

Abschlusswort des Vorsitzenden des Rechtsausschusses in Warnemünde am 7.01.2012.
Dr. Henning von Wedel

Wir kommen zum Abschluss dieser Arbeit von zwei Tagen, in denen wir gemeinsam die Schlussabstimmung über die Evangelisch-Lutherische Kirche in Norddeutschland vorbereitet haben. In dieser Zeit mussten Sie mich ertragen und mir oft vertrauen. Ehe ich jetzt gleich wieder einer der 266 Synoden sein werde, die zur Abstimmung aufgerufen werden, möchte ich Ihnen eine kleine Geschichte erzählen. Es ist keine biblische Erzählung sondern eine ganz eigen erfundene.

In den Zeiten, in denen das Wünschen noch geholfen hat, lebten in einem Land drei Kapitäne. Sie waren sehr gute Seeleute, in ihrem Beruf sehr tüchtig und führten Passagierschiffe. Sie liebten ihren Beruf besonders die Möglichkeit den Passagieren eine Heimat an Bord zu bieten und ihnen neue Erlebnisse und bleibende Eindrücke zu verschaffen. In den letzten Jahren hatten sie sich ein wenig aus den Augen verloren, weil zwei von ihnen in einem Land tätig waren, dessen Fürst, jeden Kontakt mit Ausländern streng verboten hatte. Nun wurde der Fürst des Landes in einer Revolution abgesetzt und die beiden Kapitäne waren sehr stolz, weil ihre Schiffe maßgeblich zu dem Erfolg der Revolution beigetragen hatten. Das bescherte ihnen auch noch eine gewisse Zeit genügend Passagiere. Dann aber begann eine Zeit, wo die Fahrten zur Gewinnung neuer Passagiere immer weiter wegführten. Sie mussten nun auch Meere befahren, für die ihre Schiffe, als ziemlich kleine Schiffe, nicht besonders gut geeignet waren. Manches mal konnte besonders das kleinste Schiff nur den Hafen erreichen, weil ihm der Kapitän des größten Schiffes Windschutz und Geleitschutz gab. Auch das große Schiff musste aber immer weiter fahren und so konnte es nicht immer zur Verfügung stehen, wenn das kleine Schiff es als Schutz brauchte.

Der Kapitän des kleinsten Schiffes fragte als erster an, ob man nicht ein Schutz und Trutzbündnis schließen könne, um für ihn den Geleitschutz sicher zu stellen. Die Reeder des größten Schiffes meinten aber, das würde sie selbst in ihrer nötigen Bewegungsfreiheit zu sehr einschränken. Sie sagten aber, sie müssten wohl ohnehin bald ein neues Schiff bauen und dann könne man doch gleich zusammen eines bauen, dass den Anforderungen beider Schiffseigner genüge. Das hielt der Kapitän des dritten Schiffes, das zwar deutlich größer aber immer noch ziemlich klein war und deshalb über kurz oder lang sicher auch in Schwierigkeiten gelangen würde, für eine gute Idee. So sprach er: Ich sei gewährt mir die Bitte in Eurem Bunde der Dritte.

Nun schmiedete man Pläne und wollte das schönste, modernste und besser als alle anderen Schiffe segelnde Schiff bauen. Alle drei Kapitäne wollten Ihr ganzes Wissen und all ihre Erfahrung einbringen. Die Ingeneure und die Inspektoren der drei Reedereien sollten alle Vorschläge der angefragten Werften überprüfen und Vorschläge zur Verbesserung machen. Es dauerte sehr lange, bis man sich auf eine Bauvorschrift geeinigt hatte, weil jeder der drei Schiffsarchitekten seine eigenen Vorstellungen verwirklichen wollte. Aber schließlich gab es einen Generalplan und eine Bauvorschrift und man einigte sich auch über die Finanzierung des Neubaus.

Als man soweit war wurden die Bordvertretungen, die Gesellschafterversammlungen der drei Reedereien und eine Gruppe von Passagieren befragt, ob sie dieses Schiff gut fänden. Es würde zwar nicht das beste und leider wohl auch nicht das schnellste Schiff werden, aber alle fanden man solle weiter machen. Nun gab es unter den Mannschaften Leute, die meinten, wenn das neue Schiff fertig würde, würden sie nach und nach alle ihre Arbeitsplätze verlieren. Andere meinten, das neue Schiff sei viel zu groß und zu ungemütlich und kein Passagier würde mitfahren. Weil man sich also nicht wirklich sicher war, ob das ganze eine gute Idee sei, verabredete man, dass das neue Schiff nur dann zu Stapel gelassen werden sollte, wenn

nicht mehr als zehn Leute von jeder Mannschaft dagegen seien. Die Ingeneure bauten deshalb den Helgen so, dass wenn zehn Keile von jeder Mannschaft nicht losgeschlagen würden, das Schiff nicht zu Wasser gehen konnte. Und es würde nur so viele Hämmer zum losschlagen der Keile geben wie Mannschaftsmitglieder.

Als das Schiff unter Verwendung von verschiedenen Materialien der alten Schiffe schon ziemlich weit fertig war, kamen Zweifel auf, ob man weiter bauen sollte. Auch meldeten nun allerlei Leute wieder lauter Wünsche an, die man schon mehrfach als nicht erfüllbar zurückweisen musste. Sogar die Kapitäne, die bis dahin sehr vernünftig waren, wollten plötzlich ganz andere Nautische Geräte und eine für sie deutlich bequemere Brückenkonstruktion. Man gab sich dann aber einen Ruck, kehrte zum alten Bauplan zurück und machte weiter.

Da lag nun das neue Schiff fertig auf dem Helgen. Es gab noch einige Diskussion, wie man den Bugsprit gestalten wollte und welcher Heilige an ihm in vorderster Reihe stehen sollte. Auch gab es noch zahlreiche Auseinandersetzungen über die Ausführung der liebevoll gestalteten Heckbalkons, auf denen man die Pensionäre und die Schiffsbeamten unterbringen wollte. Aber schließlich war alles getan: Die Masten standen, wenn das Schiff auch noch nicht mit allem Notwendigen ausgerüstet war. Das Schiff war nach allen Untersuchungen seetüchtig und in der Lage, die nach der Bauvorschrift geforderten Leistungen zu erbringen. Man hatte extra noch einmal eine Expertenkommission mit einer letzten Überprüfung beauftragt, die aber keine Sicherheitsmängel gemeldet hatte. Es konnte also losgehen.

Die Hämmer für das Losschlagen der Keile zur Bewirkung des Ablaufens des Schiffsrumfes vom Helgen wurden an die Mannschaften verteilt. Die Keile waren farbig eingefärbt, so dass man, wenn es nicht klappen würde, am Schluss sehen konnte an welcher Mannschaft es gescheitert war, wenn auch nicht an welchem Mannschaftsmitglied. Jeder hatte bei Meidung der Todesstrafe nur einen Schlag frei. Einige wenige waren nicht gekommen, obwohl jeder wusste, dass es auf jeden ankommen könnte, und dass ärgerte ihre Kameraden schon sehr.

Nun hielten die drei Kapitäne schöne Reden, erinnerten jeden noch einmal an seine besondere Verantwortung und an die hohen Ziele, die mit dem Neubau verbunden waren. Man ließ auch durchblicken, dass es für die Mannschaft des kleinsten Schiffes um die Existenz ginge. Jeder in den Mannschaften wusste aber auch, dass es viele gab, die aus guten Gründen mit dem ganzen Projekt nicht einverstanden waren. Vielleicht hatten die ja recht.

Manch einer der Mannschaften verfluchte die Ingeneure, die den Helgen so konstruiert hatten, Niemand wusste ja, ob am Ende sein Schlag den Ausschlag geben würde für das Ablauen oder das Liegenbleiben des Schiffes. Neben jedem Mannschaftsmitglied standen viele andere, deren Absichten man nicht kannte. Erst nach der Durchführung des Schlagens würde man das Ergebnis kennen. Dann wäre aber nichts mehr zu ändern.

Witzbolde meinten: Mach es wie Alexander der Große Augen zu und durch. Andere appellierte an die Vernunft, an all das schöne Geld, das bei einem Liegenbleiben des Schiffes verloren sei. Und wieder andere sagten, sie wollten um eine gute Entscheidung für sich beten. Einer war in all der Aufregung ganz ruhig und sagte:

„Ich weiß genau, was ich tun werde. Ich habe bei dem gemeinsamen Bau viele gute und ernsthafte Menschen mit einem großen Herzen kennen und lieben gelernt. Wenn der Befehl kommt, werde ich in das Auge eines dieser Freunde sehen und dann werde ich wissen, ob ich schlagen muss.“

Was daraus geworden ist, ist nicht überliefert. Es wird sich alles historisch entwickelt haben.