

*Ausgearbeitet von
Anke und Hans-Hinrich (Hinnerk) Schramm
Oldenburg, 4. Februar. 2014*



Schnaps aus der Bootsscheiben-Waschanlage
und andere Erinnerungen aus 40 Jahren aktiver
„Fahrenszeit“ im OYC

Michael Illing hat mir die Aufgabe gestellt aus meinem Leben im und mit dem OYC zu berichten. Ich verstehe die Aufgabe so, dass aus vielen verschiedenen Beiträgen, Meinungen, Erfahrungsberichten der Mitglieder der Geist und die Seele aufgezeigt werden soll wofür unsere Gemeinschaft steht.

Bei den Recherchen habe ich einige Mitglieder um Auskünfte und Unterstützung gebeten. Freudig und mit vielen Anregungen wurden Gespräche geführt und Material zur Verfügung gestellt.

Vorab möchte ich darum meinen Dank an Horst van der Linde richten, der spontan eine Mappe mit vielen „Splittern“ aus seinem Leben, schickte. Die Familie fährt seit über 70 Jahren den Stander des OYC.

Ein Mitgliedsausweis zeigt die **Nummer 33** aus dem Jahr 1946.

Ingrid und Heinz Gronewold stellen einen kleinen Film zur Verfügung, den wir am Schluss des Vortrages zeigen möchten.

Peter Niemann hat gezielt nach alten Aufnahmen gesucht und uns einige Dias zur Verfügung gestellt.

Herzlich willkommen also zu einer kleinen Zeitreise mit mir in die Vergangenheit.

Meine **Mitgliedsnummer ist 1323** vom 1. Jan. **1974!**

Ich bin selbst erstaunt, und frage mich oft wo sind die 40 Jahre geblieben. In der Nähe des Nord-Ostsee-Kanals in Schleswig-Holstein bin ich geboren und in Kiel aufgewachsen. Das Wasser hat in meinem Leben immer eine große Rolle gespielt. In der Nachkriegszeit haben wir Kinder uns aus Wehrmachts-Kanistern Flösse gebaut und sind damit auf der Eider bis nach Kiel geschippert.

In der Schulzeit war der **Rudersport** mit intensiver Ausbildung und strenger Disziplin angesagt! Die Teilnahme in der Trainingsmannschaft erforderte absolutes Alkohol- und Rauchverbot. Für mich ein Geschenk bis heute, denn so bin ich über die Jahre bis heute Nichtraucher geblieben. Neben den Regatten gehörten lange Wanderfahrten mit unseren Booten zu den Höhepunkten des Jahres. Wir übernachteten beim Bauern im Strohlager. Dusche und Bad waren die Seen der holsteinischen Schweiz. Niemals ist einer der Kameraden dadurch krank geworden. Es bildete sich nicht nur eine gute Kameradschaft unter uns jungen Leuten, sondern auch ein besonders enges Verhältnis zur Natur und zum Wasser.

1970 war aus dem Schüler-Ruderer ein Familienvater mit zwei kleinen Kindern und einem neuen Haus in Oldenburg geworden.

Ein Nachbar bat mich für ihn nach einem Campingplatz an der Ostsee Ausschau zu halten. Ich habe ihm dann einen wunderschönen Platz vermittelt. Als Dankeschön durfte ich mit der Familie dort auch zwei Wochen

Urlaub machen. Wir waren überglücklich und froh endlich wieder an der Ostsee zu sein. Es gab in dem nächsten Jahren eine Wiederholung. Bald darauf ließ der eigene Wagen nicht mehr auf sich warten. Der Standort war auf einem schmalen Sandrücken zwischen Ostseestrand und Schwansener See.

100 Meter vom Ostseestrand ohne Boot leben? – das geht nicht!

So kam der nächste große Wunsch. Am Strand hatten einige Nachbarn Schlauchboote und fuhren damit im nahen Küstenbereiche um zu Angeln. Dorsch pilken war damals ein großer Spaß. Meist auch von Erfolg gekrönt, denn Fische mit einem Gewicht von über 3kg waren keine Seltenheit.

Unser erstes, eigenes Boot wurde ein stabiles Zephyr Schlauchboot. Wir taufte es auf den Namen „Woterküken“. In dem Boot hatte die junge Familie Platz. Damit wurden Tagesreisen in die Schlei, die Eckernförder-Bucht und sogar bis nach Marstal auf Ærø Dänemark unternommen. Es öffnete sich eine neue Welt, die aber durch den kleinen 6PS-Motor sehr begrenzt war. Die Folge war klar:

Der Bootsführerschein und ein 20PS-Motor war nötig.

Durch Freunde kam es zu Kontakten mit den Visurgen, der nautischen Vereinigung in Elsfleth. Dort habe ich bei dem erfahrenen Kapitän, Hannes Ziemann und Berufsseeleuten die Ausbildung und Seemannschaft gelernt, die für den Sportbootführerschein nötig war.

Die wunderschönen Jahre des Campinglebens sollten bald einem Leben auf dem Boot Platz machen.

Bootssport in Oldenburg

Durch einen Geschäftsfreund wurde ich auf ein 10 m – Motorboot aufmerksam. Schnell war der Wunsch nach einem Wechsel von „Villa Plünn“ zur christlichen Seefahrt geboren. Obgleich wir schon sechs Jahre in Oldenburg wohnten, wusste ich sehr wenig über die Möglichkeiten, die Oldenburg dem Bootssport bietet.

Meine einzige konkrete Beziehung bestand zu Walter Rose, „Rose am Stau“. Seine Empfehlung war, dass ich mit meiner Frau an einem bestimmten Tag das Bootshaus das OYC`s besuchen sollte, um eine Mitgliedschaft zu beantragen. Für die Bewerbung **waren zwei Bürgen** nötig. - **Ich hatte Keinen!** Walter Rose erklärte sich jedoch bereit, ein weiteres Mitglied als Bürge zu suchen.

Mitglied OYC

Ich wurde also mit meiner Frau im Bootshaus vorstellig und traf dort die Entscheidungsträger: Jonny Bremer, Hans Butt, Reinhard Rose, Peter Haupt u.a. und wurde gründlich über meine Pläne befragt.

Meine Erfahrungen als Rennruderer und Schlauchbootfahrer sowie ein Foto von dem zum Kauf vorgesehenen Boot stimmten die Herren gnädig. So kam ich zum Test an das aufgehängte Steuerrad über der Theke. Das Gegengewicht an der Seite war der gewaltige Hans Butt.

Es lag in seiner Macht ob ich den Klimmzug schaffte oder nicht.

Ich schaffte es und wurde nun stolzes Mitglied im OYC.

Jetzt konnte der Kaufvertrag für das neue Schiff abgeschlossen werden. Es war ein 10m holländischer **Kempala Kreuzer** aus Stahl mit einer 60PS-Diesel-Maschine.

Im Club

Zu bemerken ist, dass damals alle Anlagen des Clubs voll belegt waren. Wo jetzt die Blechhalle steht war ein wackliger Bootsschuppen. Dort, wo jetzt der Flaggenmast steht, war eine sehr steile, **schmale Slipanlage**. Auf der Fläche zwischen den Hallen stand noch das Vereinsheim des OVV, die abgerissen wurde. An der Stelle ist nun unsere Super-Slippbahn und das betonierte Freigelände für die Bootslagerung im Winter.

Bei dieser Gelegenheit möchte ich heute an die sehr bedeutenden Spenden und Zuwendungen von Mitgliedern und Gründungsvätern erinnern, die vielen von uns überhaupt erst den Wassersport mit eigenen Booten ermöglicht haben. Von Architekten, Ing. und Wasserbauern wurden viele Arbeiten kostenlos erledigt. Es brauchte nicht über die Kosten abgestimmt werden. Wenn es um den OYC ging, wurde nicht viel geredet – dafür mehr aktiv zugepackt.

In irgendeinem Baukran war dann die schwere Winde für die Slipanlage, in einer Werkstatt Motorenteile für den Traktor, am Bohrturm schweres Gestänge „über“.

Ich denke dabei besonders an Peter Hopfe, der in vielen Jahren mit dem Autokran das Ein- und Ausbringen der Anleger kostenlos übernommen hat. Bei besonders problematischen Arbeiten half der gute Kontakt einiger Mitglieder zum THW. So wurde z.B. im Rahmen einer „Übungsveranstaltung“ der alte, auf Grund gegangene Anlegerponton am Stau, zweimal gehoben. Alle anderen gaben ihr Bestes durch gemeinsamen Arbeitseinsatz.

In dieser Zeit haben auch viele Kameraden ihre Schiffe selbst gebaut oder ausgebaut. Es sind so hochseetaugliche Schiffe entstanden. Man half sich gegenseitig. In einer Bauzeit von drei bis vier Jahren entstanden aus Ausbauschalen, die interessantesten Typen. Die längste Ausbauezeit von 28

Jahren hatte eine 16,20m lange Schale aus formverleimten Sperrholz. Sie war für eine Weltreise und den Lebensabend vorgesehen. Hat aber nie die offene See erreicht.

Viel beachtet war auch die Leistung von Erwin Barthelt und Heinz Preisentanz. Sie bauten den gleichen Motorsegelertyp nach einem Bauplan von der Kiellegung bis zur Fertigstellung in ihrem Garten in nur drei Jahren. (1970-1973) Günter von Rickeln baute sein sehr aufwendiges Schiff in vier Jahren (1976-1980). Einige Kameraden bauten ausgemusterte Dienstfahrzeuge der Polizei, bzw. Marine zu Sportbooten aus. Auch Familie van der Linde fing mit einer ehemaligen kaiserlichen Pinasse an.

Eine Stärke des Clubs war der Bestand von tatkräftigen Handwerkern aus verschiedensten Berufen. Waren der gegenseitigen Hilfe Grenzen gesetzt, gab es damals noch gute Verbindungen zu den Werkstätten der AEG in Oldenburg. Bei diesen Schiffen und auch bei den damals gekauften Typen von Klein- oder Kleinstwerften, bei denen u.a. aufgearbeitete Pkw-Motoren eingebaut und am Material gespart wurde, kam es zu kleinen oder größeren Störungen bis zu Ausfällen.

Die beste Absicherung in diesen Fällen waren die **Gemeinschafts-Fahrten**. Da die Tide wesentlich die Ziele oder Anlaufstellen bestimmte, fuhren wir oft in Gemeinschaften. So konnten Neulinge, so wie ich, sehr viel gute **Seemannschaft** lernen.

Am Anleger wurde sehr genau beobachtet ob das Schiff mit Vor- und Achterspring gesichert, die Knoten korrekt und die Klampen richtig belegt waren.

Es war damals z.B. selbstverständlich, dass **der „Adenauer“** abends eingeholt wurde. Unsere Jungmannen achteten sehr darauf. Für sie gab es ein ungeschriebenes Gesetz, das sie bis zu einer Kiste Bier bekamen, wenn sie nachts die Flagge für den Bootseigner eingeholt hatten. Traurig wurde dieser Brauch niedergelegt, weil ein Clubmitglied einen Strafantrag wegen Diebstahl stellte. Ich glaube unser Kommodore, Richard Schulze, hat die Angelegenheit auf diplomatischen Weg aus der Welt geschafft. In dieser Zeit hat sich auch ein sehr hoher Zusammenhalt der Vereinsmitglieder entwickelt, und der „Stander“ des OYC wurde mit Stolz und Achtung geführt. Was unseren Verein besonders ausgezeichnet hat war und ist noch heute, dass es keine Dünkel oder Überheblichkeit unter den einzelnen Sparten gibt.

Der enge Zusammenhalt zwischen Seglern und Motorbootleuten hatte auch oft ordnende Funktionen. Wenn z.B. Skipper meinten, man könnte einen Nebenlieger am vollbesetzten Steg durch das längsseits gelegte Gummiboot abweisen, so fand sich schnell ein durables Schiff, das sogar mit Autoreifen-Fendern für „bessere Verhältnisse“ sorgte. Auch merkte man sich sehr gut

wenn Schiffe in Wartepositionen vor Schleusen, Häfen, Ankerplätzen mit starkem Schwall rücksichtslos durcheinander gebracht wurden. Übermütige aus den eigenen Reihen wurden offen auf dem Schifferrat angesprochen. Besonders peinlich konnte es werden, wenn der Vorstand einen Beschwerdebrief über das unsportliche Verhalten eines Mitglieds zur Diskussion stellte, der über einen anderen Verein an uns gerichtet war. Dieses aber nur so nebenbei, denn wir waren fast immer eine fröhliche Gesellschaft.

Unvergessen sind unsere Gemeinschaftsfahrten an den Wochenenden nach **Elsflether Sand** bis das **Huntesperrwerk** bebaut wurde. (1976 -79) Wenn die Zeit es erlaubte, sind wir gerne nach Grohn oder ins Teufelsmoor gefahren. In der Hamme und Wümme besuchten wir Tietjenshütte, Melchiorshütte und Worpswede. Die Melchiorshütte hatte damals weder elektrische Beleuchtung noch WC!. Dafür war es da besonders romantisch. Vom Maibaumsetzen bis zum spätsommerlichen Lampionfest wurde alles von uns organisiert.

Ostern stand meistens eine Fahrt nach **Bederkaesa** an. Durch diese Aktivitäten ist angeblich „Onkel Heini“ auf die Idee gekommen den Bootsanleger Bederkaesa zu bauen.

Unsere Jungmannen die in den Fam - Booten auch mit gekommen waren, wurden dann von den größeren Booten mit versorgt. Sie schliefen auf den sehr primitiven Jollen und haben oft zwei Schlafsäcke ineinander gesteckt, um die nächtliche Kälte auszuhalten. Ich erinnere noch, dass bei einer Tour morgens **Eis** auf dem Wasser und den Decks war.

Trinkrituale

Wir haben zusammen sehr oft, sehr fröhliche „**Hafenfeste**“ organisiert, unvergessene Stimmungskanone war Peter Franzen. Er spielte mit Hingabe seine Treckfidel. Manches Mal schlief er darüber ein, hatte noch seine dicke Brasil-Zigarre zwischen den Lippen und die Asche fiel auf den Balg des Akkordeons. Gelegentlich musste dann eingegriffen werden, um einen Brand zu vermeiden.

Der Schnapskonsum war in den diesen Jahren sehr beachtlich. Das hatte viel mit dem Privileg der Zollfreiheit für Sportboote zu tun. Eine polizeiliche Kontrolle der Bootfahrer gab es praktisch nicht. Mit der Trinkerei hatten sich teilweise seltsame Rituale entwickelt.

Ich hatte es angefangen eine Runde KOKS aus zu geben. Das war eine ganze Kaffeebohne und ein Stück Würfelzucker auf einem Löffel,

der mit Rum aufgefüllt wurde. Wo wir auch lagen und ein neues Boot kam hinzu, dann hieß es erst an Bord zu „Nils Holgerson“ und den Begrüßungsschluck zu empfangen.

Hans Butt hatte auf seiner „Britta“ eine elegantere und schnellere Methode.

Zu unserer großen Verwunderung hatte er **eine Autoscheiben-**

Waschanlage mit einem Drei-Liter-Tank in sein Schiff eingebaut. Die Leitungen endeten jetzt aber an einer Zapfstelle am Steuerstand. Eine kleine Pumpe beförderte die Flüssigkeit dorthin. Dass man dem Waschwasser zum Zweck verbesserter Reinigungskraft Alkohol beimengt weiß ja jedes Kind! Beim Nachfüllen wurde gelegentlich das Wasser vergessen. Gäste waren oft und gern an Bord – mit stark onduliertem Gang sahen wir sie später von Bord kommen. Schlecht ist nur, wer Böses dabei denkt.

Eine besonders gefährliche Veranstaltung war das „**Eintrinken**“ am „Vatertagheiligabend“ (Abend vor Vatertag). In Hooksiel am alten Hafen war das „**Farbentrinken**“ vor der Herrentour angesagt. Bei diesem Fest hatte jeder einen Schnaps zu trinken den der Wirt in einer Farbe ausschenken konnte. Das waren meist viele Sorten. So ging es vom Korn, über Weinbrand zum Jägermeister und endete mit 56% grünen Escorial.

Meine erste Reise mit dem eigenem Boot auf die offene Nordsee war die Teilnahme an eben dieser Herrentour nach Wangerooge. Wir waren eine kleine Mannschaft und konnten einen Geschäftsfreund von Jo Lehmkuhl mitnehmen. Es war ein junger Mann aus der Familie der Firma Klosterfrau Melissengeist in Köln. Er verliebte sich auf der Insel sehr schnell und heftig in eine Verkäuferin. Bei unserem ersten Stadtbummel am Nachmittag lernten wir sie kennen und luden sie zum Festabend in die Strandhalle ein. Dann verloren wir uns aus den Augen... Die gemeinsame Rückfahrt in der Nacht vom Inseldorf zum Hafen verlief ohne Herrn „Klosterfrau“ auch seine Koje bei uns an Bord blieb leer. Jo hatte ihm eingeschärft, dass wegen der Tide am nächsten Morgen eine **pünktliche Abfahrtzeit** einzuhalten sei. Von Wangerooge nach Harlesiel gab es danach keine andere Möglichkeit mehr aufs Festland zu kommen.

Unser Gast war zum Ablegen nicht an Bord. Nach großer Ratlosigkeit und einer langen Zeit des Wartens, kam er mit seiner neuen Liebsten zu Fuß durch die Wiesen und Watten querbeet zum Hafen. Sie wollte „Ihn“ bis zum letzten Augenblick behalten. Total durchnässt und schlickverschmutzt kamen sie an Bord. Wir haben „Erste Hilfe“ geleistet und beide mit trockenen Kleidern versorgt. Die junge Frau bekam Kleidung von meiner Frau... Der Empfang von unseren Frauen nach dem Einlaufen in Harlesiel war entsprechend **sehr** erklärungsbedürftig.

Denn Frauen waren zu der Herrentour nicht zugelassen.

Wangerooge Ost

Seit dieser Zeit haben mich und auch meine Familie das Wattenmeer und die ostfriesischen Inseln in den Bann gezogen. Viele schöne Tage und Nächte haben wir in kleinen Gruppen vor Wangerooge Ost oder in den Prielen vor Anker verlebt. Mehrere Jahre gab es am Ostanleger vor der Düne einen Stammplatz der Oldenburger. Eine große angeschwemmte hölzerne Kabeltrommel haben die Männer dorthin gerollt und zum Stammtisch proklamiert. Um den Tisch entstand eine große Sandburg. Der Kreativität von Müttern und Kindern waren in der Ausgestaltung keine Grenzen gesetzt. Sie schufen mit bunten Steinen und Muscheln kleine Kunstwerke und waren damit den ganzen Tag gut beschäftigt und zufrieden.

MS Adler 4

1976 begann der Bau des Hunte- Sperrwerkes und nahm uns den beliebten Wochenend- und Ankerplatz Elsflether Sand. Ausweich- oder Ersatzplätze waren weit entfernt. So kam der Wunsch nach schnelleren Booten und das wurde bei Schramms ein komfortables Motorboot – Rumpf und Aufbau komplett aus Mahagoni - mit zwei Maschinen.

Der Treibstoffpreis spielte damals eine unwichtige Rolle. Diesel war zollfrei für Wasserfahrzeuge und lag um ca. 15 Pfennig! Wir haben das Schiff in Berlin gekauft und im sehr vornehmen Potsdamer Jacht Club übernommen. Die Überführung vom Wannensee durch die ehemalige DDR durfte nicht mit eigenen Maschinen erfolgen. Nach drei Tagen im Schlepp von Lastkahn MS „Heimatland“ unter ständiger Beobachtung und gelegentlicher Schikanen der Wachboote erreichten wir endlich die Elbe bei Lauenburg.

Weltenbummler

Auf unseren Reisen haben wir in Haithabu, Schleswig, Roskilde, Käseberga, auf Gotland und in Oslo immer wieder **Spuren der Wikinger** gefunden. Sie haben in der Zeit um 800-1000 n.Chr. bis zu 22m lange Boote gebaut und damit weite Teile der nördlichen Halbkugel bereist. Haben wir Reste aus dem Bereich Seefahrt und Schiffbau auch noch in unseren Genen? Den Bereich Raubzüge und Plünderung friedlicher Menschen erledigen dagegen heute große Institutionen.

Mit besonderer Aufmerksamkeit und Hochachtung haben wir zugehört, wenn der 1. Vorsitzende auf den Schifferräten die Reiseberichte von unseren Kameraden auf Großer Fahrt vorgelesen hat.

Sie waren von Oldenburg aus auf eigenen Kiel ins Mittelmeer, nach Schottland, New York und Brasilien gesegelt. Voraussetzung für diese Reisen war der sichere Umgang mit dem **Sextanten**. In der Mappe von Horst van der Linde sind die umfangreichen nautischen Berechnungen für Standort

und Kurse anschaulich dargestellt. An langen Abenden wurde das hier in diesen Räumen bei unseren unvergessenen Kameraden Reinhard Rose und Jonny Bremer erlernt und geübt.

Zur Erinnerung: Es gab, außer einem kümmerlichen Funkpeiler weder AP noch GPS! Auslaufen und Heimkehr dieser Oldenburger Segler war im Hafen ein bewegendes Ereignis.

Stellvertretend für Alle möchte ich einige Namen nennen: Georg Schmidt-Westerstede, Walter Kuhnert, Heinz Bald, Horst v.d.Linde und Heiko Krieger. Heiko Krieger ist zur Einhand – Trans – Atlantik - Regatta gestartet. Sein Boot hatte keine Maschine. Er wurde von Oldenburg bis in die Außenweser durch die „Tina von Brake“ als Anhang mitgenommen.

Eine Segeljacht aus Europa, insbesondere aus Deutschland, war bei den Clubs in der Neuen Welt etwas Ungewöhnliches und so wurden die Crews als besondere Gäste gefeiert und aufgenommen.

Aber auch unser Bild aus der Kinderzeit vom Leben wie Robinson Crusoe und den Hula-Mädchen auf Hawaii ist durch die Berichte gründlich „zu recht gerückt“. Erstaunt hat uns auch, dass viele Trans-Ocean-Segler zu verarmten Gelegenheitsarbeitern abgerutscht waren, und auf ihren Schiffen leben mussten.

Aber auch der OYC hatte viele Gäste aus den verschiedensten Staaten. Hinter jedem Club - Stander aus Nah und Fern, von Nord oder Süd, Ost oder West der bei uns im Clubhaus hängt, verbirgt sich eine besondere Geschichte.

Heute im Zeichen von GPS, Kartenplottern und Sattelitentelefon scheint sich die Weltumsegelung zu einem Volkssport gutbetuchter Aussteiger zu entwickeln. Große Vorbilder unserer Zeit waren Wilfried Erdmann, Burghard Pieske und Rolo Gebhard, der aber auch schon den Beinamen „Lügenbaron der Meere“ hatte.

In letzten Jahren haben Sönke Forsthöfel und Crew, K-H. Haltenhoff u. Frau, Fred Stegemann und die Familie Mansholt „Wir hauen ab“- sie alle haben die große Reise über den Ozean bzw. um die Welt, gewagt.

Navigation und Erfahrungen

Die Navigation im freien See - Raum war in dieser Zeit eine besonders verantwortungsvolle Tätigkeit und verlangte präzise Schulung und praktische Erfahrung. **Der Magnet - Kompaß** war das wichtigste Instrument. Er musste durch einen Fachmann kompensiert werden. Die Deviationstabelle daraus gehörte zu jeder Kursberechnung. Bei Stahlschiffen, wie auch bei unserem ersten Schiff, war die Ablenkung immer ein Problem. Es gab es eine vielbeachtete und spezielle Lösung nämlich ein „Schornstein“ auf dem Dach.

Der Kompaß war in einem Dom aus Teakholz auf das Dach montiert. Die Ablesung erfolgte über einen Spiegel durch eine Aussparung im Dach. Viele wertvolle Tipps und Berichte von unseren Klubkameraden haben mich geformt und ausgebildet. Wenn wir damals nach vier oder fünf Stunden ohne Landsicht Sylt oder **Helgoland** erreichten, waren wir stolz und erleichtert. Es war unwichtig ob wir Helgoland bei der Düne oder die **Lange Anna** in Sicht bekamen. Die Stromversetzung und die Ausweichmanöver vor der Großschiffahrt waren meist der Grund dafür, dass es nicht genau die Ansteuerungstonne wurde. Während der Reise wurden alle wichtigen Wegmarken mit der Uhrzeit in die Seekarte eingetragen. Neben Kompass, Logge und Uhrzeit, waren das Echolot und oft auch die Berufsschiffahrt wichtige Informationsgeber.

Nicht zu vergessen war bei schönstem Sommerwetter die **Bierdosen-Navigation**. Eine damals unüberlegte und üble Angewohnheit einiger Skipper, auf der Reise ausgetrunkener Dosen, gleich über über Bord zu werfen. Zur Entschuldigung ist zu sagen, dass damals die Berufsschiffe am Heck eine sogenannte „Fuhlbrass“ fuhren. Das war ein unten zugebundener Sack, der außenbords gefahren wurde. In den Häfen und in der Nähe der Küste wurde der Müll gesammelt, um ihn dann auf See zu entsorgen!

Auf unseren langen Urlaubsreisen nach Dänemark, Norwegen, Schweden und den Aaland Inseln haben wir gelegentlich die Grenzen von unserem Motorboot, erlebt. Bei starken, raumen Winden und Seegang haben wir oft den Seglern nachgeschaut die bei bester Laune ausgelaufen sind. Die Motorboote blieben im Hafen oder sie wurden auf See übel durchgeschaukelt. Unsere Kinder waren der **Opti-Zeit** entwachsen. Bei den abendlichen Hafentrümpfen wurden Segelboote „begutachtet“ und Wünsche nach einem Segelboot geweckt.

Segeln oder Motorboot?

Im OYC hatte sich die neue Generation von Langkiel - Booten der Werften Malö, Hallberg Rassy und LM als sehr sicher, familienfreundlich und wegen des geringen Tiefgangs als gut geeignet für unser Fahrtgebiet herausstellten. Einige Mitglieder haben sich damals für diesen Schiff-Typ entschieden. Nach einigen Törns als Mitsegler bei Bernd Kornemann auf seinem „Oller Nuddeler“, stand der Wunsch nach einer **Rasmus 35** fest.

Verkauf der Adler

Wie so oft, lagen wir mit mehreren Booten im Hafen von Wangerooge. Eine Strandfete war angesagt. Ein Feriengast aus Hagen in Westfalen sprach mich an. Er wollte gerne mal an Bord kommen,

denn das sei das „**Boot seiner Träume**“.

Er hatte seine Bäckerei verkauft und plante für die Zukunft seine Sommerzeit in Harlesiel zu verbringen. Nachdem ich meine Verkaufsabsichten angesprochen hatte, war er kaum zu halten und kam auch mit seiner Frau noch einmal an Bord. Für den nächsten Tag wurde eine unverbindliche Probefahrt verabredet. Die „lieben Clubmitglieder“ am Strand waren schon ungeduldig geworden. Als ich dann in der Runde von den Kaufabsichten erzählte, wurde ich teilweise mitleidig belächelt. Der „Ruhrpöttler“ wollte doch nur eine Bootstour für „lau“ machen; „Der kann doch nur dein Beiboot kaufen“ usw. An spöttischen Kommentaren mangelte es nicht. Ja, und so kam es vorerst auch - **wir hörten nichts!**

Im Herbst, kurz vor dem Aufslippen kam es dann noch zu einem Termin in Oldenburg mit dem Käufer. Diesmal kam er mit der erweiterten Familie zu einer Probefahrt auf der Weser, um die Motoren zu testen. Zu Weihnachten bekamen wir freundliche Grüße und Erklärungen warum der Kauf noch nicht erfolgen konnte. Im Klub habe ich mich oft über Kameraden geärgert, die ja sowieso schon genau wussten wie die „Menschen aus dem Pütt“ und anderswo sind. „Die Anderen führen dich nur an der Nase herum!“ --- Also stellten wir uns auf die nächste Saison ein und machten das Schiff für uns fertig. ---

Genau an dem Tag des Abslippens meldete sich unser Käufer.

Er kam und legte den geforderten Betrag in bar auf den Tisch.

Wir haben wirklich Glück gehabt!

Die Zollbefreiung für Treibstoff von Sportbooten wurde im gleichen Jahr, aufgehoben. Motorboote mit starken Motoren wurden nun schwer verkäuflich. Im **Sommer 1979** haben wir an der Schlei unsere **HR Rasmus 35**, wie neu, von dem Verkäufer übernommen.

Nun mussten wir tüchtig lernen mit den Segeln um zu gehen.

Die Wetterbeobachtung und die Meldungen von Norddeich-Radio waren all abendlich ein wichtiges Ritual. Wer kennt es nicht mehr?

**„Hier ist Norddeich Radio, Norddeich Radio, Norddeich Radio“,
es folgt der Seewetterbericht...**

Es war die Grundlage für die Kartenarbeit und die Navigation der nächsten Tage. Die Gespräche über die Küstenfunkstellen im einseitigen Sprechfunkverkehr waren oft sehr amüsant, da man als Zaungast oft interessante Dinge aus privaten und geschäftlichen Bereichen mithörte. Zur Geheimhaltung war man per Urkunde amtlich verpflichtet. Viele besorgte gute Ratschläge kamen von den Müttern, bzw. Ehefrauen und Freundinnen.

1980 gab es für die Kartenarbeit mit dem neuen Decca **AP System** einen Quantensprung in der Standortbestimmung. Nicht die Erfahrung des Skippers waren nun wichtig, sondern die finanziellen Mittel um das Gerät zu kaufen. Die Hauptaufgabe bestand jetzt darin die Wegepunkte auf der Karte genau zu bestimmen und Standorte der Seezeichen auszumessen. Ich hatte eine Aufstellung von oft gebräuchlichen Punkten angelegt und sie kopiert. Im Freundeskreis wurde sie als „Hinnerk`s Liste“ weiter gegeben und ausgebaut. 1980 wurde das System abgeschaltet, 1989 der Seefunkdienst von Norddeich Radio eingestellt Zwischenzeitlich war der Siegeszug der **GPS** Navigatoren nicht mehr zu bremsen und ermutigte fast jeden Anfänger zur Fahrt im freien See-Raum.

Kabeljau, Katzenhaie und Makrelen

Helgoland wurde oft und gerne von den Clubkameraden angelaufen. Sie waren zum Segeln, wegen dem zollfreien Einkauf zum Fusel-Felsen, aber auch zum Angeln dort. Sie fingen dort Kabeljau und sogar Katzenhaie in beachtlichen Größen. Wenn die Makrelenzeit war, habe ich auch die Schleppangel rausgehängt. Man brauchte nur die Möwen beobachtet, um Makrelen zu fangen. Schnell hatte man so viele gefangen, dass auch die ganze Nachbarschaft mit versorgt werden konnte.

Für die Versorgung mit Granat in der Nordsee oder Schollen in der Ostsee habe ich von meinem Ausbilder, Kapitän Ziemann, eine spezielle Methode gelernt: Auf See nahmen wir über Funk Kontakt mit einem **fischenden Kutter** auf, um einen „Deal“ abzusprechen. Wenn der Fischer einverstanden war fuhren wir an sein Heck, legten eine Schleppleine und tauschten dann entweder gegen „Bares“ welches mit einer Bierflasche gesichert wurde, oder in Skandinavien natürlich mit einer Flasche Schnaps. Nie wieder habe ich für so wenig Geld, soviel Granat oder **Schollen** bekommen.

Den besten Deal konnte man auf Anholt machen, wenn die Fischer nach Sturmtagen ihre Netze voller verdorbener Fische geborgen haben. An den Fang hatten sich die **Hummer** herangemacht und selbst verfangen.

Diese schönen Exemplare auf der Kiste hatten den Gegenwert von einer Flasche Whiskey.

Törns

Im Hochsommer, besonders für die Zeit der großen Ferien, haben die Skipper sich oft auf den Inseln der dänischen Südsee getroffen. Es wurden Erfahrungen ausgetauscht und manche Empfehlungen weitergegeben. Kleine Hafenfeste, auch mit den Bootsnachbarn von anderen Nationen gefeiert und neue Freundschaften geschlossen. Freundschaften, die bis heute bestehen. Auch die Kinder hatten schnell neue Kontakte oder sie

freuten sich ihre Segelkameraden aus Oldenburg zu treffen. Schlaubootrallys, Nachtwanderungen um eine Insel, Übernachtung in einem kleinen Zelt am Strand oder auch das Mitfahren auf einem anderen Boot, war sehr beliebt. Die Probleme kamen erst, wenn der Törnplan ein neues Ziel vorsah und neue Freundschaften zu schnell getrennt wurden.

In Åarosund wechselten Dirk und seine Schwester Silke als Kinder vom elterlichen Motorboot „Man to“ auf unsere „Nils Holgerson“, um mal mit zu segeln. Heute segelt Dirk genau das gleiche Schiff.

Zoll

Die Heimfahrten von **Helgoland** waren oft mit Zollkontrollen belastet. Es hat aber viele sehr geschickte Schmuggler gegeben, die den Jahresbedarf für sich und die Familie gedeckt haben.

Aber von diesen Spielchen möchte ich lieber nicht berichten. Die lustigste Begegnung aus eigenem Erleben möchte ich aber doch noch erzählen.

Die Einfuhr von Tee war viele Jahre auf 100gr beschränkt. Unsere Familie hatte sich auf eine besondere Mischung eingestellt. Beim Schiffshändler Rickmers erfuhren wir, dass die Einfuhrbegrenzung aufgehoben wurde und kauften einen ganzen Original-Karton mit 10kg und natürlich auch noch andere Waren.

Vor der Schleuse im **Hooksieler Hafen** kamen Zollbeamten zu uns an Bord. Wir hatten sie schon gesehen. Leider hatten sie die gesichteten Hunde nicht mit dabei. Drogen vermuteten sie bei uns wohl eher weniger. Wir waren ein wenig in Zeitnot, und nun diese Kontrolle! Alles wurde angesehen, durchgesehen. Wir schleusten aus und mussten nochmal „um die Ecke“ hinter der Schleuse, festmachen und warten, warten. Denn mit dem Tee meinten die jungen Zollbeamten einen schweren Cup gelandet zu haben. Sie wussten noch nichts von der neuen Verordnung und wollten zunächst nach der alten „Lage“ nach erheben. Sie glaubten unseren Angaben nicht. Da es damals kein Mobiltelefon gab, dauerte es mit der Nachforschung. Es war Sonntag und niemand erreichbar, der Funk reichte auch nicht weit. Mit der Klärung waren drei Beamte und zwei Hunde drei Stunden ausgelastet. Zur besonderer Freude der anderen Boote, die sehr zahlreich wegen der guten Helgolandtide ohne Kontrolle passieren konnten. Zum Schluss mussten wir noch einen Karton Sekt nachentrichten. Unser Claus hatte sich diese besondere Sorte von Helgoland zu seiner im September anstehenden Hochzeit gewünscht. Die Zollbeamten waren zum Schluss ein wenig verlegen aber lustig und haben uns die günstigste Variante der Nacherhebung berechnet.

Unser Besuch, der extra mit an Bord war, kam mit einiger Verspätung nach Hause.

Saisonende, Kohlfahrten, Feste

Zum Saisonende standen Gemeinschaftsfahrten an. Zum Beispiel zum „Roonkarker Markt“, die **Kohlfahrt** – mit vielen Gästen – und einige besonders hartgesottene mussten noch zum Freimarkt nach Bremen.

Ich habe gehört, dass einige Klubkameraden noch mit einem Adventskranz im Bugkorb die Abschlussfahrt unternommen haben.

Der Spätherbst war dann für die viele Arbeit im OYC reserviert. Das Klubhaus haben wir wesentlich vergrößert.

Die schwimmenden Anlagen wurden umgebaut und verlangten einen großen Arbeitseinsatz. Das könnte man heute nicht mehr schaffen.

Die Umstellung der schwimmenden Anlagen von den Ketten auf **feste Dalben** und **Betonstege** war eine Investition von enormer Tragweite.

Viele Klubkameraden, gerade meiner Altersklasse und ich, sind den Initiatoren sehr dankbar für die Durchsetzung des Projekts. Es gab viele Bedenkenräger und Zweifler die eine Überschuldung des Vereins konstruierten.

Winterzeit

Die Winterzeit wurde für viele gesellschaftliche Veranstaltungen genutzt. Im Klubhaus bildeten sich die verschiedensten Interessengruppen, für Lehrgänge, Weiterbildungsveranstaltungen, Gesangs- oder Skatabende bis zu Essenveranstaltungen von Hering bis zur Gänsekeule, von Aal bis Zwiebelkuchen! Gemeinsame Ausfahrten in Fahrgemeinschaften mit PKW zu liebevoll ausgestalteten Veranstaltungen in der nahen Umgebung zum Wild- oder Spargelessen hatte viele Anhänger. Unvergessen sind auch die Clubreisen mit dem Bus zur Weinprobe an die Mosel.

In der Ballsaison feierten wir das „**Bordfest**“ als Kostümfest mit sehr großer Beteiligung. In gewissen Abständen wurde dabei als Höhepunkt **eine Äquatortaufe** zelebriert. Die neuen Mitglieder mussten ja getauft und aufgenommen werden – zum Gaudi der Gemeinde. Ich war mehrfach als Neptun, Poul Rövekamp „meine Frau Thetis“, Hans Mönnich als Pastor und Dr. Jürgen Kuhlmeier als Friseur im Einsatz. Besonders gefürchtet war Karl Oltmer als Neger und Peter Mührau als Wachtmeister. Nachdem die Täuflinge gewaschen, gespeist und übel zugerichtet waren, durften sie zum großen Spaß der Anwesenden die Äquatorlinie, ein dickes Tau, überqueren und „Neptun“ die Füße küssen.

Für die Kinder war die Nikolausfeier eine beliebte Veranstaltung. Hier wurde ich dann meist als Weihnachtsmann tätig. Von Mitgliedern und Eltern kamen die schönsten Kuchen, und für die Kinder viele kleine Geschenke und Überraschungen.

Abschluss

Das Jahr im Verein endete natürlich mit einer liebevoll gestalteten Sylvesterfeier im Clubhaus. Die Männer sorgten für die Dekoration, Getränke und Unterhaltung. Die Frauen sorgten für ein schönes Büffet aus eigener Produktion. Am Oldenburger Nachthimmel konnte man um 24h genau das Clubhaus orten. Von hier starteten die lange rot leuchtenden Fallschirmraketen der Notsignal - Munition. Sie starteten mit dem besten Wünschen für das neue Jahr in den Himmel.

Mit den Zeichen „**Glaube, Liebe, Hoffnung...**“ in dem Bild von dieser Pforte, möchte ich meinen kleinen Vortrag abschließen.

Ich wünsche mir, dass wir auch in Zukunft ...

Mit **Glaube und Verantwortung** zu unserem Verein stehen.

Mit **Liebe und Freundschaft** zur See fahren.

Mit **Hoffnung und Ehrfurcht** das Werk

unserer Gründer und Vorgänger ausbauen und erhalten.

Seeleute haben gelernt mit dem Auf und Ab der Wellen

sowie mit Sturm und Flaute, Regen und Sonnenschein zu leben!

In meinem Leben hat die Zeit mit und im OYC eine große Bedeutung, dafür bin ich den Kameraden und dem Verein sehr dankbar.

Ehre sei Gott in der Höhe!

Er schuf das Meer so groß und weit voll Sturm und Wind und Einsamkeit.

Und tat damit seiner Absicht kund, dass nicht ein jeder Lumpenhund,

mit denen die Erde so reichlich gesegnet

den fröhlichen Seemann da draußen begegnet.

Ehre sei Gott in der Höhe!

Kannst du Hochdütsch klönen un ok Ingelsch stöhnen, -

Deist gar Spanisch sabbeln, - Botokudisch babbeln, -

Kannst in hunnert Spraken di plausibel maken: --

Schall` t natürlı klingen, so as – Vagelsingen, -

Wullt du lachen, - weenen, - Deist dat ernsthaft meenen,-

Schall an` t Hart dat packen: - Kannst blots – Plattdütsch snacken!

Jepp Nissen-Andersen

Vorgetragen im OYC-Bootshaus in Oldenburg, am 4. Februar 2014 – von Hinnerk Schramm