manche verstehen die sachgerechte Taufe eines Schiffes als Aberglaube, zumindest als eine sehr ernste und notwendige Angelegenheit. Zur Erinnerung: Die TITANIC ist nie getauft worden.

Unter den Seeleuten von heute ist eher Vorsicht als Aberglaube der zeitgemäße Begleiter. Angesichts des gewaltigen, nahezu unendlichen Meeres wirkt selbst der größte Dampfer klein. Eine ordentliche Taufe gehört somit einfach zur allgemeinen Vorsicht.

Nachdem Sinn und Notwendigkeit der Schiffstaufe damit geklärt sind, zu der Frage, die viele vielleicht am meisten bewegt: Wie seid Ihr auf den Namen ALUMNI gekommen?

Bei dem ganzen Projekt ist uns eigentlich nichts so schwer gefallen wie die Namensgebung. Zunächst gab es praktische Erwägungen: Der Name eines Schiffes, das in vielen Ländern unterwegs sein will, muss kurz und griffig sein. Eine ganze Reihe von Namen, die aus unserer Sicht dieses Kriterium erfüllten und von denen wir ziemlich angetan waren, wurde in der Familie heftig kritisiert – „abgedroschen“, „einfalllos“ und so weiter. Daraufhin haben wir in diesem Kreis einen Namensgebungs-Contest veranstaltet. Hat uns sechs Flaschen echt guten Bordeaux als Preisgeld gekostet. Danach aber ist die Kritik schlagartig abgeebbt.

Zurück zu ALUMNI. Natürlich hatten wir unsere eigenen Überlegungen zu der Namensgebung. Aber auch einige von Ihnen, liebe Gäste, haben nachgeforscht. Einer fand heraus, dass ALUMNI bis ins Mittelalter hinein die Bezeichnung für ausgediente Soldaten und mittellose Zöglinge von Klosterschulen war, denen von ihren alten Institutionen freie Kost und Logis gewährt wurde. Im Laufe der Zeit sei jedoch ein Bedeutungswandel erfolgt. Jetzt vermittele die Bezeichnung ALUMNI nicht mehr den schmachvollen Geruch von Armut.

Jürgen, wir danken Dir für diese Klarstellung.

Ein anderer bekannte: „Auch ich war Alumnus inter Alumni im Alumnat Strausberg.“ Damals wäre Aluminium ein noch wenig verwendeter Rohstoff für Schiffsträume und Traumschiffe gewesen.

Manchmal hat man das Glück eines Künstlers, dessen Werk von Außenstehenden viel tiefgründiger interpretiert wird, als er es je selbst vermocht hätte. Von langjährigen Freunden unserer Familie, Marianne und Konstantin, erhielten wir folgende Zeilen:

„Liebe Sylvia, lieber Org! Wenn uns unsere Erinnerungen nicht täuschen, steht ALUMNI für den Erhalt von Beziehungen, eigentlich bezogen auf Vergangenes. Wenn ALUMNI nun Erinnerungen an längst vergangene Zeiten auf dem Botter mit Orgs Vater meint, ist der Name Eures Schiffes nicht nur liebevolle Erinnerung an diese Zeiten, an Jugend und Abenteuer, sondern auch die Fortführung des alten Traums von Freiheit, den Ihr nun in Zukunft wahr machen werdet.“

Mit diesem Schiff hier haben wir uns wirklich einen Traum erfüllt oder zumindest: den passenden Untersatz dafür geschaffen.

Bekanntlich beginnt auch eine Reise von vielen tausend Meilen mit dem ersten Schritt in die richtige Richtung, und da gab es durchaus unterschiedliche Meinungen über den einzuschlagenden Kurs.

Gut gemeinter und bestens fundierter Rat der meisten Experten: „Lasst die Finger von einem Einzelbau, das ist viel schlimmer als ein neues Haus. Der Traum wird schnell zum Albtraum.“

Unsere Träume aber gab es nicht „von der Stange“, und auch nicht aus zweiter Hand: Obgleich wir uns recht intensiv mit dem Gebrauchtmrkt beschäftigt haben und dazu sogar bis Ft. Lauderdale gereist sind – letztlich waren die Kompromisse, die wir hätten eingehen müssen, einfach zu groß.

Rückblickend kann ich sagen, dass die Planungs- und Baujahre unseres Schiffes eine äußerst befriedigende Zeit waren, die ich nicht missen möchte.

Natürlich gab es das ein oder andere kleine Problem. Vor allem hätte es hier und da etwas schneller gehen können. Aber am Ende haben wir stets eine vernünftige Lösung gefunden. Und beim Ringen um diese Lösung ist es nie zu einem ernsthaften Zerwürfnis gekommen.

Mein Dank an dieser Stelle gebührt daher den Bootsbauern. Wegen ihrer Vielzahl kann ich nicht alle Beteiligten nennen, sondern stellvertretend vier Unternehmen:

- Das Konstruktionsbüro Dixon Yachtdesign bei Southampton,
- den Kaskobauer Jachtbouw Folmer nahe dem IJsselmeer,
- Yachtbau Brune aus Erfstadt, von denen der – wie ich finde – sehr gelungene Innenausbau stammt,
- und Leda Yachtservice, hier in Leer ansässig, die sich vor allem um die Decksrüstung und die technischen Installationen gekümmert haben.

Mit Edwin Jesse von der legendären Dübbel & Jesse-Werft aus Norderney und Uwe, Segelfreund und Werftinhaber aus Essen, standen uns zudem sehr hilfreiche Bauberater zur Seite, die immer zur richtigen Zeit die richtigen Problemlösungen aus ihren Seglermützen zauberten.

Von Saint-Exupery stammt der Satz: „Wenn Du ein Schiff bauen willst, dann trommle nicht Männer zusammen, um Holz zu beschaffen und die Aufgaben zu verteilen, sondern lehre sie die Sehnsucht nach dem weiten, endlosen Meer.“

Über derartige Motivationstaktiken brauchte ich mir keine Gedanken machen. Auffallend bei allen Bootsbauern war, wenn nicht die Liebe zum Meer, dann die große Begeisterungsfähigkeit für ihre Arbeit. Mit einigen von ihnen werden wir über die Bauphase hinaus verbunden bleiben und sicher auch einmal gemeinsam hinaus fahren.

Aber bevor ich hier weiter ins Schwärmen gerate, machen Sie sich bitte in den nächsten Stunden Ihr eigenes Bild, wenn es heißt: „Willkommen an Bord“.

Der erste Schritt, unsere Träume wahr zu machen, ist also getan - aber eben nur der erste. An dieser Stelle kommt dann doch noch Joachim Ringelnatz mit seinem Vers über die Ameisen zum Zuge:

„In Hamburg lebten zwei Ameisen,
Die wollten nach Australien reisen.
Bei Altona auf der Chaussee,
Da taten ihnen die Beine weh,
Und da verzichteten sie weise
Dann auf den letzten Teil der Reise.“

Dass es uns nicht ebenso ergeht, dafür werden schon unsere Segelfreunde sorgen. Wie bemerkte eine gute Freundin: „Es ist schön, eine Segelyacht für die große Fahrt in der Karibik zu haben. Aber noch viel schöner ist es, jemanden zu kennen, der eine solche Yacht besitzt.“

In diesem Sinne seid Ihr alle an Bord herzlich willkommen – nicht nur heute. Die Belegungsquote bis Antigua ist allerdings schon sehr hoch.

Nun zur praktischen Durchführung der Taufe, bei der es ebenfalls einiges zu bedenken gilt.

So soll eine Taufe, die von einem Mann vorgenommen wird, dem Schiff angeblich Unglück bringen. Wir haben uns daher für eine Taufpatin entschieden, und zwar für eine langjährige Segelfreundin, die dieses Kriterium zweifellos erfüllt - selbst wenn sie auf den Regattabahnen als Steuerfrau sehr erfolgreich ihren Mann steht. Hoch rechnen wir ihr an, dass sie Weihnachten und Silvester auf einen Großteil der Familie verzichtet, weil Ehemann und Sohn mit uns in über den Atlantik segeln.

Die wichtige Frage der Taufpatin ist somit geklärt. Aber es gilt weiteres zu beachten. So wird es als schlechtes Omen gedeutet, wenn die gegen den Bug geschleuderte Flasche nicht zerbricht.

Wir wünschen uns ohnehin ein Taufverfahren, bei der das Boot nicht unnötig Schaden nimmt oder womöglich sogar versenkt wird, und haben dazu einen Blick auf das Brauchtum in anderen Ländern geworfen:

Nach indischer Sitte wirft die Taufpatin eine Kokosnuss gegen den Schiffsrumpf. – Keine gute Lösung.

In Schottland nimmt man anstelle von Sekt eine Flasche Whiskey. Auf Ostfriesland übertragen, hieße dies wohl: eine Flasche „Bommi“ oder „Küstennebel“. Geschmackssache!

Nach afrikanischem Brauch nimmt die Taufpatin einen großen Schluck Palmwein und spritzt diesen mit spitzem Mund fünf Mal gegen die Bordwand. Wir kennen die Abneigung unserer Taufpatin gegen Alkohol vor dem Mittagessen und mussten daher auch diese Methode verwerfen.

In China und Japan wird eine – quasi als Nabelschnur – zwischen Schiff und Land gespannte Leine mit einem geweihten Beil gekappt.

Bei Ruderbooten und leicht gebauten, sportlichen Yachten ist es in unseren Gegenden aber durchaus erlaubt, schlicht eine Flasche Sekt oder Champagner über das Deck zu schütten – allerdings bis zum letzten Tropfen und ohne auch nur einen Schluck für die Patin und den Kapitän. Ich meine, damit können wir notfalls leben.

Ein letzter Brauch: Wenn auf einem Segelschiff der Großmast gesetzt ist, legt man ein blankes Goldstück – Goldfuchs genannt - oder aber den Korken des Taufsekts in die Mastbilge – als Schutz vor den unbekanntenen Mächten des Meeres. Nach einem Blick auf den aktuellen Goldpreis war klar: Wir machen das mit dem Korken.

Damit ist das „warum, wer und wie“ abschließend geklärt.

Liebe Taufpatin, mögen schöne Erinnerungen an viele gemeinsame Segelreisen mit Euch ein gutes Omen für unser neues Schiff sein! Darf ich Dich nun bitten, die Taufe vorzunehmen. Aber bitte pass auf den Sektkorken auf - Du hast gehört, wir brauchen ihn noch!