



Erlebnis Mytilus

Jahresbericht 2020 | 2021





Vorwort

Wir haben davon gehört, dass Schiffe Monate im Packeis eingefroren waren, im Suezkanal mehrere Jahre wegen des Nahostkonfliktes festgesetzt wurden, ja sogar wegen Seuchenbefall vor Madagaskar auf Reede liegen mussten. Aber dass *Mytilus* einmal monatelang im Hafen festsitzen würde, obwohl die Sonne scheint und das Meer lockt?

Und doch ist es so passiert. Ehe wir das Schiff in sein Revier überführen konnten, trafen uns die strengen Infektionsschutzregeln, die eine Ausrüstung des Schiffes nicht zuließen. So verbrachte unser Schiff einen großen Teil des Sommers im Dornröschenschlaf. Nachdem unsere »Ritter der Gaffelrunde« das Schiff befreit hatten, war es im Museumshafen Harburg endlich wieder möglich, dass wir uns im Rahmen des Erlaubten an Bord persönlich begegnen durften und sogar ein wenig auf der Elbe segeln konnten.

Während der anhaltenden Pandemie gilt es in besonderem Maße, die Verbindung untereinander aufrechtzuhalten. Der Vorstand hat sich in Videokonferenzen getroffen und nach Kräften durch Mitteilungen im Forum und per E-Mail bemüht, den Rahmen des epidemiologisch Vertretbaren auszunutzen.

Heute fragen wir uns, wie sich die Pandemie auf die kommende Saison auswirken wird, deren Planung traditionell auf dem Herbsttreffen beginnt. Eigentlich müsste ich mir darüber nicht den Kopf zerbrechen, denn bisher haben Vorstand und Schiffsführungsrat ja schon manche Krise gemeistert. Als mich Carina im Februar anrief und fragte, ob ich die *Mytilus*-Kasse übernehmen würde, hatte ich allerdings kurz vergessen, dass ich damit auch Vorstandsmitglied bin. Nun denn, auch mir macht es

unverändert Freude, mich für unser unvergleichliches Schiff und unseren fabelhaften Verein einzusetzen. Die freundliche Aufnahme durch unseren frisch angetretenen Vorstand macht dies ohnehin leicht. Und auch für das Vertrauen der Mitgliederversammlung möchte ich mich hier noch bedanken.

Ich bin mir sicher, dass unser Verein irgendwann gestärkt die Einschränkungen der Pandemie hinter sich lassen wird. Die Wertschätzung der schönen Tage an Bord in guter Gemeinschaft wird steigen, der Blick auf das Wesentliche im Vereinsleben wird geschärft und manch Nebensächliches wird wohl auf der Strecke bleiben.

Der Vorstand stellt sich nun der Herausforderung, auch im Jahr 2021 eine erlebnisreiche Fahrtsaison anzubieten und bereitet sich jetzt auf den nächsten Werftaufenthalt vor, der mit der Begutachtung des Schiffes durch die Berufsgenossenschaft zur Erstellung eines Sicherheitszeugnisses verbunden ist. Der Ausbildungsstau bei unseren kommenden Bootsleuten wird uns ebenfalls beschäftigen, um nur die wichtigsten Aufgaben zu nennen.

So möchte auch ich alle Aktiven aufrufen, sich auch unter den Einschränkungen der Pandemie weiterhin einzubringen. Die Maßnahmen zum Schutz von Infektionen müssen sein. Sie sind eine erhebliche Beeinträchtigung für unser Vereinsleben, aber der Spielraum ist groß genug, um unseren Vereinszielen nachzukommen. Schaut ins Forum, beteiligt Euch an den dort stattfindenden Diskussionen anstehender Entscheidungen und nutzt die Videokonferenzen. Wir schöpfen aus der Quelle unserer gemeinsamen Erlebnisse, die uns verbinden und bei uns bereits eine »Grundimmunität« gegen etwaige virale Einstellungen hinterlassen haben, die Gemeinschaft und Lebensfreude beeinträchtigen könnten.

Im Namen des Vorstands wünsche ich Freude an der Lektüre und uns allen ein baldiges Wiedersehen an Bord!

Uwe

Zeitraffer

Januar und Februar 2020

Das Ausbildungswochenende im Pfadfinderbildungszentrum Sager Schweiz ist mit 35 Personen, davon sieben Kindern, wieder sehr gut besucht. Die Inhalte bestehen aus einer Navigationsreise anhand von Literatur zum Mitmachen, einer Einführung in das AIS-System, Inhalt der Rettungsinsel, Spleißen in kleineren Gruppen, der Analyse einzelner BSU-Berichte sowie Ursachen der und Umgang mit Seekrankheit.

Beim Amt für Jugend werden Zuschüsse für den neuen Klüverbaum und die AIS-Anschaffung eingeworben und der Neubau des Klüverbaums in Greifswald organisiert. Der alte Baum wird demontiert, Spitze und Fußpunkt sowie die Beschläge nach Greifswald gebracht. Die Erneuerung erfolgt, da der bisherige Klüverbaum seit 24 Jahren in Benutzung ist und Fäulnisstellen aufweist. Da der fünf Meter lange Baum beim Segeln stark belastet wird und man ihn nicht durchleuchten oder röntgen kann, wurde entschieden, ihn zu ersetzen.

Auf dem Berliner Singewettstreit am 18. Januar und auf dem Hamburger Singewettstreit am 15. Februar ist Mytilus mit einem viel besuchten Informationsstand vertreten.

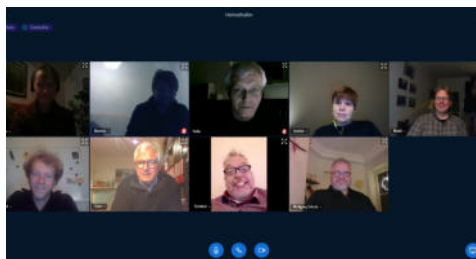
März 2020

Geesche und Louise haben den Jahresbericht 2019/2020 fertiggestellt, der über das vergangene Jahr berichtet und einen Ausblick auf die laufende Saison bietet. Er wird an alle Mitglieder und einen großen Kreis von Interessierten und Freunden geschickt.

Der März sollte eigentlich ein Arbeitsmonat werden. Doch Corona hat auch Mytilus die Arbeit sehr erschwert, teilweise unmöglich gemacht. Ausbildungswochenende, Mitgliederversammlung und gemeinsame, größere Arbeitseinsätze müssen abgesagt werden. Auch das überbündische Lager »Schwarzbunt«, an dem Mytilus sich beteiligen wollte, darf nicht stattfinden. Ein paar unerschrockene Menschen werkeln allein oder zu zweit am Schiff.

Die Schanz im vorderen Bereich wird von ihren zahlreichen Tonkischichten befreit und in mühsamer Arbeit mit zahlreichen dünnen Schichten versehen, was geeignetes Wetter und ausreichende Trockenzeiten voraussetzt. Der gleichen

Prozedur werden später der Klüverbaum und der Eingangsbereich zur Messe unterzogen. Nachdem zahlreiche Grenzen innerhalb Nord-europas geschlossen werden, wird anstelle der geplanten Törns bis in den Oslofjord kurzfristig das Jahresziel »Ostseeküste von Schleswig-Holstein« ausgerufen.



April bis Juni 2020

Der monatliche »Schwanktisch«, zu dem sich Mitglieder am ersten Freitag im Monat auf der historischen Hafenfähre »Bergedorf« im Museumshafen Oevelgönne treffen, muss ins Internet verlegt werden. Immerhin können so auch Mitglieder teilnehmen, die fernab von Hamburg wohnen.

Die Decksmaier, Experten für Motor, Elektrik und das Rigg ziehen ihr Programm über das Frühjahr hinaus durch, immer von der Hoffnung angetrieben, dass irgendwann im Sommer wieder gesegelt werden darf.

Juli und August 2020

Das Schiff wird in den Museumshafen Harburg verlegt und der neue Klüverbaum angebracht. Das AIS-System wird angeschafft und in der Achterkajüte eingebaut. Dies macht weitere technische Umbauten nötig. Der nicht mehr genutzte Weltempfänger hat dem Monitor Platz gemacht. Das GPS-System bleibt erhalten und wird genutzt. Es ist allein schon deshalb notwendig, damit über das Funkgerät im Notfall die Koordinaten des Schiffes übermittelt werden können.

Von Juli bis Oktober findet der Schwanktisch auf dem Deck der Mytilus, die in den Museums-

Zeitraffer

hafen Hamburg-Harburg (MuHaHar) verlegt wurde, in einer tollen Sommeratmosphäre statt.

September und Oktober 2020

Mit sechs Mitgliedern fährt die Mytilus am Wochenende 4. bis 6. September von Harburg über einen Ankerplatz am Hanskalbsand zum Museumshafen Oevelgönne. Ein Wochenende später geht es nach Glückstadt und Oevelgönne. Am Wochenende 1. bis 3. Oktober nimmt Mytilus an einer nicht organisierten Rundfahrt um die Rhinplate teil und liegt mit zwei Dutzend Traditionsschiffen in Glückstadt – zufällig an dem Wochenende, wo traditionell die Geschwaderfahrt der alten Segler stattfindet. Daher gibt es auch keine der sonst sehr stimmungsvollen Rahmenveranstaltungen. Das Absegeln dieser Kurzsaison geht vom 9. bis 11. Oktober von Wedel über den Rüschanal bis nach Harburg in den Museumshafen. Angetrieben wurde das Schiff von der Tide, von der Maschine und von der Fock, da alle anderen Segel gar nicht erst angeschlagen wurden.



Im dritten Anlauf ist es möglich, am 27. September im Versammlungsraum einer Grundschule die Mitgliederversammlung 2020 durchzuführen. Neben den Regularien geht es um Satzungsänderungen und um die Verabschiedung der »Werte und Grundpositionen« sowie ein Schutzkonzept für Kinder und Jugendliche. Beides wurde auf dem Herbsttreffen 2019 ausführlich diskutiert und weiterbearbeitet. Das Schutzkonzept wurde aus eigener Überzeugung erstellt. Zugleich muss es bei der Sozialbehörde eingereicht werden.

Nach zweijähriger Amtszeit ist der Vorstand neu zu wählen. Mariano Junge und Brinja Leinweber kandidieren nicht mehr. Es werden Sarah Harringer (louise) in ihrem Amt als erste Vorsitzende und Carina Neubert als zweite Vorsitzende einstimmig bestätigt. Zum neuen Kassenwart in Nachfolge für Brinja wurde Uwe Imgart gewählt.

Am 24. Oktober erfolgt das Einwintern: Die gesamte Ausrüstung wird von Bord genommen. Das Schiff bekommt das Stangengerüst für die Winterplane, die erst eine Woche später, nachdem die Mytilus an ihren endgültigen Liegeplatz verholt wird, aufgezogen wird. Im Harburger Museumshafen liegt das Schiff tidefrei in zweiter Reihe und ist mit Strom versorgt.

November und Dezember 2020

Das für den 6. bis 8. November geplante Herbsttreffen wird durch ein nachmittägliches Videoformat ersetzt. Hier geht es vor allem um die Winterarbeiten und um die Besichtigung durch die Berufsgenossenschaft im kommenden Frühjahr, wo die Begutachtung des Mastes und des Rumpfes erfolgen sollen.

Mytilus legte im Jahr 2020 insgesamt 169 Seemeilen zurück, davon 123 unter Motor und 46 unter Segeln. Wie viele Seemeilen davon in Wirklichkeit der Tidestrom ausmachte, wurde nicht ermittelt.

Da es nur marginale Törneinnahmen gab, mussten die laufenden Kosten für Liegeplatz, Versicherung, Wartungsarbeiten und Erhaltungsmaßnahmen aus den Beiträgen der 185 Mitglieder, Corona-Solidaritäts-Spenden und aus den Rücklagen finanziert werden. Es hat sich als vorausschauend erwiesen, dass in den vergangenen Jahren Reserven aufgebaut wurden, die den Ausfall der Törngebühren für mindestens eine Saison ausgleichen, ohne den Verein um seine Existenz zu bringen.

Thomas Grothkopp (Tom)

Mytilus im Corona Jahr



Dieses Jahr begann für uns, als Verein Mytilus, eigentlich ganz hoffnungsfroh: Wir hatten beschlossen, einen neuen Klüverbaum anfertigen zu lassen. Der alte zeigte einige tiefe Risse und eine morsche Stelle an seiner Spitze. Da wir nicht sicher waren, wie weit die Schadstellen ins Holz hineinwucherten, wurde im letzten Herbst ein neuer Klüverbaum in Auftrag gegeben. Dem alten Baum, der uns seit 1996 treue Dienste geleistet hatte, ging es Anfang Februar an den Kragen. Unter unserer Winterplane wurde die Kettensäge angesetzt, und in null Komma nichts waren von dem 5 Meter langen Holz nur noch Scheite übrig. Doch wir wussten ja – in Greifswald liegt schon das Material für den neuen. Noch Anfang März bereiteten wir weiter alles darauf vor, im Mai in die Saison zu starten. Voller Vorfreude wurden Teile der Schanz abgezogen und mit neuem Tonki versehen. Für unser

diesjähriges Sommerziel (Oslofjord) sollte unser »Schiifchen« besonders schön herausgeputzt werden.

Doch dann kam Corona... Von jetzt auf gleich wurden Winterarbeiten, Ausbildungswochenenden und die Mitgliederversammlung auf Eis gelegt und das Törnziel vorsorglich von Norwegen an die deutsche Ostseeküste verlegt. Ab April wurde klar, dass wir im Mai nicht würden starten können. Auch von unserem alljährlich am 1. Mai stattfindenden Öffentlichkeitstag in Oevelgönne – ein Open-Ship für Freunde, Bekannte, Interessierte und im Sommer mitsegelnde Gruppen – mussten wir irgendwann Abschied nehmen. Im Sechs-Wochen-Rhythmus wurden die Törns für die nächsten Wochen abgesagt. Währenddessen schlummerte das Schiff weiter unter seiner Winterplane im Harburger Binnenhafen. Monatliche Stammcrew-Treffen, die wir

normalerweise auf der »Bergedorf« im Museumshafen Oevelgönne abhalten, wurden in den digitalen Raum verlegt, um wenigstens ein wenig Gemeinschaftsgefühl zu erzeugen. Unser sonst sehr regelmäßig frequentiertes Web-Forum lag brach. Man merkte regelrecht, wie jegliche Aktivität zum Stehen gekommen war. Warum sollte man auch weiter alleine (die Zwei-Haushalte-Regel nützte uns als Verein nur wenig) am Schiff werkeln, wenn eh unklar war, ob es in diesem Jahr noch mal losgehen würde.

Im Juli lockerte sich endlich die Situation ein wenig und wir begannen, doch noch mal neu über die Saison nachzudenken. In einer Hau-Ruck-Aktion bauten wir die Winterplane ab und winterten das Schiff aus. So konnte man zumindest vereinsintern mit ein paar Leuten auf dem Schiff wohnen und arbeiten. Der neue Klüverbaum wurde angeliefert und angebaut, dann aber gleich wieder eingezogen. Die Segel blieben abgeschlagen. Die Motivation, das Schiff nur noch für einige wenige Wochenend-Törns im Herbst komplett fertig zu machen, um es dann wenig später wieder abzuriggeln, wurde immer geringer. Und so konnte man unser Schiffchen im September und Oktober an zwei, drei Wochen-

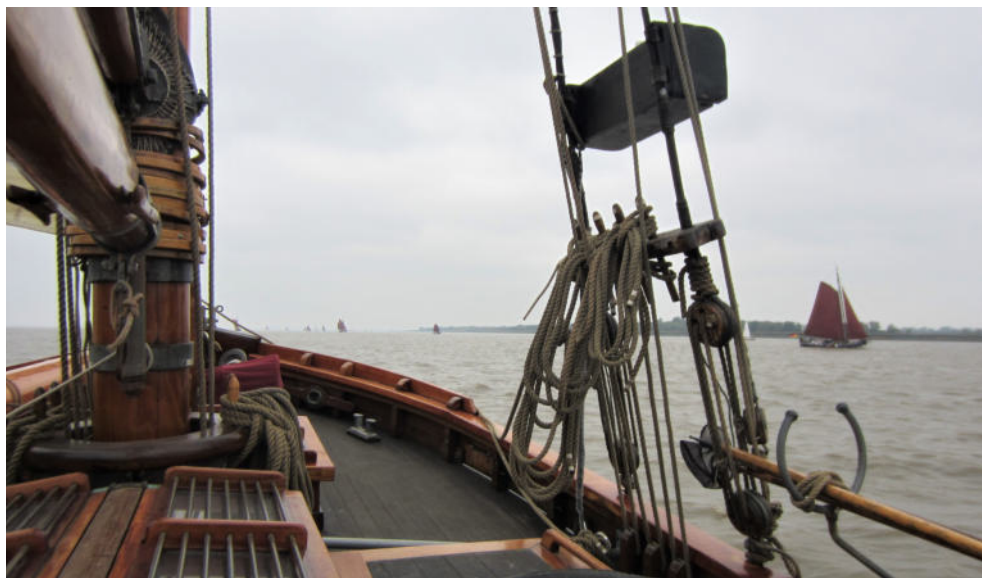
enden – wie ein gerupftes Huhn – nur mit Fock segelnd auf der Elbe beobachten...

Und das ist – neben der Problematik des Ausfalls von Törngebühren – für uns die größte Schwierigkeit: Wie halten wir das Vereinsleben, das uns so wichtig ist und uns auch auszeichnet, in Zeiten von Kontaktverboten am Laufen. Wir konnten in diesem Jahr fast keine neuen Stammcrewmitglieder gewinnen und ausbilden – die Bindung an den Verein und an das Schiff läuft ja gerade für Neumitglieder über die Törns und das gemeinsame Unterwegssein. Mitglieder, die über ganz Deutschland verstreut wohnen, verlieren den Anschluss, da sie nicht zu unseren sonst mehrmals im Jahr stattfindenden

Wochenendtreffen kommen oder im Sommer als Stammcrew segeln gehen können. Einiges kann man digital auffangen, aber die Begegnungen auf dem Schiff, das unmittelbare Erleben lassen sich so natürlich nicht kompensieren.

Auch wir hoffen sehr auf den nächsten Sommer – so wie alle! Um endlich wieder gemeinsam auf Fahrt gehen zu können!

Geesche Kieckbusch



Sommer in Harburg 2020

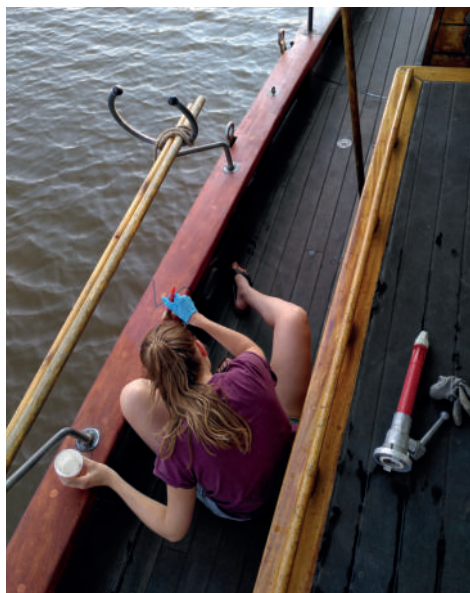
Corona –
Maske tragen – neuen Klüverbaum
anbringen – Mast tonken – MuHaHar
(Museumshafen Harburg) – AIS anbringen –
Blues aus der Fischhalle
Harburg hören



montieren –
Klüverbaum tonken – Hitze
– Sonnenschutz bauen –

Feinarbeit –
lecker Essen – im Hafenbecken
Badende beobachten – Sonne
– Schokokuchen





Ziehklingen



fönen – schleifen –
tonken – SUP Fahrende
beobachten – leinölen – andere
Schiffe und Schiffer
beobachten –

Was noch so während der

Mytilus Schutzkonzept

Unser Verein hat ein Schutzkonzept zur Prävention sexueller Gewalt und Machtmissbrauch erarbeitet.

Das Vertrauen in bündische Kultur und Identität machen es nicht leicht, sich mit dem Thema sexualisierter Gewalt und Machtmissbrauch auseinanderzusetzen. Es fällt schwer, sich einzugestehen, dass wir Bündischen keine friedliche Insel im grausamen Meer der Gesellschaft sind. Einige der einflussreichsten und charismatischsten Akteure der Bündischen Geschichte waren Täter, die das ihnen entgegengebrachte Vertrauen und ihren Status ausnutzten, um ihre Bedürfnisse auf Kosten von Kindern und Jugendlichen zu befriedigen.

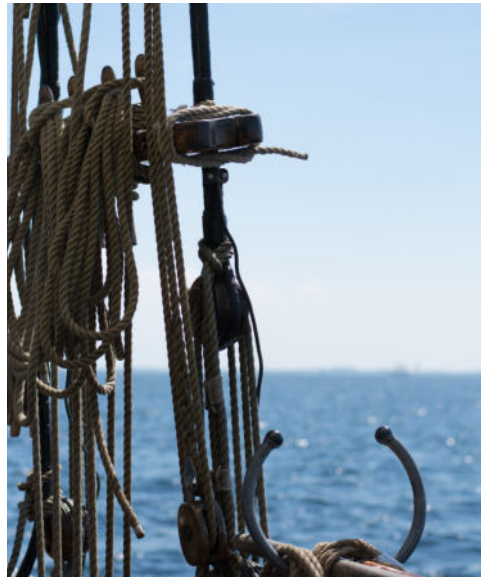
Der kurze Aufenthalt an Bord und die große Autarkie der Gruppen mögen uns annehmen lassen, dass »so etwas« auf dem Schiff gar nicht passieren könne oder dass wir es als Crew zumindest bemerken würden. Jedoch schafft der Aufenthalt auf dem Schiff eine Nähe zwischen allen Segelnden, die so auf kaum einem Lager oder Singewettstreit zustande käme. Diese Nähe lässt sich auch dafür nutzen, Traditionen und Regeln der Gruppe anzusprechen, Machtmissbrauch wahrzunehmen und der Gruppe zu spiegeln, zu hinterfragen, ob es allen damit gut geht. Jede*r Siebte bis Achte hat in Deutschland in Kindheit und Jugend sexuelle Gewalt erlebt. Das entspricht etwa einem Kind pro bündischer Gruppe. Auch wenn wir ihre Geschichten nicht kennen, sind diese Menschen da, und ein respektvoller, achtsamer und fairer Umgang miteinander ist für alle ein Gewinn, für Betroffene von sexueller Gewalt aber besonders wertvoll.

Wir haben uns als Verein schon vor einigen Jahren ein Pädagogisches Konzept gegeben. Wir wollen aktiv in einen Lernprozess mit den Gruppen gehen und übernehmen Verantwortung für den kurzen Zeitraum ihrer Entwicklung auf dem Schiff. Die Sicherheit aller an Bord hat im Verein einen hohen Stellenwert: Es gibt ein Sicherheitskonzept, umfangreiche Sicherheitsbelehrungen und Notfallmaßnahmen. Auch wenn der seelische Schaden durch einen sexuellen Übergriff nicht so sichtbar ist wie ein eingeklemmter Finger

oder ein gebrochenes Bein, ist er mindestens genauso, wenn nicht deutlich schwerwiegender für die Gesundheit der Betroffenen. Das Thema sexualisierte Gewalt ist nun auch ein Teil des Sicherheitskonzeptes von Mytilus. Wir werden hoffentlich nie einen Fall sexualisierter Gewalt in unserem Verein bearbeiten müssen, dennoch kommt ein offener und reflektierter Umgang mit Traditionen und Machtstrukturen uns als Verein und allen Mitsegelnden zugute.

Wir haben uns auf der Mitgliederversammlung 2017 auf einen Verhaltenskodex geeinigt, der für alle auf Mytilus segelnden Menschen gilt. Auf dem Herbsttreffen 2019 wurde zugestimmt, dass wir uns als Verein auch ein Schutzkonzept geben möchten. Dieses wurde nun auf der Mitgliederversammlung im Herbst 2020 beschlossen. Im nächsten Jahr soll ein Präventionsrat gegründet werden, in dem sich alle Interessierten engagieren und austauschen können und der die Weiterentwicklung des Schutzkonzeptes und die Veranstaltung von Schulungen zum Thema vorantreibt.

Angelina Jahn (egal)



Saison passiert ist...

Das maritime Liederbuch

Da es derzeit kein Liederbuch gibt, das singbares altes und neues maritimes Liedgut vereint, reifte seit einiger Zeit der Entschluss, aus den an Bord zusammengetragenen Liedblättern ein Buch zu erstellen.

In den vergangenen Monaten ist die Arbeit vorangegangen und es wurden alte und neue bündische Lieder zusammengetragen. Dazu kamen authentische Fassungen von Shanties und Pollerliedern sowie maritime Standards der internationalen Folklore. Zahlreiche Lieder wurden gefunden, die geeignet sind, unser Repertoire zu erweitern.

Da eine »interne« Ausgabe die Finanzierung eines vierstelligen Betrages erfordert hätte, haben wir uns entschieden, das Buch offiziell in einem Verlag erscheinen zu lassen. Dazu werden derzeit noch – soweit erforderlich – Verträge mit den Rechteinhabern geschlossen. Die Noten sind bereits geschrieben und nun geht es an die Gestaltung und das Korrekturlesen, damit das Buch im Frühjahr erscheinen kann. Der Ladenpreis soll unter 20 Euro liegen, wir werden aber ein verbilligtes Kontingent erhalten.

Wir wünschen uns, dass die hier zusammengestellte Sammlung das gemeinsame Singen der bekannten Titel fördert und dazu anregt, bisher unbekannte Lieder zu entdecken und weiter zu verbreiten.

Lesley, Geesche und Uwe



Mytilus' alter Heimathafen

Friedrichskoog wurde am 1. Juli 2015 als Fischereihafen aufgegeben. Tränen sind an diesem Tag geflossen, obwohl schon seit einiger Zeit von hier aus praktisch keine gewerbliche Fischerei mehr betrieben wurde. Die hatte sich längst auf Büsum konzentriert. Damit endete eine lange Tradition, die auch mit MYTILUS zu tun hat.

Dies alles berichtete uns, kaum hatte wir im Sommer 2015 mit MYTILUS in Mönckebude am Stettiner Haff angelegt, ein Mann von 75 Jahren: »Das Schiff kenne ich aus Friedrichskoog! Welches Fischereizeichen hatte es?« Helmut Hayungs war in Friedrichskoog aufgewachsen, ging nach dem Krieg dort zur Schule. Nachmittags waren sie oft auf dem Werftgelände von Bieritz, sahen, wie Schiffe repariert und bis zu zwei neue pro Jahr gebaut wurden. In den besten Zeiten gab es 80 Kutter in Friedrichskoog. Meist waren sie elf Meter lang. Die ALICE, wie die MYTILUS damals hieß, war mit 13 Meter Länge schon deutlich größer.

Über die ersten Besitzer der ALICE wusste Helmut Hayungs nichts zu sagen, berichtete aber, dass im Zweiten Weltkrieg viele Schiffe zur »Operation Seelöwe«, einer nicht durchgeführten Invasion Englands, in die Bretagne abgezogen

worden waren, so auch die ALICE. An die letzten beiden Fischer, die die ALICE besaßen, erinnerte er sich nicht nur gut, sondern rief sie sogleich an. Karl Rickert war ein Zwei-Meter-Mann, der seine körperliche Erscheinung gern auch einmal argumentativ einsetzte. Wolfgang Danker, der bis 1975 mit der ALICE zum Krabbenfang hinausfuhr, ist heute noch als Fischer tätig. Er stammt aus einer Familie, die nicht nur viele Kinder hatte, sondern ebenso viele Schulden. Das deckt sich mit unseren Erfahrungen, denn wir hatten das Schiff in Unkenntnis der Tatsache gekauft, dass ins Schiffsregister Marne eine Grundlast der Sparkasse eingetragen war, die im Jahr 1998 das Kreditinstitut zu unseren Lasten verwenden wollte.

In den Ferien fuhren sie als Jugendliche schon mit raus. Mit der ersten Tide nach Mitternacht ging es los, was um ein Uhr, aber auch um sieben Uhr sein konnte. Entsprechend waren sie nachmittags zurück. Gefischt wurde das ganze Jahr über, so es das Wetter zuließ, täglich, auch sonntags. Lediglich, wenn man von der späten auf die frühe Tide wechselte, war ein Tag frei. Die Besatzung bestand aus zwei Mann, die das Netz, Kurre genannt, am Heck hinter sich herzogen. Es



... versandet



wurde flach über den Meeresuntergrund gezogen, spülte den Boden und damit die Krabben hoch. An Steuerbord an Deck gezogen, wurde das Netzende, der Steert, ausgeleert. Die Krabben und der umfangreiche Beifang wurden mit der Hand, später mit Maschinen gesiebt. In der Picht stand ein mit Kohle, später mit Diesel befeuerter Kochkessel. Die Krabben kamen in das siedende Meerwasser. Wenn sie dann wieder aufkochten, wurden sie mit Meerwasser abgeschreckt und in Weidenkörbe geschüttet. Die zu kleinen Krabben und der Beifang dienten als Tierfutter. Die größeren Krabben wurden an Land gepult.

»Alle Menschen in Friedrichskoog waren unglaublich fix, die Tiere von ihrer Schale zu befreien.« Doch der brauchbare Fang schwankte sehr. Wer ein Schiff bauen ließ oder kaufte, verschuldete sich oft schwer. Da war es gut, wenn im Frühjahr und im Herbst Scholle und Flunder gefangen werden konnte. In den 1960er und 1970er Jahren endete die Zeit der hölzernen Kutter, von denen manche anfangs noch als Segelschiffe betrieben wurden, nachdem nach dem Ersten Weltkrieg Motoren in die Schiffe eingebracht waren.

Die MYTILUS war nicht auf der Bieritz-Werft in Friedrichskoog, sondern bei Dawartz in Tönning gebaut worden – eine Werft, um deren nicht-kommerziellen Erhalt sich ein Verein vergeblich bemüht hat, nachdem die Familie Dawartz den Betrieb nach 275 Jahren aufgegeben hatte. Während der Kutter beim Registergericht in Marne als ALICE mit dem Fischereizeichen FRI 17 registriert war, gibt Jann Abraham in seinem Buch *Die Olversumer und Tönninger Krabbenfischer* das Schiff als TÖN 12 an, bzw. als AHK 75 aus der unrühmlichen Zeit bis 1945, als es in der Gemeinde Friedrichskoog einen nach Adolf Hitler benannten Koog mit eigenem Fischereizeichen gab. Der erste Eigner, Peter Grimsman aus Friedrichskoog – dessen Enkel ausführlich im Jahresbericht 2016/17 zu Wort kam – hatte es als Motorschiff mit Stützsegel bei Dawartz in Tönning in Auftrag gegeben. Die Konstruktion entsprach jedoch noch segelnden Krabbenkuttern, wie sie mit steilem Steven und Heckspiegel – einer aus England stammenden Mode entsprechend – Anfang des 20. Jahrhunderts gebaut wurden.

»Wir konnten jedes Schiff bereits an der Mastspitze erkennen, wenn die Schiffe noch hinter dem Deich ankamen«, weiß Helmut Hayungs zu berichten. Für sie waren Schiffbau und Fischerei unmittelbar mit ihrer Jugend verbunden, auch wenn die meisten von ihnen später ganz andere Berufe ergriffen. Für ihn waren die Begegnung mit der MYTILUS und die Abendlektüre der gebundenen Jahresberichte 1987 bis 2003 aus der Bordbibliothek mit ihren historischen Artikeln ein berührendes Erlebnis. Denn das Treffen fand am 30. Juni 2015 statt, einen Tag vor dem Ende der Fischerei seiner Heimatstadt Friedrichskoog am nordfriesischen Wattenmeer.

Thomas Grothkopp (Tom)

7 Schritte zum Törn

1.

Informationen, wer Mytilus ist, wer wie und wo auf dem Traditionsschiff segeln kann, bekommt man unter www.mytilus.de oder geschaeftsstelle@mytilus.de oder Tel. 040 / 53 79 68 64
2.

Einen ersten Eindruck von dem Schiff kann man sich im Museumshafen in Oevelgönne machen.
3.

Wer mit ihrer / seiner Gruppe einen Törn buchen möchte, nimmt – gern jederzeit – Kontakt mit dem Törnplaner Wolfgang Heisel (WoHei) auf: toernplanung@mytilus.de und Tel. 040 / 22 88 68 00. Die Planung für das Folgejahr beginnt in der Regel bereits im November, doch auch in den Monaten danach ist es für die eine oder andere freie Woche nicht zu spät.
4.

Wochentörns haben Vorrang vor Wochenendtörns. Hafengebühren und Verpflegung (für diese sorgt die Gruppe) sind in den Törngebühren nicht enthalten. **200 EUR sind direkt nach der Bestätigung als Anzahlung zu überweisen.** Es wird empfohlen, diese Anzahlung den einzelnen Teilnehmern weiter zu belasten, um auch hier für eine Verbindlichkeit der Anmeldung zu sorgen.
5.

Eine angemeldete Gruppe bekommt zur Vorbereitung einen umfangreichen Vorbereitungshefter und kurz gefasste Informationen für alle Teilnehmer.
6.

Die Schiffsführung übernehmen drei ausgebildete und erfahrene, ehrenamtlich tätige Vereinsmitglieder, sodass die Gruppe aus neun Personen bestehen kann. Im Fokus stehen Jugendgruppen, die meisten kommen aus dem Bereich der bündischen / pfadfinderischen Jugendarbeit.
7.

Die voraussichtlichen Wechselhäfen werden frühzeitig abgesprochen, um günstige Reisekosten (DB-Sonderangebote, DB-Länder-Tickets, Car-Sharing mit ab [zu] lösender Gruppe) zu ermöglichen. Wind- und Wetterlage erlauben allerdings nicht immer, einen abgesprochenen Wechselhafen zu garantieren.

Die Törnbeiträge belaufen sich auf:

Alter	Woche Sa-Sa	Mo-Fr	WE	Tag
Mehr als 50% unter 18	800	535	320	160
Mehr als 50% sind 18-25	1300	825	500	250
Mehr als 50% über 25	1500	1000	600	300





Öffentlichkeitstag
1. Mai 2021 • 13-17 h
im Museumshafen
Oevelgönne, Hamburg



weitere Informationen auf mytilus.de



Flensburg

Lübeck

Hamburg

Greifswald

Wismar