

# *25 Jahre CONGER- Klassenvereinigung*



**Das Segeln ist ein großer Spaß  
Und wird man manchmal kräftig naß,  
So nicht mit Dir, Du CONGER-Jolle,  
Und ist es auch des Windes volle,  
Du bist ´ne tolle Jolle.**

*Die CONGER ist ein schönes Schiff.  
Sie hält die Jungen und die Alten fit,  
die Kleinen dürfen auch mal mit,  
denn CONGER-segeln, das ist fein,  
es paßt die ganze Familie rein.*

Enthaltbarkeit ist das Vergnügen  
an Dingen, welche wir nicht kriegen.  
Mißt auch der CONGER keine Tonne,  
wir segeln ihn mit größter Wonne.  
Ans Ruder darf sogar die Olle,  
so sicher ist die CONGER-Jolle.  
Auch Mutti darf das Boot bedienen,  
wenn auch die Profis hämisch grien.

Ein CONGER ist, welch große Not,  
oft schneller als ein Motorboot.  
Doch hat er auch noch andren Wert,  
denn er besitzt ja auch ein Schwert,  
mit dem man zwar nicht wie zu Ritterszeiten  
mit andren CONGER könnte streiten.  
Das kann man aber übertragen  
und auf ´ner Jux-Regatta wagen.

**Auf der Alster gibt es Drachen, Optimisten  
und auch Stare  
Doch der CONGER ist  
das einzig Wahre.**

## **Impressum**

Herausgeberverlag: Conger-Klassenvereinigung,  
Angerstr.17, 30161 Hannover

Redaktion: Klaus Jünemann, Angerstr.17, 30161 Hannover,  
Tel.: 0511 / 315907

Druck: Die Agentur, Vahrenwalder Str. 153, 30165 Hannover

## *Liebeseerklärung an "meine" CONGER-Klassenvereinigung*

Ja, Sie haben richtig gelesen - es ist zutreffend, daß ich "meine"  
CONGER-Klassenvereinigung liebe.

Seit 1974 habe ich als Klassenvereinigungsmitglied und darüber hinaus mehrere Jahre als Klassen-Obmann mehr oder minder aktiv an der Regatta- und Fahrtensegelei teilgenommen und dabei die unterschiedlichen Klassenvereinigungsmitglieder sowohl an Land als auch auf dem Wasser kennen und schätzen gelernt.

Ein Kreis von Seglerinnen und Seglern, der sich durch

- Fairneß
- Familienfreundlichkeit
- Freundschaft
- Hilfsbereitschaft
- Kameradschaft
- Zusammengehörigkeitsgefühl
- Zuverlässigkeit

auszeichnet - kurzum nicht nur eine den Vorschriften des Deutschen Segler-Verbandes entsprechende Klassenvereinigung, sondern aufgrund der genannten Eigenschaften eine **Klassengemeinschaft**, die nicht in jeder Klassenvereinigung anzutreffen ist und die für viele andere eine Vorbildfunktion hat.

Nicht umsonst werden die Mitglieder der CONGER-Klassenvereinigung bei den Veranstaltungen der Regatta- und Fahrtensegler von den Vereinen nicht nur als Teilnehmer, sondern immer wieder als gute Freunde begrüßt.

Ihr und Euer  
**Horst Reuter**



Der erste Vorsitzende Ortwin Zauder und der Ehrenvorsitzende Horst Reuter

## ***Und so wurde die CONGER-Klassenvereinigung gegründet:***

*(Auszug aus dem Rundschreiben vom 15.2.1971)*

Liebe CONGER-Segler,

anlässlich des CONGER-Seglertreffens am 22.1.1971 in Hamburg haben die Anwesenden mit großer Mehrheit den Beschluß gefaßt, eine Klassenvereinigung zu gründen, die als Eingetragener Verein den Richtlinien des Deutschen Seglerverbandes entspricht. Unter den Anwesenden bestand Einigkeit, daß diese Gründung zur weiteren Erhaltung der CONGER-Klasse notwendig sei.

...Herr Biebrach, Grömitz, als langjähriger Klassensekretär stellte nach Eröffnung der Versammlung dieses Thema zur Abstimmung...Anschließend erfolgte die notwendige Wahl des Vorstandes. Es wurden mit Mehrheit der Stimmen gewählt:

- |  |  |
|--|--|
| 1. als Vorsitzender:                   | Andreas Zels, Hamburg                  |
| 2. als stellvertretender Vorsitzender: | Klaus Feltz, Hamburg                   |
| 3. als Kassenwart:                     | Dr. H.G. Gründel, Thesdorf bei Hamburg |
| 4. als Beisitzer:                      | niemand                                |

Der gewählte Vorstand wird die zuständigen Gremien des DSV über die Gründung der CONGER-Klassenvereinigung verständigen und für die ordnungsgemäße Eintragung im Vereinsregister sorgen.

...

Der Vorstand macht es sich zur Aufgabe, den CONGER-Seglern, die sich durch eine Mitgliedschaft in der Klassenvereinigung daran interessiert zeigen, zu helfen, daß im Sport- und Fahrtensegeln der Fortbestand des bisherigen Zusammenhaltes nicht nur gewährleistet ist, sondern vertieft wird.

...

Organisatorisch hat der Vorstand zunächst an folgende Aufgaben gedacht:

1. Förderung des CONGER-Segelns durch Herausgabe von Informationen, die auf das spezielle Interesse der CONGER-Segler ausgerichtet sind,
2. Kontaktpflege mit den regionalen Segelvereinen zur Ausrichtung von sportlichen Veranstaltungen,
3. Gründung von Revierflotten zum besseren Kontakt der regionalen CONGER-Segler untereinander,
4. Gründung eines technischen Ausschusses zur Festlegung der CONGER-Ausrüstung für das Regattasegeln. Einführung von einheitlichen Meßmarken an Baum und Mast zur Kontrolle der Segelabmessungen,
5. Vertretung der CONGER-Interessen im DSV.

Mit Seglergruß

Der Vorstand  
gez. Zels

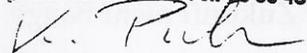
# Und schon ging die Plackerei los ...

Winter 1975/76

Liebe CONGER-Segler,  
hiermit möchten wir Ihnen wärmstens den Beitritt zur CONGER-Klassenvereinigung empfehlen, einem Zusammenschluß der CONGER-Eigner mit dem Ziel, das Fahrten- und Wettsegeln und damit allgemein die Verbreitung des CONGER zu fördern.  
Bei einem relativ geringen Beitrag von z.Zt. DM 20,- erhalten die Mitglieder regelmäßig umfassende Informationen über die verschiedensten Veranstaltungen, wie Regatten, Taktik-, Dia- oder Trimm-Diskussions-Abende, Geschwaderfahrten, über Urlaubs- und Liegeplatzmöglichkeiten und nicht zuletzt Ratschläge für den kostengünstigsten Erwerb von Ersatzteilen, die Erlangung von DSV-Führerscheinen oder den günstigsten Weg, einem DSV-Verein beizutreten. Kurz, die Klassenvereinigung bietet jedem CONGER-Segler etwas. Gern senden wir Ihnen weitere Unterlagen über uns zu. Bitte wenden Sie sich an die unten angegebene Adresse.

Mit freundlichen Grüßen

DEUTSCHE **CONGER**  
KLASSENVEREINIGUNG  
K. Propfe, 2 Hamburg 52  
Walderseestr. 33, Tel. 33 86 48



Aus einem Rundschreiben:

Und zum Schluß noch ein Gedicht zum Nachdenken:

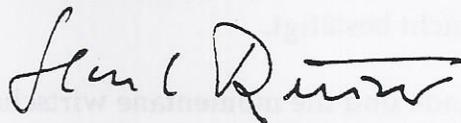
## *Nur kein Ehrenamt*

Willst Du froh und glücklich leben?  
Laß kein Ehrenamt Dir geben!  
Willst Du nicht zu früh ins Grab,  
lehne jedes Amt glatt ab!  
So ein Amt bringt niemals Ehre,  
denn der Klatschsucht scharfe Schere  
schneidet boshaft Dir schnipp, schnapp,  
Deine Ehre vielfach ab!  
Wieviel Mühe, Sorgen, Plagen,  
wieviel Ärger mußt Du tragen,  
gibst viel Geld aus, opferst Zeit  
und der Lohn? **UNDANKBARKEIT!**  
Selbst Dein Ruf geht Dir verloren,  
wirst beschmutzt vor Tür und Toren,  
und es macht ihn obertau,  
jedes ungewaschene Maul!  
Ohne Amt lebst du so friedlich  
und so ruhig und gemütlich,  
Du sparst Kraft und Geld und Zeit,  
wirst geachtet weit und breit!  
Drum rat' ich Dir im Treuen:  
willst Du Weib und Kind ertrauen,  
soll Dein Kopf Dir nicht mehr brummen,  
laß das Amt doch anderen **DUMMEN**.

*entnommen aus: Unsere alte Liebe*

Das wär's mal wieder, tschüs

Euer Vorstand



## *Klassenobleute*

1971	Andreas Zels	(Hamburger Segel-Club) - verstorben 1994 -
1972	Andreas Zels	(Hamburger Segel-Club) - verstorben 1994 -
1973	Klaus Propfe	(Akademischer Segel Verein Hamburg)
1974	Klaus Propfe	(Akademischer Segel Verein Hamburg)
1975	Klaus Propfe	(Akademischer Segel Verein Hamburg)
1976	Klaus Propfe	(Akademischer Segel Verein Hamburg)
1977	Horst Reuter	(Hamburger Segel-Club)
1978	Horst Reuter	(Hamburger Segel-Club)
1979	Horst Reuter	(Hamburger Segel-Club)
1980	Horst Reuter	(Hamburger Segel-Club)
1981	Horst Reuter	(Hamburger Segelclub)
1982	Horst Reuter	(Hamburger Segel-Club)
1983	Klaus Grabner	(Hamburger Segel-Club)
1984	Klaus Grabner	(Hamburger Segel-Club)
1985	Klaus Grabner	(Hamburger Segel-Club)
1986	Klaus Grabner	(Hamburger Segel-Club)
1987	Klaus Grabner	(Hamburger Segel-Club)
1988	Carsten Hillmann	(Oberweser Segel- Verein)
1989	Carsten Hillmann	(Oberweser Segel-Verein)
1990	Carsten Hillmann	(Oberweser Segel-Verein)
1991	Carsten Hillmann	(Oberweser Segel-Verein)
1992	Carsten Hillmann	(Oberweser Segel-Verein)
1993	Ortwin Zauder	(Marine Regatta Verein)
1994	Ortwin Zauder	(Marine Regatta Verein)
1995	Ortwin Zauder	(Marine Regatta Verein)

Gleichwohl wir Anfang des Jahres in Eschwege eine Tagung über die Lösung vorgenannter Probleme hatten, in der demokratisch festgelegt wurde, keine großartigen Veränderungen herbeizuführen, bin ich ob dieser Vorgehensweise sehr skeptisch. Wenn ich mir zu diesem Anlaß erlaube, mich in dieser Form zu äußern, geht es nicht um Unkenrufe, persönliche Belange oder darum, Recht zu haben, sondern einzig und allein um meine Klassenvereinigung. Um diese zu erhalten, schon alleine im Interesse derjenigen, die uns dahin geführt haben, wo wir heute stehen, nämlich bei einem 25-jährigen Jubiläum, sowie die Gesinnung, die unsere Klasse von anbeginn ausgezeichnet hat, habe ich bei Amtsantritt als meine Aufgabe angesehen und dieser werde ich bis Ende meiner Amtszeit nachkommen.

Zum 25-jährigen Jubiläum gratuliere ich allen Klassenvereinigungsmitgliedern und bedanke mich bei allen, die dazu beigetragen haben, daß dieses Jubiläum zustande kommt und mir das ermöglicht haben, was ich gerne tue, nämlich Congersegeln.

Ich wünsche allen ein schönes Jubiläumsjahr und Mast und Schotbruch.

- Ortwin Zauder -

## *Hallo Freunde,*

zu unserer Jubiläumsausgabe ein paar Zeilen auch von mir.

Ich kann sagen, daß ich die CONGER-Klasse schon 25 Jahre lang begleitet habe (wenn auch nicht von Anfang an als Mitglied) und mich schon darauf freue, im Sommer 1996 meine 20. Deutsche Meisterschaft zu segeln.

Ihr fragt, wie das geht? Kein Geheimnis. Man muß nur früh genug anfangen.

Ich habe viele Leute kommen und gehen sehen, aber der "Haufen" der Unentwegten ist gar nicht so klein.

Von 1988 bis 1992 war ich Klassenhauptling, und ich möchte an dieser Stelle einige herausragende Ereignisse aus meiner 5-jährigen Amtszeit nennen:

1989 gelang es uns erstmals, die Deutsche Meisterschaft auf dem Plöner See zu fahren, was vom Revier her und von der Landschaft her ein einmaliges Erlebnis gewesen ist. Jeder wird sich noch an den Sturm erinnern, den wir Gott sei Dank unbeschadet auf der Lee-Seite des Sees überstehen konnten, während auf der gegenüberliegenden Seite viele Boote kurz und klein geschlagen wurden.

Für viele von uns war auch Grömitz 1990 ein wichtiger Höhepunkt, denn seit dieser Zeit sind die CONGER nicht mehr auf einem Seerevier gefahren. Das ständig handige Wetter ließ einige CONGER surfen, und manche Mannschaften wurden sogar seekrank. Das

Schöne war, daß man kräftigen beständigen Wind hatte ohne große Drehungen, was wir von unseren Binnenrevieren kaum kennen.

1992 war das mit dem Wind ganz anders, denn es gab ihn fast gar nicht. Dafür gab es mit Sondergenehmigung des DSV zum 100-jährigen Bestehen des Hamburger Segel-Clubs eine einmalige Deutsche Meisterschaft auf der Außenalster. Heißes Wetter, 52 Mannschaften und wahnsinnige Tagespreise - mit Abstand gesehen kann man sagen, ein wirklicher Höhepunkt.

Meine Zielsetzungen als Klassenhauptling, z.B. den Mitgliederstand zu erhöhen, haben sich nicht erfüllt, aber dennoch hat es mir und meinem Team (Karin Ostmeier, Renate Böhmer, Egon Uhlendorf, Josef Driller und später Manfred Weiß) viel Spaß gemacht, der Klasse das Bewährte zu erhalten und hier und da neue Impulse einfließen zu lassen.

Ich wünsche der CONGER-Klasse für die Zukunft alles Gute, und mögen sich für die Zukunft immer wieder Leute finden, die unsere Bootsklasse weiter vorantreiben und verantwortungsvolle Arbeit tun.

Euch allen eine schöne Saison 1996

**Euer Carsten Hillmann**



# Der Conger - nur Maul und Muskeln

Als ein gieriger Raubfisch, der zwischen Wracks und in Felsenspalten lebt, ist der Conger - auch Meeraal genannt - perfekt an das Leben im tiefen, dunklen Ozean angepaßt.

## Rekord-Conger

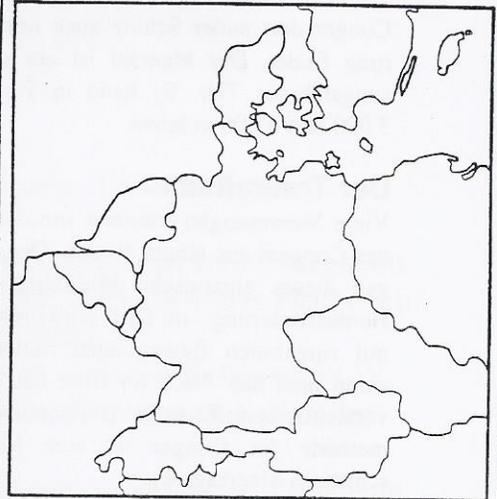
- Conger-Rekorde sind meist von großer Dauer; sie sind um die Britischen Inseln und Irland aufgestellt worden.
- Der Rekord-Conger (vom Boot aus) wurde am 17. September 1976 bei Cornwall gefangen: Er wog 49,6 kg.
- Am 30. November 1967 wurde (an der Küste) ein Rekord-Conger von 30,4 kg in der Nähe von Devon gefangen.

Viele Menschen, die den Conger zum ersten Mal sehen, können kaum glauben, daß es ein Fisch ist. Der lange, braungraue und schuppenlose Körper ist ein einziges Muskelpaket. Der schlangenartige Kopf, die großen Augen, das spitze Maul mit vielen kleinen Zähnen und das Fehlen normaler Flossen lassen diesen Meeraal nicht wie einen Fisch aussehen.

## Das Verhalten

Der Conger war früher ein weit verbreiteter Fisch. Heute wird er eigentlich nur noch um die Britischen Inseln und im Kanal gezielt beangelt. Die Hauptfangorte im Jahr 1990 lagen meist im Süden und Westen der Britischen Inseln, in der Irischen See und an der irischen

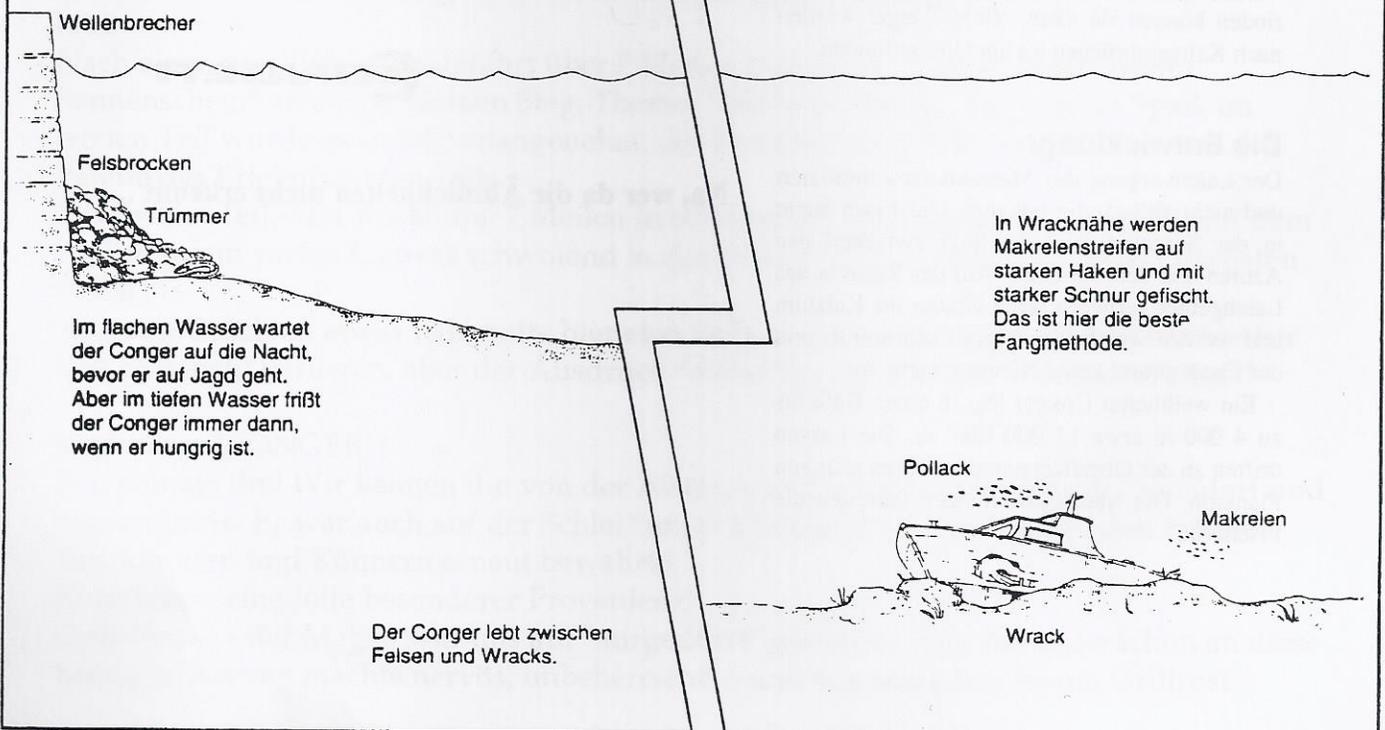
## Vorkommen



Der Conger ist in fast allen Meeren heimisch. In Europa wird er meist an der britischen Westküste und bei Irland gefangen, in Deutschland vereinzelt bei Ostfriesland.

Westküste. Riffe aus Kalkstein und felsige Böden bieten dem Conger eine ideale Möglichkeit zum Verstecken und zur Jagd, desgleichen Wracks und Schutthaufen. Außerdem zieht ein Wrack viele andere Fische an, so daß der

## DIE CONGER-GEWÄSSER



Der Conger lebt zwischen Felsen und Wracks.

In Wracknähe werden Makrelenstreifen auf starken Haken und mit starker Schnur gefischt. Das ist hier die beste Fangmethode.

Conger dort außer Schutz auch reichlich Nahrung findet. Der Meeraal ist ein sehr anpassungsfähiges Tier. Es kann in Tiefen bis zu 3 000 und 4 000 m leben.

### Der Traumfisch

Viele Meeresangler träumen von dem Fang eines Congers aus einem Wrack. Der Kampf gegen dieses gigantische Muskelpaket ist eine Herausforderung - im Drill schwimmt der Fisch mit ringelnden Bewegungen rückwärts. Und wenn man den Fisch im Boot hat, sollte man vorsichtig sein: Er beißt! Die populärste Angelmethode für Conger ist eine Makrele am schweren Meeresgerät.

### Die Nahrungsaufnahme

Tintenfische, Hummer, Krabben, Pollack und Plattfische sind die Hauptnahrung des Congers. Aber der Conger ist nicht sehr wählerisch. Er gilt auch als "Straßenkehrer". Er lauert in der Deckung Beutefischen auf, und er jagt auch Fische im freien Wasser.

Im flacheren Wasser verbringt der Conger den Tag in seiner Schlupfhöhle. Im Schutz der Nacht geht er am Grund auf Nahrungssuche, meistens im ruhigen Wasser. Er vermeidet harte Tidenströme, weil er in ihnen nicht so gut schwimmen kann. In Wasserschichten, die so tief sind, daß das Tageslicht kaum noch durchdringt, geht der Conger Tag und Nacht auf Jagd. Conger, die sich im flachen Wasser aufhalten, riskieren ihr Leben. Längere Kälteperioden können sie töten. Viele Conger wurden nach Kälteeinbrüchen tot am Ufer gefunden.

### Die Entwicklung

Der Laichvorgang des Meeraals ist kompliziert und nicht vollständig bekannt. Der Fisch laicht in der Sargasso See, sie liegt zwischen den Azoren und den Bahamas. Auf der Reise in das Laichgebiet verlieren seine Gräten ihr Kalzium und werden weich; der Magen schrumpft; und der Fisch nimmt keine Nahrung mehr auf.

Ein weiblicher Conger legt in einer Tiefe bis zu 4 000 m etwa 13 000 Eier ab. Die Larven driften an der Oberfläche und ernähren sich von Plankton. Die Meeresströmungen verteilen die Fischbrut.



FISCHE VON A - Z

**CONGER**

Na, wer da die Ähnlichkeiten nicht erkennt ...

Schlaglichter

Aus der  
HAWK  
wurde die  
Kunststoff-Jolle  
CONGER

**CONGER**  
das Boot  
für  
Sportsegler

Yacht 4/1965

Der Leser erinnert sich vielleicht: Auf der Hamburger Boots-Ausstellung 1964 zeigte eine Hamburger Werft, die sonst nur Großschiffsbau betreibt, zum ersten Male die Kunststoff-Jolle Hawk (Habicht). Wir schrieben damals in der YACHT: „... man darf wohl mit Fug und Recht etwas Außergewöhnliches erwarten. Der traditionelle Name verpflichtet.“ Wir sagten weiter, daß die Herren des Ausstellungsstandes aufgrund der teilweise sehr drastischen Kritik für die Um- bzw. Neukonstruktion der Hawk manche wertvolle Anregung in ihre Notizbücher geschrieben haben dürften. Sie haben — wie man inzwischen weiß. Auf der diesjährigen Hamburger Ausstellung zeigte die Werft eine völlige Neukonstruktion. Sogar den Namen Hawk warf man über Bord, aus dem Habicht wurde ein Meeraal (Conger).

Länge über Alles	3,30 m
Breite	1,80 m
Tiefgang mit Schwert	1,10 m
Tiefgang ohne Schwert	0,20 m
Gesamtgewicht	210 kg
Spritzkappe Länge	1,95 m
Spritzkappe größte Breite	1,50 m
Spritzkappe Höhe max.	0,70 m
Großsegel	6,70 m <sup>2</sup>
Fock	4,70 m <sup>2</sup>
Preis Standardausführung	
segelklar ab Werft einschließlich	4985 DM
Umsatzsteuer	Klaus Feltz

Conger mausert sich

**CONGER** ein Boot für Sie, eine Klasse für sich

Der Conger — 1969 in vielen neuen Farben — kostet segel-  
fertig DM 5100.— (o. MwSt.)

Der Conger bietet Ihnen alles, was Sie von  
einem modernen Segelboot erwarten:  
elegantes Styling,  
Baumaterial Fiberglas,  
Wartungs- und Pflegefreiheit,  
extreme Form-Stabilität,  
Unsinkbarkeit durch Schaumstoff,  
Zuverlässigkeit und Sicherheit.

**CONGER**

das Boot  
für die  
Familie

**CONGER**  
das Boot  
für  
Segelromantiker

Mit dem Conger erleben Sie wirklich unbeschwerte Segelfreuden, denn der Conger ist ein Boot, das keinerlei Ansprüche an Sie stellt, aber all' Ihre Wünsche erfüllt. Trotz seiner Wendigkeit und Schnelligkeit ist der Conger ein absolut unkompliziertes Boot, das Sie mühelos beherrschen.

Blohm+Voss

FIBERGLASTECHNIK  
LEHMANN + JACOB

# MUTTER IST IMMER DABEI

## KLASSENPORTRAIT

### CONGER

entnommen der Zeitschrift 'Regatta 12/1983'

Wir warten auf Billy. „Kommisch“, meint Horst Reuter, langjähriger Conger-Boß, „am Start ist er immer pünktlich.“ Billy Artus, er gewann mit Frau Irmchen immerhin vier von insgesamt sieben Deutschen Meisterschaften, überzieht sogar das akademische Viertel. Doch dann, endlich, es klingelt bei Familie Reuter. Die Haustür poltert vom ruckartigen Druck rhythmisch. „Mensch, das ist 'ne Kneipentür“, ruft Reuter und fährt fort: „In der Regatta jede Winddrehung riechen, aber 'ne normale Tür nicht aufmachen können.“

Der Ton ist herzlich familiär. Man kennt sich eben schon seit Jahren, eine allgemein gültige Tatsache für die ganze Conger-Klasse überhaupt. Das Durchschnittsalter liegt bei über 30, ein Drittel der Segler sind weiblichen Geschlechts, und der Nachwuchs kommt zu einem großen Teil aus der Eigenproduktion. Apropos Nachwuchs: Einige der Jugendlichen sind kaum so alt wie der Conger selbst.

So etwa 20 Jahre ist es her, da legte sich Hamburgs Großwerft Blohm & Voss eine Kunststoffabteilung zu, um auch in dieser Technologie für die Zukunft gewappnet zu sein. Vorstandsvorsitzender von Rieth hatte ein Boot in Amerika entdeckt, das sich offensichtlich gut eignete, um Erfahrungen mit neuen Materialien zu sammeln: den Hawk (Habicht). Man heuerte den damals bekanntesten Segler in Hamburg, Ulli Libor, an, um Testfahrten mit dem neuen Boot zu unternehmen. Fazit: Einige Änderungen wurden vom Berater Libor vorgeschlagen und

durchgeführt. Unter dem Namen Conger (Meeraal) wurde schließlich das endgültige Produkt 1965 als erste deutsche Kunststoffjolle in Hamburg auf der Bootsausstellung vorgestellt.

Professionell machte man sich von seiten der Werft an die Verbreitung. Da karrte man zehn Boote mit Werksmannschaften an den Bodensee zur Regatta, und schon im gleichen Jahr konnte die Conger-Klasse eine eigene Gesamtwertung bei den Kellerseeregatten in Schleswig-Holstein erzielen. Das war jene denkwürdige Veranstaltung, wo Gunther „Piise“ Persiehl siegte, weil Ehepaar Libor mit Ehepaar Kuhweide die zweite Wettfahrt im Stau auf der Autobahn verbringen mußte. Die Zeichen waren also voll auf Wettsegeln gestellt, obwohl die Konzeption des Bootes eigentlich eher fürs Wandersegeln paßt.

Da ist die Schlupfkajüte unter der markanten Decksblase, die zwei Schlafstätten beherbergt und viel Stauraum bietet, dazu das Cockpit, das nahezu yachtähnlich mit eingeformten Sitzbänken gestylt ist. Nach Werksangabe hat der Conger „sechs Sitzplätze unter einer Baumperssenning“. Obwohl der Rekord bei einer Feier auf 14 Mann an Bord steht, bleibt der Conger natürlich ein reines Zweimannboot solider Bauart (nach Richtlinien des Germanischen Lloyd gefertigt!). „Einmal hab' ich mit unserm Boot einen Steg kaputtgefahren“, erklärt Hilke Reuter stolz.

Eine Interessengemeinschaft besteht übrigens seit 1967 unter der Führung von Sekretär Klaus

Biebrach. Offensichtlich fand das Konzept in Verbindung mit dem Preis (ein Conger kostete damals komplett mit Segeln gerade 5000 Mark) viel Anklang. Der Wertname im Hintergrund und eine durchdachte Fertigung (mit Fließbandstraße, intern „Kleisterküche“ genannt), schufen Vertrauen. So konnte kurz nach der Gründung der Klassenvereinigung im Jahr 1971 verkündet werden: Es gibt 1420 Conger in Deutschland. Das veranlaßte den Deutschen Seglerverband schließlich, den Conger als Wertklasse anzuerkennen. Doch schon kurze Zeit später – man hatte gerade aus vier Schwerpunktregatten den ersten inoffiziellen Klassenmeister ermittelt – ging es fast steiler bergab, als sich zuvor der Aufschwung eingestellt hatte. Blohm & Voss stellte kurzerhand die Produktion ein (Reuter: „Ich glaub', da wurde einfach zuviel geklaut!“), Ulli Libor ging zu Klepper und Klaus Biebrach wandte sich anderen Bootsklassen zu: Der Tod der Klasse schien besiegelt.

Anlaufschwierigkeiten der neuen Werft verursachten, daß bis 1973 kein Conger verkauft werden konnte und somit auch kein Zugang in die Klassenvereinigung erfolgte. Erst mit dem Amtsantritt von Klaus Propfe ging es mit der Klasse 1973 wieder langsam bergauf. Nach der Ausgabe des hundertsten Meßbriefes sah man dann der Anerkennung als Nationale Klasse gelassen entgegen. Doch da hatte man die Rechnung ohne den DSV gemacht. Inzwischen waren nämlich auf einmal 200

Meßbriefe für dieses Vorhaben notwendig, so daß die erste Deutsche Meisterschaft noch einmal vertagt werden mußte.

Wiederum ließ man sich nicht entmutigen. Zum Glück stieß die Klasse während dieser Zeit auf Fritz „Fiete“ Jacobsen. „Der hat eigentlich maßgeblichen Anteil daran, daß die Klasse 1975 als Nationale Klasse anerkannt wurde“, meint der Geschäftsführer des Hamburger Segel Clubs, Klaus Krogmann. „Der hat nämlich die Vermessungsrichtlinien ausgearbeitet, Vermessungsschablonen erstellt und die Kontrolle des Bauverfahrens gewährleistet. Außerdem kannte er die richtigen Kanäle beim DSV.“

Und wieder ging es mit einer Enttäuschung weiter. Da die Anerkennung erst im Oktober 1975 ausgesprochen wurde, konnte die erste Meisterschaft erst 1977 ausgesegelt werden. Für 1976 war es inzwischen schon zu spät für eine entsprechende Meldung gewesen. „Fiete“ Jacobsen trat jedoch die Flucht nach vorn an: „Dann machen wir eben ein ausgedehntes Training in Schilksee.“ Ende August gab es dann in der Strander Bucht bei Windstärken zwischen 5 und 7 Segeln satt mit allabendlicher Manöverkritik.

Seit dem Jahr der ersten tatsächlichen Deutschen Meisterschaft lenkte Horst Reuter die Geschicke des Vorstandes von seinem Vorgänger Klaus Propfe. Inzwischen hatte ein gewisser Helmut Schmidt schon lange einen Conger, den er auf dem Brahmsee bewegte. Sein Parteigenosse Hans Apel hielt bei seinem Rundgang über die Bootsausstellung auch am Congerstand und erklärte seinen Begleitern: „Das war mein erstes Boot.“ Horst Reuter hörte das und leierte dem späteren Verteidigungsminister gleich zwei Preise aus dem Kreuz, für die beste Frau übrigens. Einer von ihnen ist inzwischen dreimal auf dem Laacher See von Irmchen Artus gewonnen worden und damit endgültig in ihren Besitz übergegangen. Inzwischen gab es auch schon eine Ehrennadel. Sie wurde 1977 an Klaus Propfe, Fritz Jacobsen und Bobby Reich vergeben. Bobby Reich, einer

der bekanntesten Hamburger Gastronome, hatte der Conger-Klasse an seiner Steganlage auf der Außenalster ein richtiges Zuhause (Keimzelle) gegeben. Auch heute noch liegen mehr als 80 Conger hier.

Dennoch blieb der Congerhimmel auch in der Folgezeit trotz Deutscher Meisterschaft nicht wolkenfrei. Wieder gab es Ärger mit der Bauwerft. Doch dann endlich, am 1. Januar 1978, erwarb die Firma Fiberglas-Technik Jacob und Lehmann (beide ehemals bei Blohm & Voss) die Lizenz für den Congerbau. Vertreter der Klassenvereinigung und Bauwerft waren gemeinsam auf Bootsausstellungen ansprechbar. Als weitere Neuigkeit ergaben sich Billy Artus Theorieabende für Regattasegler, die ihren Abschluß in ausgedehnten Trimmfahrten im Frühjahr hatten. Bis heute sind sie angenehmer und vielgenutzter Programmpunkt in jedem Winter und Frühjahr.

Der neue Klassenboß Horst Reuter sorgte für Wind, und die Conger-Klasse befand sich in der Zeit danach im Aufwind. Steigende Mitgliederzahlen – bis heute haben sie sich fast verdoppelt – sprechen für seine erfolgreiche Arbeit. Wo die Neuen herkommen? „Etwa 50 Prozent sind absolute Anfänger. Der Rest kommt aus anderen Klassen“, meint Reuter. „Oft sind es auch regattafreudige Familienväter von einer Regattajolle, die jetzt auf ein Familienboot umsteigen.“ So ist es denn auch nur zu verständlich, daß die einzelnen Mannschaftsmitglieder in verschiedenen Booten gleiche Nachnamen führen. Ob es sich dabei um Vater und Sohn, Gebrüder, Vater und Tochter oder Ehepaar handelt, ist der Ergebnisliste nicht anzusehen und bei weitem nicht so eindeutig wie in der 470er-Klasse.

Während andere Klassen ständig der holden Weiblichkeit hinterherlaufen, haben die Congerjungs damit keine Schwierigkeit: Ein Drittel der aktiven Segler sind Damen, und wenn man alle zusammenzählt, die bei einer Veranstaltung dabei sind, erhöht sich dieses Verhältnis auch noch. Den Frauen kommen na-

türlich auch die Klassenbestimmungen entgegen, die bei Regatten Spinnaker und Genua sowie Trapez verbieten. Meister Billy schaltet sich bei der Erwähnung der Genua ein: „Die bringt beim Conger einfach nichts, auch wenn man sie noch leicht halten kann. Wahrscheinlich sind die Holeyunkte zu weit außen.“

Man muß es ihm glauben, denn nicht umsonst segelte er schon bei vier Deutschen Meisterschaften vornweg. Allerdings auch viermal mit demselben Boot. Die restlichen Siege gingen an Müller und Propfe (selbes Boot) und an Margitta Heinemann, die die erste DM auf dem Dümmer gewann. Sieben Meistertitel, an denen nur drei Boote beteiligt waren, da kann doch was nicht stimmen. Artus lacht: „Es gibt tatsächlich einige Conger, die geringfügig Vorteile haben. Mein Boot stammt aus der 25er Serie (Segelnummern 2500 bis 2600). Kein Mensch weiß genau, warum einige Boote schneller sind. Ich vermute, daß das an der Gewichtsverteilung liegt, denn im Gesamtgewicht sind alle gleich.“

Und wohin reisen sie denn nun am liebsten? Für Reuter und Artus gibt's da keine zwei Meinungen: „Wir fahren am liebsten zum Lippesee bei Paderborn. Das ist ein Baggersee mit Sandbänken. Da steht dann einer mit einem Walkie-Talkie und gibt die Rundenanzahl durch. Aber das ganze Drum und Dran ist am Lippesee Spitze. Aber einstimmig werden auch andere schöne Rievier genannt: Bei Tonio Lückerts beispielsweise am Dümmer, wo schon zwei Meisterschaften stattfanden, oder auch am Allersee, Laacher See und in der Grube von Eich. Natürlich ist es auch beim Hamburger Segelclub an der Alster schön.“

„Übrigens HSC“, meint Reuter, „wir halten da immer unsere Hauptversammlungen ab, weil wir hier die meisten Teilnehmer haben und somit eine breite Basis für die Entscheidung haben.“

*Christoph Schumann*

## *Ein Rückblick und ein kleiner Spaziergang durch die vergangenen 25 Jahre der CONGER-Klassenvereinigung*

Die ersten Jahre des Zusammenschlusses erinnere ich nicht, da wir erst 1973 mit dem Kauf eines CONGER in den Genuß kamen, langsam in die Gemeinschaft der Seeaal-Segler hineinzuwachsen.

Außer den guten CONGER-Seglern der ersten Jahre, Klaus Feltz, Andreas Zels, Karl Koch, Klaus Propfe und anderen, war wohl Bobby Reich einer der Urväter der CONGER-Gemeinschaft. Bei ihm, am Nordende von Hamburgs schönstem Segelrevier, befand sich in den 70er Jahren die Hochburg der CONGER, und Steginhaber Reich stellte jeden Neuling den alten Hasen vor, so daß es zwangsläufig zu einer netten CONGER-Truppe kam, die alle Altersklassen einschloß. Hier lagen damals 100 bis 150 CONGER und die Alsterregatten waren mit kontinuierlichen Meldezahlen von 30 bis 40 Schiffen für die Rangliste nicht wegzudenken. (Daß sich diese Tatsache geändert hat, ist sicherlich bedauerlich und liegt an vielen verschiedenen Gründen.)

Der Zusammenschluß hatte zunächst nur den Zweck, Regatten auf verschiedenen Revieren segeln zu können. Der DSV hatte nämlich - um einer Massierung von nationalen Klassen in seinem Verband entgegenzusteuern - abenteuerliche Einschränkungen bzw. besonders hohe Auflagen an die jeweiligen Klassenvereinigungen gestellt.

Wir waren also zunächst nur eine Einheitsklasse mit Schwerpunkten in Grömitz/Ostsee, Hamburg/Alster, Wolfsburg/Allersee und auch am Bodensee. Regatten am Bodensee waren jedoch eher selten, wenn auch Blohm und Voss ca. 20 CONGER mit dem Autozug zu einer Bootsausstellung in Friedrichshafen transportieren ließ und namhafte Segler wie Uli Libor, H.W.Zachariassen, Lumi (Peter Naumann) und andere auf Deutschlands größtem Binnensee an den Start gingen.

Dies war aber leider die erste und die letzte Regatta am Bodensee. Der norddeutsche Raum blieb vorerst beherrschend in der Regattaszene. Sehr bald bemühte sich der Dümmer See um die CONGER, in Nordrhein-Westfalen der Laacher See, in Rheinland-Pfalz der Eicher See mit seinem aktivsten CONGER-Segler und unserem heutigen Regional-Obmann Artur Rendel, so daß langsam aber sicher die Auflagen des DSV hinsichtlich Mitgliederzahl, Bundesländerzahl und Ranglistengröße erreicht werden konnten.

Der Antrag auf Zulassung als nationale Klasse wurde gestellt mit dem Ziel, den Deutschen Meister der Klasse endlich in Deutschen Meisterschaften ermitteln zu können. Mangels guter Referenzen wurde der Antrag 1973 leider abgelehnt. Nun hieß es jemanden zu suchen, dessen Stimme im Seglerrat Gewicht hatte.

Vielleicht mag noch manchem älteren Segler der Name Fiets Jacobsen etwas sagen; alter Segler, später Obmann der Modellseglergruppe im DSV, häufiger Gast bei Bobby Reich, machte er sich zum Sprecher der CONGER und erreichte 1975 die Aufnahme des CONGER als nationale Klasse - und somit war für 1977 der Startschuß für die erste Deutsche Meisterschaft am Dümmer See gefallen!!!



Viele Aktivitäten der Klasse entstanden jedoch weiterhin in Hamburg und in der damaligen Gemeinschaft.

Da war zum Beispiel ein Training im Olympia-Zentrum Schilksee. Fieta Jacobsen hatte sich engagiert, um vier Tage Training auf einem Seegewässer für die CONGER-Segler auf die Beine zu stellen. Tolle Nummer - erst 4, dann 5, dann 6 Windstärken aus Ost, auflandig also, was natürlich nichts für des Seesegelns ungeübte Segler war.

Horschi segelte mit Billy und - um den CONGER nicht kentern zu lassen - opferte sich und ging außenbords. Erst knapp vor dem Ufer fischte die DGzRS ihn auf. Heinrich Schäfer vom Laacher See kenterte an der Fahrwassertonne durch, und erst mit Hilfe von geübten O-Jollen-Seglern konnte nach vielen Stunden der CONGER geborgen werden. Kommentar der O-Jollen-Segler: "Wir wußten gar nicht, daß Kühlschränke segeln können."

Aber nicht nur Regatten, auch Geschwaderfahrten wurden auf die Beine gestellt. So wurde ein Zelt vom Technischen Hilfswerk gechartert, Grill und Zapfanlage besorgt und ab ging's mit diversen CONGERn an die Schlei nach Kopperby, wo auf dem Grundstück einer Feriensiedlung das Zelt aufgebaut und gut und gerne mit ca. 30 Personen bevölkert wurde. Das Schnarchkonzert war dementsprechend - wie sich jeder wohl vorstellen kann. Der Service war Klasse, der örtliche Bäcker brachte morgens die frischen Brötchen und dank der Campingausrüstung verschiedener Mitsegler war immer ausreichend Essen und Trinken da. Natürlich war mal wieder Wind in ausreichender Menge vorhanden, so daß nur Samstag gesegelt werden konnte - nur fliegen ist schöner!

Ja - und die Deutschen Meisterschaften, die waren natürlich immer Spitze. Jede einzelne hatte ihre speziellen Höhen. Diese alle zu beschreiben, wäre eine Wiederholung der Berichte, die Jahr für Jahr im CONGER-Rundschreiben, später im CONGER-Spiegel zu lesen waren.

Wer Lust hat, kann ja dort noch einmal nachlesen und wird auch zu vielen anderen Themen wieder auf sehr viel Interessantes und Amusantes treffen.

Hilke Reuter



## Seeschlacht 1980 auf dem Steinhuder Meer

Viele waren von weither angereist, dabei 25 CONGER-Mannschaften und ebensoviele Varianta-Crews. Das reizt die Gemüter, wenn es 'Startverschiebung' heißt. So auch an diesem Sonntagmorgen, den 18. Mai 1980. Es wollte nach dem Morgendunst kein Wind aufkommen, so dümpelten wir alle unter vollen Segeln in Prahm-Nähe.

Was tut man da, man bleibt in Sprechentfernung, besser noch Boot an Boot und versucht, durch Klönschnack oder ähnliches die Zeit zu vertreiben. Da die Sonne herauskommt, versuchen die Eisernen ihr ersten Sonnenbad.

10 Variantas hatten sich im Päckchen vor Anker gelegt und 9 CONGER sammelten sich in Dwarlinie aneinander und trieben kaum merklich voran. "Billy" Artus, an Bord von CC-3222 hatte mal wieder Durst bekommen und begann vom linken Flügel aus über 5 Boote hinweg ("Bitte an Bord kommen zu dürfen...") an den ersehnten Schluck zu kommen. Lustige Sprüche begleiteten sein Vorhaben.

Aber siehe da, rein zufällig trieben wir CONGER in voller Formation direkt auf die ankernden Variantas zu. Die ersten Zurufe ertönten, erst vorsichtig, dann herausfordernd. Alle merkten, irgendetwas muß geschehen oder wir laufen gegeneinander. Die Entfernung war schon auf 40m zusammengeschrumpft, man schaute sich schon gegenseitig ins Auge...

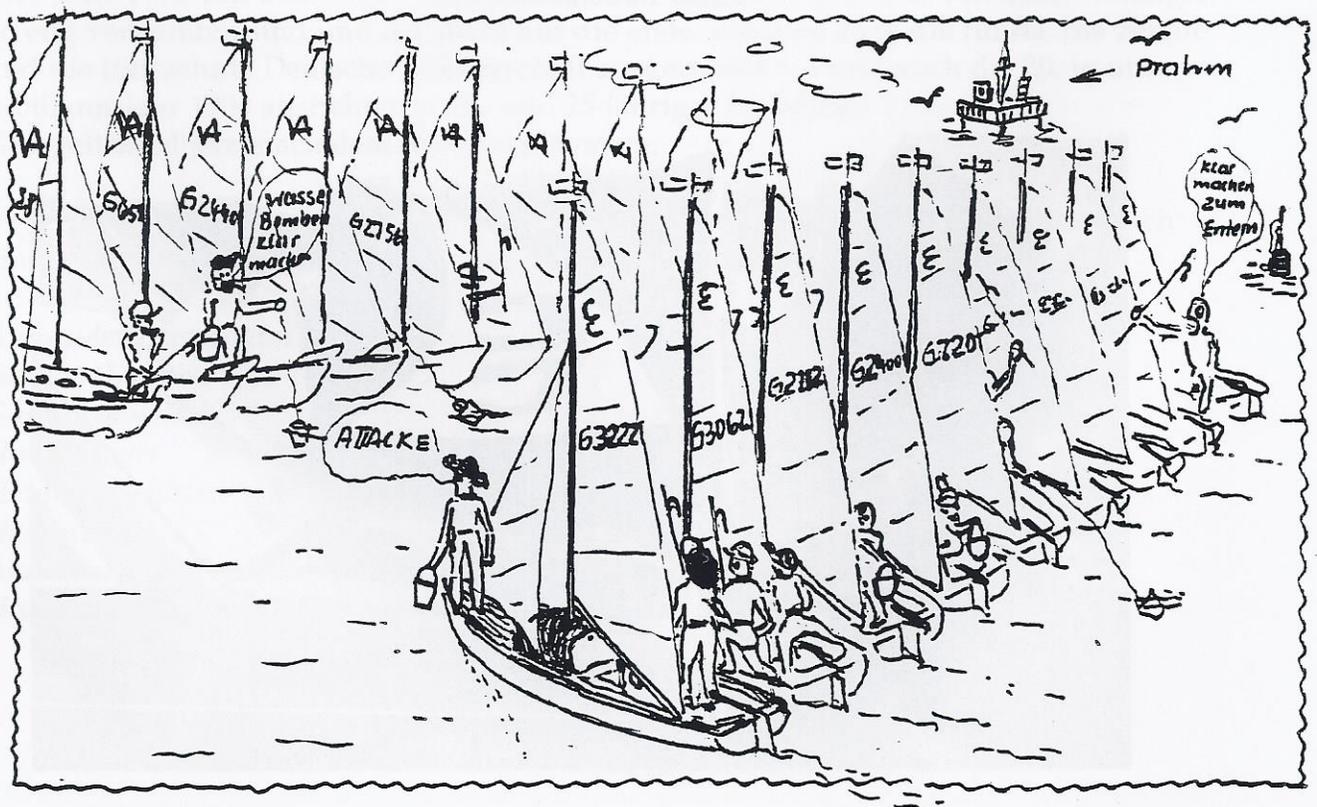
Aber dann war der Bann gebrochen und die Situation klar, daß es jetzt nur noch eine Seeschlacht geben kann, wie früher unter den großen Windjammern. In Windeseile waren alle nur erdenklichen Bordwaffen hervorgeholt, Bootshaken und Spinnakerbäume wurden zu Enterhaken, Pützen zu Geschossen und zum äußeren Schutz das Ölzeug angelegt und die Besatzung zum Nahkampf auf das Vorschiff befohlen. Jetzt waren es nur noch 20m und immer noch näher ran. Kommandos wurden laut, wer wen angreift, eine echte Kampfstimmung mit lauten Schmährufen und Gepolter an den Bordwänden. Das wird die erste Seeschlacht auf dem Steinhuder Meer. Und wir durften dabei sein mit Kampf- und Siegesstimmung. 15m nur noch, man will die ersten Enterleinen werfen!

Aber was war das? "Neptun" war plötzlich lebhaftig dabei und schickte eine einfallende Bö. Er wollte wohl solch eine Seeschlacht nur auf den großen Weltmeeren zulassen.

Aus war der Traum, Anker auf und beigedreht und alle Waffen wieder verstaut, die Gegenwart hatte uns wieder. Jetzt soll endlich die Regatta starten zum fairen gemeinsamen Wettkampf.

Wer dabei war, wird sich gern daran erinnern. Vielleicht erlaubt "Neptun" uns doch mal die Probe.

Crew CC-720 Hans-Georg Stiegler mit Bild von Horst Remke



# Interview mit Karl-Heinrich Lehmann in Neuwulmstorf vom 21.2.1995

geführt von Birgit Kirchner

**B.K.:** - Wer ist die Werft Fiberglas Technik?

**L.:** - Seit dem 1.1.1995 sind das mein Sohn Heiko Lehmann und ich, Karl-Heinrich Lehmann. Bis dahin hieß die Firma Fiberglas Technik, Lehmann und Jacob GmbH, und seit dem 1.1.1995 heißt sie Fiberglas Technik, Lehmann und Sohn GmbH.

**B.K.:** - Wieviele Mitarbeiter hat die Werft?

**L.:** - Im Augenblick sind wir 14 Mitarbeiter einschl. meinem Sohn und mir. Über den Winter haben wir immer ein oder zwei Leute weniger.

**B.K.:** - Seit wann gibt es die Werft Fiberglas Technik?

**L.:** - Seit 1970.

**B.K.:** - Wieso haben Sie und Herr Jacob Blohm und Voss verlassen?

**L.:** - Blohm und Voss hatte 1970 ein sehr schlechtes Geschäftsjahr. Der neue Vorstandsvorsitzende, von Thyssen, stellte bei einer Werksbesichtigung voller Erstaunen fest, daß es auch eine Kunststoffabteilung gab. Abends habe ich zu meiner Frau gesagt: "Du, paß mal auf, meine Tage bei Blohm und Voss sind gezählt." - und so war's. Alle Nebenfertigungen wurden dichtgemacht.

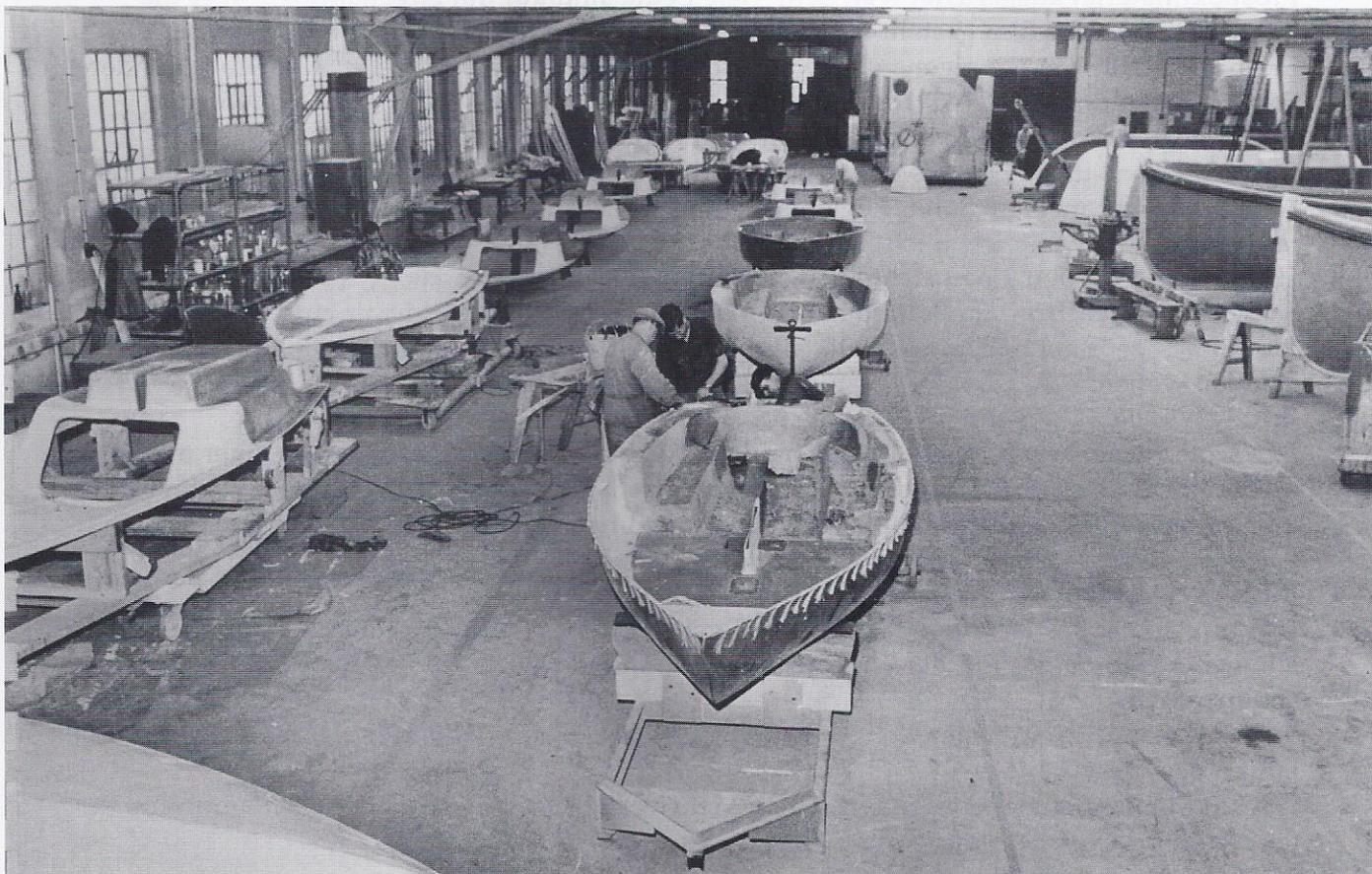
**B.K.:** - Und Sie haben die Lizenz für den Conger bekommen.

**L.:** - Nein, damals noch nicht, obwohl wir den Conger gerne mitgenommen hätten. Aber die Bedingungen, die Blohm und Voss stellte, waren zu hart. Wir hätten die Lizenz für 60 Boote im voraus zahlen und das Ersatzteillager für 490.000,-DM übernehmen müssen, und das konnten wir damals nicht. Und so erhielt Condor Yachtbau die Lizenz für 5 Jahre.

**B.K.:** - Stehen Sie in Kontakt mit dem japanischen Lizenznehmer?

**L.:** - Überhaupt nicht. Das war schon zur Zeit von Blohm und Voss so. Was daraus geworden ist, weiß ich einfach nicht und auch niemand bei Blohm und Voss.

**B.K.:** - Warum ist Herr Jacob jetzt nach so vielen Jahren ausgeschieden?



**L.:** - Rein aus Altersgründen. Es war schon lange geplant, daß er aufhört, wenn er 65 Jahre alt wird. Ich hatte gehofft, daß er noch ein bißchen länger bleibt. Aber er hat das kurz und trocken formuliert: Einmal ist Schluß. Bis dahin haben wir 24 Jahre zusammengearbeitet, haben wir uns Tisch an Tisch gegenüber gegessen, in diesem Haus.

**B.K.:** - Ihr Sohn ist jetzt in die Werft eingetreten. Wird er die bisherige Politik der Werft fortführen oder hat er andere oder weiterführende Zielsetzungen?

**L.:** - Er möchte auch weitere Dinge machen, z.B. technische Teile, wie z.B. die Waschbecken für den Airbus und Ähnliches, um auch unser know how zu erweitern. Aber die Zielsetzung ist ganz eindeutig, den Laden zu vergrößern, um auch mehr Segelkunden betreuen zu können, die hierher kommen und Dinge kaufen wollen, die mit der Segelei zu tun haben, Ersatzteile, Farben usw., die wir bisher nicht geführt haben. Deshalb soll auch unser Laden vergrößert werden.

**B.K.:** - Sie wollen also der Werft einen Zubehörshop anschließen. Was versprechen Sie sich davon?

**L.:** - Wir haben die Erfahrung gemacht, daß wir hier am Hamburger Stadtrand in einer sehr günstigen Ecke liegen, so daß das Ladengeschäft jedes Jahr ohne größere Werbung immer ein bißchen zunimmt. Es kommen Leute, die uns fragen: „Haben Sie das und das? Dann brauche ich nicht in die Stadt zu fahren.“ Vor drei Wochen, da kam jemand, der unbedingt Gummistiefel haben wollte und ganz enttäuscht war, daß wir die nicht hatten und er nun doch extra in die Stadt fahren mußte.

**B.K.:** - Bemühen Sie sich darum, den Conger auch im Osten zu verbreiten? Wegen seines enorm geringen Tiefgangs wäre er z.B. das ideale Boot für die Mecklenburgische Seenplatte. Nehmen Sie an den Barther Segeltagen teil, um das Boot dort bekannt zu machen?

**L.:** - Davon habe ich zwar gehört, aber bisher habe ich noch nichts unternommen. Bemüht im Osten haben wir uns sogar kräftig, schon deshalb weil wir dort Verwandtschaft haben. Dort liegt die alte Heimat meiner Frau. Und wenn wir dort durch die Gegend fahren, z.B. in Waren am Müritzsee, einem unheimlich schönen Gewässer, dann ärgert es uns immer ein bißchen, wenn wir nur ein oder zwei Segel sehen, Conger gar nicht. Wir hatten einen Sommer lang einen Conger dort stehen mit einem jungen Mann daneben, der mit viel Prospektmaterial ausgerüstet war. Sehr viele Leute sind auf ihn zugekommen, aber die kühnste Frage, die ihm gestellt wurde, war: "Was kostet das denn gebraucht?" Unsere Erfahrung, selbst in der eigenen Verwandtschaft ist so, daß die Leute im Augenblick andere Sorgen haben und das Geld, was sie haben, eher fürs Auto ausgeben als für ein Schiff.

**B.K.:** - Segeln Sie selbst Conger - Tourensegeln oder Regattasegeln?

**L.:** - Wir haben unser eigenes Boot in Holland. Wir segeln schon mal mit jemandem auf der Alster oder mit meinem Sohn. Regattasegeln juckt zwar, aber das werde ich wohl erst in zwei Jahren machen, wenn ich auch Rentner bin.

Heiko wird jetzt peu à peu einsteigen. Unser Handicap ist eben, daß wir in der Hochzeit des Segelns auch Hochzeit im Betrieb haben. Wir müssen leider im Sommer auch samstags vormittags geöffnet haben, weil 90% aller Kunden, die einen Conger kaufen, ihn samstags abholen wollen.

**B.K.:** - Wieviele Conger verkaufen Sie im Jahr?

**L.:** - Gute Frage. Wenn man das immer so wüßte. Wir haben 1994, auch nach einer mäßigen Messe in Düsseldorf, 40 Conger verkauft; aber das ist deshalb so gut gelaufen, weil wir hier im Norden sehr viele Betriebssportgemeinschaften haben. Die haben in 94 sehr rege gekauft. Ansonsten verkaufen wir zwischen 20 und 30 Conger.

**B.K.:** - Wie ist die Nachfrage 94/95?

**L.:** - Im Augenblick ist es so, daß wir mehr gebrauchte Conger verkaufen können als neue. Ich weiß nicht, ob das mit der allgemeinen Wirtschaftslage zu tun hat, aber das ist wohl anzunehmen.

**B.K.:** - Was kostet ein neuer Conger heutzutage? Ist er sehr viel teurer als in den letzten Jahren geworden?

**L.:** - Im Moment kostet er segelfertig incl. Mehrwertsteuer 14.500,- DM. Er ist damit um 3% teurer geworden, aber von 93 auf 94 haben wir nicht erhöht.

**B.K.:** - Davon werden Sie kaum leben können. Womit verdienen Sie Ihr Geld, um sich den Luxus des Conger-Baus leisten zu können? Was machen Sie außer dem Conger und dem Monarch?

**L.:** - Wie recht wie recht. Luxus ist Conger-Bau nicht. Er ist eine feste Größe in unserem Unternehmen. Aber es kommt dazu, daß wir im Winter gebrauchte Conger ausbauen, reparieren und sie im Frühjahr, wie jetzt gerade, wieder verkaufen. Wir verkaufen den Monarch und den Conger, aber keine anderen Boote, die wir im ganzen selbst bauen und auch ausrüsten, mit Segeln und allem drum und dran. Das machen wir nur für Conger und Monarch. Alle anderen Boote, die wir bauen, sind sogen. Kaskos. Im Augenblick ist das größte 11 m; das ist der Ostsee-Trawler mit Maschinenfundamenten drin, mit Aufbauten usw. Er wird als Kasko geliefert und bei den Kunden ausgebaut. Wir haben schon immer viel für die Werftindustrie gearbeitet. Behälter, Schwimmwestenbehälter, Batteriekistenbehälter, Decksgestühl für Butterfahrer. Inzwischen sind dazu gekommen: Rettungsinselcontainer, Rettungsringkästen, Waschbecken für die Airbus-Industrie, wasserdichte Türen, also sehr viel für den Schiffsbau, aber auch Behälter für alle möglichen Anlässe, z.B. auch Wasserbehälter für Krankenhäuser.

In den Jahren seit der Wiedervereinigung haben wir für die großen Behältnisse von Kläranlagen die Deckel hergestellt. Der größte Deckel, den wir gemacht haben, hatte einen Durchmesser von 125 m. Das größte Boot, das wir gemacht haben, war ein 17m Boot. Das größte Teil, das wir je hergestellt haben, ist diese *Insel*, das sog. *Atoll*. Das hat 27 m Außendurchmesser und ein GFK-Gewicht von 42 t.

**B.K.:** - Wer kauft einen Conger? Haben Sie Beobachtungen zu den Käuferschichten? Hat sich diesbezüglich in den letzten Jahren etwas verändert?

**L.:** - Die typische Conger-Familie ist so zu definieren, daß die Eltern noch segeln und die Kinder schon segeln. Wenn Familien mit einem 13 bis 14-jährigen Kind zu uns auf die Bootsausstellung kommen, dann wissen wir, das könnte eine gute Conger-Familie werden. Die Jüngeren wachsen dann leichter in die Segelszene rein, die Älteren treten vielleicht irgendwann mal ab. Aber wir haben auch sehr viele Rentner dabei, die bis hoch in die 80er Jahre segeln. Die normale Käuferschicht sind nicht die unter 20-Jährigen, das ist klar. Die jungen Leute wollen gern sportlich segeln mit Spinnaker und so weiter. Eine große Käuferschicht sind auch Segler, die aus anderen Klassen kommen, wo sie nasse Hintern kriegen und sagen: "Ich möchte weiter Jolle segeln, aber eine, bei der ich ein bißchen mehr Schiff um mich habe und trocken segeln kann."

**B.K.:** - Wieviele Conger wurden bisher verkauft?

**L.:** - Wir sind jetzt ungefähr bei der Segelnummer 3800. Ein paar Boote laufen im Ausland, in Dänemark, in der Schweiz, in Holland, in Belgien, aber die meisten laufen in Deutschland. Allerdings sind tausend Nummern nach Japan verkauft worden, und ob die gebaut worden sind, weiß man selbst bei Blohm und Voss nicht. Man hat nie irgendwelche Nachfragen aus Japan gehabt, obwohl es in Deutschland anfangs einige Probleme bei der Produktion geben hatte.

**B.K.:** - Wieso werden die Segelnummern nicht fortlaufend vergeben?

**L.:** - Eigentlich werden sie fortlaufend vergeben, aber wir müssen die Segel ja vorher ordern. Es gibt Kunden, die bestellen ein normales Tourensegel. Und wenn sie dann hier sind, dann möchten sie doch lieber ein Regattasegel. So kommt es zu Verschiebungen. Außerdem muß gesagt werden: Bei Blohm und Voss ist es uns anfangs gelungen, die Baunummer mit der Segelnummer identisch zu halten. Das haben wir aber nur eine Saison durchgehalten, aus den oben genannten Gründen. Denn das bedeutete: Segelnummern raus und neue Segelnummern einkleben. Und deshalb sind die Nummern jetzt getrennt.

Es kommt auch vor, daß jemand aus irgendwelchen Gründen gerne die Nummer ... haben möchte, und wenn das einigermaßen hinkommt, dann kommen wir diesen Wünschen nach.

**B.K.:** - Machen Sie alle Teile selbst, die Sie für die Herstellung des Congers benötigen?

**L.:** - Masten und Bäume beziehen wir, aber wir rüsten sie selbst aus mit den Beschlägen. Die Beschläge beziehen wir extra. Ruderblätter und Schwerter machen wir selbst. Wir entwerfen auch selbst den einen oder anderen Beschlag; auch die Scheuerleiste ist unser eigenes Profil,

der Bugschutz unsere eigene Erfindung. So gibt es viele Dinge, die wir auf den Conger zuschneiden, so daß auch andere Jollenbauer gelegentlich nach dem einen oder anderen fragen, aber meist ist ihnen der Einkauf zu teuer.

**B.K.:** - Mit welchem Segelmacher arbeiten Sie zusammen?

**L.:** - Wir arbeiten hauptsächlich mit Moritz zusammen. Das hängt einmal damit zusammen, daß Herr Feltz alter Conger-Segler ist, daß wir bei Blohm und Voss jahrelang gut zusammengearbeitet haben und daß wir auch den Eindruck hatten, daß er sich bemüht, - wie andere Segelmacher auch. Und wenn jemand unbedingt ein Brüdersegel haben möchte, dann bekommt er das auch.

**B.K.:** - Verkaufen Sie auch gebrauchte Conger? Was muß man beim Kauf eines gebrauchten Congers beachten?

**L.:** - Außer dem Gesamtzustand muß man die Verbindung der Teile zueinander, die Decksverklebung usw. beachten. Wir geben auch auf gebrauchte Conger 12 Monate Garantie, weil Einsteiger häufig gebrauchte Boote kaufen, um erst einmal zu testen und deshalb nicht gleich so viel Geld ausgeben wollen. Wenn der Kunde mit Boot und Garantie vom Hof fährt, weiß er, daß er mit seinen Problemen nicht alleine steht. Das fördert auch unser Geschäft.

**B.K.:** - Führen Sie auch Reparaturarbeiten durch? Sind sie zahlreich?

**L.:** - Ja, und wir führen sie auch gerne durch, aber wir schieben sie natürlich gerne in den Winter, weil da mit dem Neubau nicht so viel los ist.

**B.K.:** - Wie kam es zur Entwicklung des Congers? Was war die Zielsetzung bei Blohm und Voss?

**L.:** - Der Conger ist eigentlich entstanden durch den Vorstandsvorsitzenden Herrn van Riet, der um 1963/64 eine Amerika-Reise gemacht und dort festgestellt hatte, daß sehr viel aus GFK hergestellt wurde. Er rief bei Blohm und Voss eine Kunststoffabteilung ins Leben. Angefangen haben wir mit Fensterelementen und einer Hoovercraft-Lizenz für Rettungsboote. Dann kamen Batteriekästen und allerhand Behältnisse dazu. Außerdem bestellte er in Amerika einen Hawk. Er wurde hier begutachtet und wir entschieden, daß wir eine solche Jolle gerne bauen wollten. 1963 hat Blohm und Voss den ersten Hawk ausgestellt. Dann wurde ein Segler angeheuert, Uli Libor. Er und ich als Abteilungsleiter der Abteilung Kunststoffbau haben ihn getestet und Herrn van Riet mitgeteilt, daß kein deutscher Segler auf das Ding steigen würde. Seine Reaktion: Dann baut ein besseres Boot. Das war der Anfang vom Conger. Von dem Hawk sind nur zwei Dinge geblieben: Die Länge von 5m und die Breite von 1,80m. Dann wurden neue Linien gezeichnet von Herrn Feltz, und das Deck habe ich hauptsächlich gezeichnet. Die Zielsetzung war, sich im Kunststoffbau zu entwickeln. Dabei war dieses Boot nur ein Weg.

**B.K.:** - Wann war der erste Conger fertig?

**L.:** - Ich meine 1964. Wir haben dann eine sog. Nullserie gebaut, die sollte 30 Stück umfassen, aber wir mußten diese Nullserie wegen verschiedener Schwierigkeiten immer wieder unterbrechen. Das ging sehr langsam voran. Auf einer Bootsausstellung - ich glaube, das war 1964 - hatten wir schon die Ausstellungsfläche gemietet, nur der Conger war immer noch nicht fertig. Den Conger, der zur Ausstellung mußte, haben wir in Nachtschicht mit der ganzen Besatzung vom technischen Büro fertig laminiert. Unser größtes Handicap war damals das Entformen. Wir kriegten die Dinger einfach nicht heil aus der Form. Wir haben die ersten Conger mit dem Kran aus der Form geholt, aber in Stücken. Als wir den Conger soweit marktreif hatten, daß er auch auf den Ausstellungen anerkannt und von den Seglern ernst genommen wurde, ging die Entwicklung sehr rasant. Ich kann mich erinnern, daß wir in 1967/68 die größte Zahl verkaufter Conger in einer Saison hatten, nämlich 320 Stück. Die Beschlaglieferanten konnten diese Dimension kaum liefern.

**B.K.:** - Was sind die Besonderheiten dieser Jolle? Gibt es Vorteile gegenüber anderen Jollen?

**L.:** - Vorteile kann man nicht sagen. Boote sind natürlich verschieden konzipiert. Natürlich gibt es Vorteile, z.B. wenn man ab einem gewissen Alter trockener segeln will, ist es sicherlich von Vorteil, in einem Conger zu sitzen. Der hohe Wiederverkaufswert ist ebenfalls ein Vorteil.

**B.K.:** - Warum hat man sich damals für die Schlupfkajüte entschieden?

**L.:** - Es war nicht der Wunsch, eine Schlupfkajüte zu machen, sondern etwas mitnehmen und auch an Bord lassen zu können. Wir haben dieses Wort nicht erfunden und es sogar als unschön empfunden; eigentlich sollte das nur ein ordentlicher Stauraum sein.

**B.K.:** - Wodurch ist es möglich, daß sich der Conger sowohl für das Touren- als auch für das Regattasegeln eignet?

**L.:** - Es sollte von Haus aus ein Tourenboot sein. Die Regattaszene hat sich erst ein paar Jahre später entwickelt. Erst als der Conger beim DSV zur Klasse wurde, und dazu mußte eine bestimmte Bootszahl laufen, erst da ging die Regattaszene los.

**B.K.:** - Was empfehlen Sie: Klapp- oder Steckmast?

**L.:** - Uns ist das egal. Fakt ist, daß der Klappmast immer mehr Freunde findet und daß wir im Jahr sehr viele Boote umbauen, für Fahrtensegler, aber auch für Regattasegler.

**B.K.:** - Hat das einen Einfluß auf die Segeleigenschaften?

**L.:** - Na ja, natürlich, aber inzwischen kann man auch den Klappmast so trimmen, daß der Unterschied nicht mehr sehr groß ist. Das hängt mit dem neuen Mastfuß zusammen und auch mit den Unterwanten.

Sie wurden für den Klappmast entwickelt, denn wir hatten festgestellt, daß der Klappmast vor dem Wind stark durchbiegt. So wurden die Unterwanten erfunden. Und inzwischen sind sie auch bei Regattaseglern, die einen Steckmast haben, sehr beliebt.

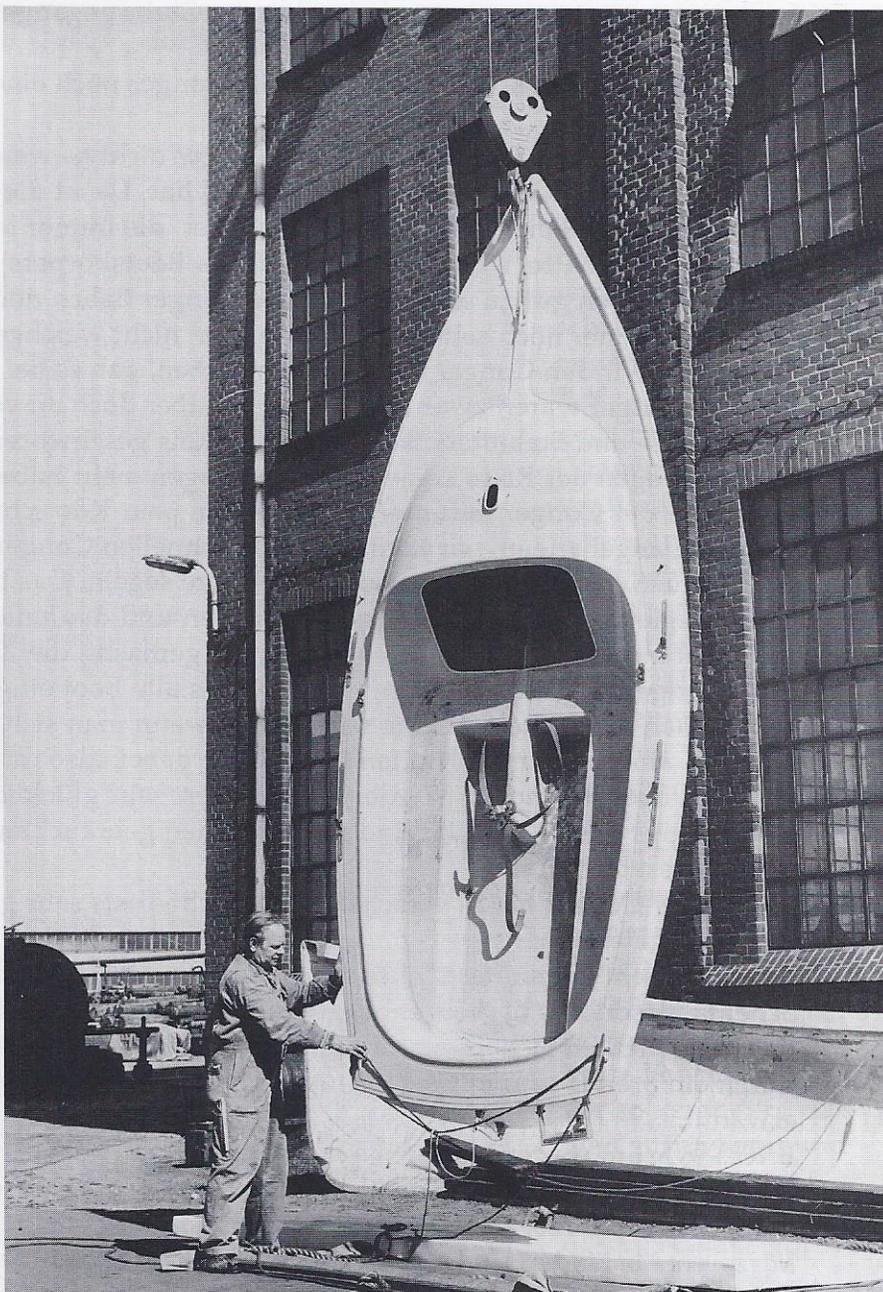
**B.K.:** - Warum muß die Saling lose gefahren werden?

**L.:** - Das ist wohl ein bißchen Geschmacksache, denn nicht alle fahren sie lose. Außerdem sind inzwischen die Kunststoffaugen für die Saling entwickelt worden, damit man gleich bei Mastdurchbiegung Widerstand hat. Es hängt davon ab, wie jeder sein Rigg trimmt. Es gibt Leute, die ihr Rigg ganz hart fahren und andere, die es ganz schlabbrig fahren. Da wage ich also keinen Rat zu geben.

**B.K.:** - Wie hat man die besondere Stabilität des Congers erreicht?

**L.:** - Das ist auch aus der Geschichte geboren. Man

hat damals gesagt, der Conger soll ein Boot für die breite Schicht sein, auch für Nicht-Segler. Es war bezeichnend, daß der erste Conger, der gebaut worden ist, VW-Preis hatte. Das waren damals um die 4.000,- DM. Von uns Technikern wurde daraus abgeleitet, daß wir den



Conger dann auch so robust bauen müssen wie einen Käfer, damit nicht nur die Segler mit den weißen Turnschuhen darauf herumspazieren können. So haben wir also recht solide gebaut bis Condor-Yachtbau die Lizenz für den Conger erhalten hat (1972-1977). Der Ärger zwischen Condor-Yachtbau und Blohm und Voss ist ja deshalb entstanden, weil Condor-Yachtbau das immer nur als Füllarbeit neben ihren riesigen 14m-Motoryachten gemacht hat. Zum Bruch ist es gekommen, als ein Vorstandsmitglied von Blohm und Voss über eine Messe ging und feststellte, daß da eine Riesen-14m-Motoryacht stand, und ganz hinten, unter deren Heck, stand ein Conger auf einem Wagen, aber nicht aufgeriggt. Daraufhin fragte Blohm und Voss 1977 bei uns an, ob wir nicht den Conger bauen wollten. Die Bedingungen waren jetzt günstiger, und wir schlossen einen Lizenzvertrag ab. Und so bauen wir seit dem 1.1.1978 den Conger.

**B.K.:** - Was wurde getan, um die Jolle bekannt zu machen? Wie kommt es, daß die Jolle hauptsächlich im Norden, insbesondere an der Alster, Verbreitung gefunden hat?

**L.:** - Das beantwortet sich von selbst. Blohm und Voss hat sie am Ort gesponsort, einige Leute an der Alster haben sie gesegelt, sind in die Clubs gegangen, d.h. wir haben unsere Umgebung damit versorgt.

**B.K.:** - Wie kommt es, daß selbst sehr alte Conger noch einen hohen Wiederverkaufswert haben?

**L.:** - Ich muß dazu sagen, daß sich der Conger nicht so weich segelt, weil er von Haus aus eben so konzipiert ist, daß er mehr Stabilität hat. Da ist die Entwicklung genau gegenteilig gelaufen, wie vielleicht beim 420er oder 470er, die immer leichter geworden sind. Als der Conger Klasse hatte, wurde das Gewicht des Bootkörpers auf 210 kg festgelegt, und die sind auch heute noch gut zu erreichen. Ältere Conger haben noch ein bißchen Übergewicht, aber sie segeln immer noch sehr gut, weil sie eben nicht weichgesegelt sind.

Gerade als wir den Conger übernommen haben, gab es bei dem Conger eine sog. Reißserie, d.h. die Conger waren zwar stabil, kriegten aber doch an verschiedenen Ecken und Kanten Spannungs- und Stabilitätsrisse. Wir haben uns geschworen, daß wir den Conger so bauen, daß wir wegen der Risse keine Beanstandungen mehr haben - schon wegen der Garantie. Dann war der Conger mitunter natürlich ein paar Kilo schwerer als er sein durfte. So hat uns jahrelang angehängen, wir könnten keine schnellen Conger bauen. Wobei man ja nicht nur Boote bauen kann, die immer nur erste Plätze segeln. Das hat uns jahrelang geschadet, zumal einige Segler sich neue Conger gekauft haben und dann nicht mehr vorne mitgesegelt sind, vielleicht auch, weil sie sich nicht die Mühe gemacht, die Zeit genommen haben, für das Boot den richtigen Trimm zu finden, während das alte Boot eingespielt war.

Inzwischen ist das kein Thema mehr, denn wenn man sich die ersten 15 der Rangliste anguckt, sind immer ein Haufen neue Boote dabei, also ca. 50% Boote, die wir gebaut haben. Wir sind über den hohen Wiederverkaufswert sehr glücklich. Es gibt Leute, die haben die einschlägige Presse verfolgt und finden keinen gebrauchten Conger, zumindest nicht zu einem passablen Preis.

**B.K.:** - Der Conger hat in verschiedenen Yacht-Tests sehr gut abgeschnitten. Woraufhin wurde er getestet?

**L.:** - Die Yacht hat ein feststehendes Programm und verfährt immer nach einem bestimmten Schema. Besonders hervorgehoben wurden die guten Segeleigenschaften, auch bei viel Wind, das hohe Maß an Sicherheit, die Verarbeitung und die vielen Ergänzungsmöglichkeiten durch ein breites sinnvolles Zubehörangebot. Negativ wurde übrigens nur die Schlupfkajüte erwähnt.

**B.K.:** - Warum war es nötig, eine neue Form herzustellen?

**L.:** - Es ist oft nötig, eine neue Form herzustellen, denn eine Form verbraucht sich. Wenn aus einer Form 100, 120, 130 Conger raus sind, dann muß die Oberfläche der Form in immer kürzeren Abständen nachpoliert werden. Wenn die Stunden ein erträgliches Maß überschreiten, muß eine neue Form her. Dafür gibt es hier eine Mutterform, den sog. "Wahrsager". Wir haben diese Mutterform vor 2 Jahren spiegeln lassen, damit wir backbord und steuerbord auch wirklich gleich haben. Ansonsten ist sie identisch mit der Form, die es seit eh und je gegeben hat.

**B.K.:** - Was heißt das: Die Form ist gespiegelt?

**L.:** - Früher war es nicht möglich, zwei gleiche Hälften zu bauen. Jedes Boot hatte mehr oder weniger ungleiche Hälften. Durch die Oberfräsen ist es jetzt möglich, zwei gleiche Hälften herzustellen. Sie tasten den Rumpf an einer Seite ab und fräsen auf der anderen Seite die gleiche Kurve. Zu dieser Spiegelform haben wir uns entschlossen, weil wir anhand der Schablonen gemerkt haben, daß da Beulen waren. Heute hat der Conger ein besseres Unterwasserschiff als vorher, jedenfalls in der Linienführung.

**B.K.:** - Was waren die Kriterien bei der Vermessung der neuen Form?

**L.:** - Nun, alles, was zum Rumpf gehört, ist in Anwesenheit von Günter Ahlers, Klaus Artus und Günter Halle vermessen worden. Dazu gehören die Stevenform, die Spiegelneigung, Schwertbolzen, Fockleitschiene, Durchmesser des Inspektionsluk, das Gewicht, die Abmessungen von Schwert und Ruder, Mast und Großbaum, die Wanten, die Beschläge usw. Alles dies wurde auf die Toleranzen überprüft und für gut befunden.

**B.K.:** - Wie kommt es, daß die neuen Conger wesentlich leichter sind als die alten?

**L.:** - Wir könnten heute den Conger noch einen Tick leichter bauen, aber dann würde er auch wieder teurer. Wir könnten z.B. Kevlar oder Kohlefaser einsetzen, aber den Preis, den wir

dann fordern müßten, den kann man nur bei Olympiabooten erzielen. Das lohnt sich nicht. Auch alte Boote fahren gut vorne mit, obwohl sie schwerer sind als die neuen Boote.

**B.K.:** - Was hat sich gegenüber dem alten Conger noch verändert?

**L.:** - Man kann natürlich an einem Boot dieser Größe nur Liebe zum Detail entwickeln. Da machen wir einen anderen Großschotbeschlag, da noch eine kleine Verstärkung, weil ich da noch etwas anschrauben kann. Die Hängegurte sind etwas eleganter geworden. Die Mittelkonsole haben wir so verändert, daß man sitzen kann und nicht mehr wie auf einem Balken hockt. Solche Details läßt man sich von Zeit zu Zeit einfallen, weil man merkt, daß man noch etwas besser



machen kann. Auch wenn eine neue Decksform gemacht werden muß, kann man z.B. eine Fläche für einen Beschlag vorsehen usw.

**B.K.:** - Und das ist unabhängig von den Klassenvorschriften möglich?

**L.:** - Ja, wenn dadurch keine größeren Gewichtsverlagerungen entstehen. Es hat mal einen kleinen Disput gegeben, daß z.B. die Sitzbänke 1 cm oder 1,5 cm niedriger oder höher waren als bei anderen Booten. Da hat man Verrat gewittert, aber es war nur eine neue Decksform gemacht worden, die wieder die ursprüngliche Form hatte. Die alte hatte sich dadurch, daß wir den warmen Kunststoff rein tun, gewölbt, und wir mußten sie ausspachteln. Dadurch waren die Sitzflächen ein bißchen höher. In den Klassenvorschriften steht darüber nichts.

**B.K.:** - Verwenden Sie neue Baustoffe, Materialien?

**L.:** - Neue Baustoffe verwenden wir nicht. Das einzige, was immer mehr in den Vordergrund getreten ist, ist die Osmose, die bei den Congern zum Glück nicht zugeschlagen hat, weil Blohm und Voss immer gute Materialien verwendet haben, und wir auch. Es kann aber doch zu Osmose kommen, wenn Schiffe nicht gepflegt werden oder die Gelcoat-Schicht verletzt wird. Jedenfalls ist es so, daß alle Conger unten im Rumpf mit einem Isophthalsäureharz versehen werden.

**B.K.:** - Was versteht man unter "Sandwich-Bauweise"?

**L.:** - Wir setzen sog. Firematten zwischen die Harzschichten, die einen gewissen Sandwich-effekt geben. Dadurch wird die Bruchlastfestigkeit vergrößert und das Laminat wird dicker. Deshalb legt man es in waagerechte Flächen ein. Sandwich entsteht dadurch, daß man hier und da durch das Aufeinanderbringen der tragenden Schichten eine größere Dicke und eine größere Bruchlast erreicht.

**B.K.:** - Wie beurteilen Sie Ihre Zusammenarbeit mit der Klassenvereinigung?

**L.:** - Sie hat sich furchtbar gut entwickelt. Die Klassenvereinigung hat uns z.B. auf den Messen viel geholfen. Wir freuen uns sehr darüber.

**B.K.:** - Haben Sie Wünsche an die Klassenvereinigung? Würden Sie gerne an der Jolle etwas ändern, was aber die Klassenvorschriften nicht zulassen?

**L.:** - Im Augenblick haben wir so ein heißes Thema nicht. Es ist gut, daß wir bei der Linie geblieben sind und daß keine Materialschlacht daraus geworden ist. Wir könnten ja aus geschäftlichen Gründen sagen: "Warum laßt ihr keinen Spinnaker, keine Genua zu?" Aber das würde die ganze Segelszene verändern, und das wäre nicht reell. Wir haben viele Kunden, die gerade zum Ausdruck bringen, daß sie es gut finden, daß alles so schlicht und einfach ist.

**B.K.:** - Liebe Renate, lieber Karl-Heinz, ich danke Euch für das Gespräch. Ich habe viel gelernt, erst schon bei der Führung und jetzt im Gespräch auch. Danke.

**L.:** - Wir bedanken uns auch für Euer Interesse.

## Das „schwache“ Geschlecht in der CONGER-Szene

Nein - schwach sind die Frauen auf dem CONGER überhaupt nicht ! Zum einen brauchen sie " Muckis ", um an den Schoten zu reißen, zum anderen Köpfcchen, um dem starken Geschlecht das Segeln so angenehm wie möglich zu gestalten.

Wenn man mal die letzten 20 Jahre der CKV Revue passieren läßt, wird einem das sehr deutlich, worüber wir uns hier jetzt etwas auslassen wollen.

Denn die Geschicke der CONGER KV und des CONGERS sind, wie wir festgestellt haben, im Wesentlichen immer wieder von Frauen stark beeinflusst worden !

Fangen wir mal ganz vorne an :

Bereits Ende der 70er Jahre waren Susanne Gnass für die Jugendarbeit und Hilke Reuter für die Öffentlichkeitsarbeit im Vorstand verantwortlich. Auch in den weiteren Jahren waren immer wieder aktive Seglerinnen Mitglieder des Vorstandes. Hinzu kamen etliche Damen, die aktiv im Hintergrund mitgearbeitet und organisiert haben. Man erinnere sich z.B. an Gisela Neuerburg, die mehrere Jux- Regatten auf der Alster auf die Beine gestellt hat. Oder auch Barbara Ahrons, die nach ihrer aktiven CONGER- Zeit sich noch oft für die Klasse eingesetzt und viel für die CONGER arrangiert hat.

Auf die längste Amtszeit im Vorstand kann Karin Ostmeier zurückblicken, von 1979 bis 1992 - und auch die Vielseitigste : Jugendwart, Schriftwart, 2. Vorsitzende.

Aber auch auf dem Wasser sind die CONGER- Frauen ganz vorne : Margitta Heinemann hat 1977 die 1. Deutsche CONGER Meisterschaft auf dem Dümmer gewonnen. Und Irmchen Artus als Vorschoterin wurde 1979, 1980 und 1982 mit ihrem Mann Billy Deutscher Meister. Verfolgt man die weiteren Ergebnisse, so tauchen immer wieder ganz vorne in den Ergebnislisten weibliche Vorschoter und Steuerfrauen auf.

Und auch das Blättern in alten Ergebnislisten von Ranglistenregatten oder Jahresranglisten bringt Erstaunliches zu Tage :

1979 segelten bei der Deutsch- Englischen Freundschaftsregatta schon 4 ( von 6 ) gemischte Mannschaften im deutschen Team mit.

Im gleichen Jahr waren 14 Damen in der Rangliste vertreten. 1981 sogar 23 und es wurde positiv auf die gemischten Mannschaften hingewiesen. Das absolute Highlight : 34 Damen sind 1984 in der Jahresrangliste aufgeführt !



Etwas schwächer vertreten sind über die Jahre allerdings reine Damenmannschaften, die über längere Zeit zum gemeinsamen Segeln zusammengekommen sind. Nach längerem Suchen konnten wir lediglich vier Kombinationen entdecken :

- Susanne Gnass und Anne Olters
- Julia Pechstein und Karin Ostmeier
- Babsi und Bixi Artus
- Julia Pechstein und Babsi Artus.

Das schließt natürlich nicht aus, daß so manches Mal auch eine reine Damenmannschaft unterwegs war, wie z.B. die Gewinner der Roten Laterne 1978 : Martina Müller und Marlies Sagner.

In Anbetracht dieser Tatsache ist es allerdings bedauerlich, daß die segelnden CONGER-Damen kaum Chancen haben, auch mal einen Damenpreis zu gewinnen. Denn da ist die Klasse etwas zurückhaltend. Was gibt es denn schon an Preisen ?

1975 hat der damalige Bundesminister für Finanzen, Hans Apel, einen Damenpokal für die bestplatzierteste Seglerin beim CONGER- Auftakt in Laach gestiftet. Leider gewann ihn Irmchen Artus gleich dreimal hintereinander - und weg war er ! Aber zum Glück stiftete 1978 der Bundesminister für Verteidigung, Hans Apel, einen neuen Pokal, der bis 1985 lief und dann endgültig von Hansi Rendel gewonnen wurde.

Bei der CONGERkanne in Hamburg gibt es seit langen Jahren einen Preis für die beste Steuerfrau, der schon dreimal neu gestiftet wurde. Einer dieser Preise wanderte lange Jahre immer zwischen Julia Pechstein und Maggi Hedinger hin und her, bis Maggi ihn dann endgültig gewinnen konnte. Aber dieser Preis ist anscheinend sehr attraktiv, denn zur CONGERkanne kommen deshalb viele Steuerfrauen an den Start.

Und was hat die CKV getan ? Sie hat einen Wanderpreis für die beste Steuerfrau in der Jahresrangliste gestiftet, auf dem sich inzwischen viele verschiedene Namen befinden.

Wie wäre es denn mal mit einem weiteren Damenpreis? Die DEUTSCHE MEISTERSCHAFT der CONGER würde sich da gut anbieten. Dort gibt es nämlich bisher noch nichts für die beste Steuerfrau, Vorschoterin oder beste Damen-Crew. Schade eigentlich !

Zum Abschluß der Betrachtung über die segelnden CONGERfrauen möchten wir ein Zitat der Vorschoterin Christa Schneider zu einer Regatta am Dümmer wiedergeben :

" Fazit : Freude über das bestandene Abenteuer, blau-grün verzierte Körperteile und um Erfahrungen reicher. "

Aber es sind ja nicht nur die Seglerinnen, die dieser Klasse das gewisse Etwas geben. Genauso wichtig sind die vielen, vielen Frauen im Hintergrund. Sie ermöglichen ihren Männern und Kindern das Segeln und Regattasegeln, indem sie einfach mit dabei sind. Sie sorgen für aufgeräumte Wohnwagen, Zelte und Hotelzimmer. Schleppen leere Bierkästen weg und trocken die nassen Klamotten. Begrüßen ihre " Helden " am Steg mit frisch gezapftem, kaltem Bier. Für das leibliche Wohl backen sie Kuchen, kochen Kaffee, schnibbeln Salate und bereiten die tollsten Buffets vor. Wer erinnert sich nicht gerne an die Festzelte am Dümmer, in Lingen oder die sich biegender Tafeln am Allersee ! Und auch die Grillorgien am Kinderkarussell in Schanzenberg ( Ratzeburg ) sind ein leibhaftiger Beweis dafür !

Und es geht auch noch anders : da hat sich 1985 eine Frau hingestellt und die gesamte DM auf dem Mühlenberger Loch auf Video festgehalten, vertont und für Interessierte auch kopiert: Miss Movie !

Wir haben in unserem Bericht nur einen kleinen Teil der aktiven CONGER- Damen aufgeführt. Viele Namen und Gesichter sind uns wieder eingefallen. Und in unserer Erinnerung gibt es noch viele Geschichten und Erlebnisse zu diesem Thema. Und so mögen uns bitte all diejenigen nicht böse sein, die wir nicht namentlich erwähnt haben oder die uns nicht mehr eingefallen sind ! In den 23 Jahren CONGERsegeln haben wir so viele Mitseglerinnen kennengelernt ! Einige sind noch heute dabei, sei es auf dem Wasser oder an Land.

Unser Eindruck ist jedenfalls : DIE CONGERklasse ist ein starke Klasse - mit und dank ihrer Frauen !

Julia Pechstein und Karin Ostmeier

## Beste Steuerfrau

- 1973 Susanne Gnass  
(Hamburger Yacht- und Motor-Club)
- 1974 Susanne Gnass  
(Hamburger Yacht- und Motor-Club)
- 1975 Margitta Heinemann  
(Lübecker Segel-Verein)
- 1976 Margitta Heinemann  
(Lübecker Segel-Verein)
- 1977 Margitta Heinemann  
(Lübecker Segel-Verein)
- 1978 Margitta Heinemann  
(Lübecker Segel-Verein)
- 1979 Julia Pechstein  
(Akademischer Segel Verein Hamburg)
- 1980 Margitta Heinemann  
(Lübecker Segel-Verein)
- 1981 Julia Pechstein  
(Akademischer Segel Verein Hamburg)
- 1982 Margrit Hedinger  
(Hamburger Segel-Club)
- 1983 Julia Pechstein  
(Akademischer Segel Verein Hamburg)
- 1984 Julia Pechstein  
(Akademischer Segel Verein Hamburg)
- 1985 Margrit Hedinger  
(Hamburger Segel-Club)
- 1986 Julia Pechstein  
(Akademischer Segel Verein Hamburg)
- 1987 Margrit Hedinger  
(Hamburger Segel-Club)
- 1988 Julia Pechstein-Pfau  
(Akademischer Segel Verein Hamburg)
- 1989 Margrit Hedinger  
(Hamburger Segel-Club)
- 1990 Julia Pechstein-Pfau  
(Akademischer Segel Verein Hamburg)
- 1991 Dorothee Baus  
(Post-Sport-Verein Koblenz)
- 1992 Dorothee Baus  
(Post-Sport- Verein Koblenz)
- 1993 Dorothee Halle  
(Post-Sport-Verein Koblenz)
- 1994 Petra Rupprich  
(Segler-Verein Paderborn)
- 1995 Margrit Köther  
(Hamburger Segel-Club)

## Und weiter ging's ...

Die Anerkennung des CONGER als Nationale Klasse durch den DSV Ende Oktober 1975 war sicherlich das wichtigste Ereignis in der bisherigen Geschichte der CONGER-Klassenvereinigung. Hier einige Überschriften aus verschiedenen Zeitungen, die über dieses Ereignis berichteten:

### Der DSV machte einen Rückzieher

Ja, selbst der heilige DSV ist in den Augen der Conger-Segler ihrer Klasse gegenüber mehr als reserviert eingestellt. Und sie werden auch den Verdacht nicht los, daß die Anhebung von hundert auf zweihundert Boote als Mindestgröße für eine meisterschaftswürdige Klasse eine Conger-Maßanfertigung gewesen ist.

### Conger jetzt Nationale Klasse

*Ämtliche Mitteilungen 3/74 DSV (7. Feb. 1974)*  
**Deutsche Conger-Klassenvereinigung**

#### **I. Status der Klassenvereinigung**

Auf Grund der über 100 registrierten Boote hat der DSV der Conger-Klasse offiziell den Meisterschafts- und Leistungsmaßstatus zuerkannt.

Und so stand dann endlich 1977 der Austragung der ersten Deutschen Meisterschaften nichts mehr im Wege. Es war der Segel-Club Frankenau Lembruch am Dümmersee, der sie - wie schon viele CONGER-Regatten vorher - ausrichtete, und das unter reger Teilnahme der Öffentlichkeit. Sogar der Kanzler Helmut Schmidt bekundete sein Interesse an der Klasse in einem Telegramm:

Telegramm		Deutsche Bundespost		Verz. vermerke	
Datum	Empfänger	Leitvermerk	Datum	Uhrzeit	
7 09 13	HTSt Osnebrück			09 16	
Platz	Namenszeichen 89110 BDNV D =		Platz 47	Gesendet	Namenszeichen 350 11
ZCZC 543 BDNV/TLX 97/89 28 0824					

Es freut mich, daß es der "CONGER" inzwischen zur Anerkennung durch den Deutschen Seglerverband gebracht hat und wünsche der vom Segel-Club Frankenau Lembruch ausgerichteten ersten Deutschen Meisterschaft guten Verlauf. Leider kann ich selbst an der Regatta nicht teilnehmen. Entgegen anderslautenden Presseberichten möchte ich jedoch klarstellen, daß ich mit meinem "CONGER" manche steife Brise auch trockenen Fußes überstanden habe. Allen Teilnehmern an der 1. Deutschen "CONGER"-Meisterschaft wünsche ich Mast- und Schotbruch.

Helmut Schmidt, Bundeskanzler

Und so wurde denn der erste Deutsche Meister ermittelt; es war eine Meisterin: Margitta Heinemann mit ihrem Mann, beide vom Lübecker Segel Verein.

Glückwunsch des Kanzlers zur Conger-DM

## Lübecker holten ersten Conger-Titel

**Zur ersten Deutschen Meisterschaft der Conger auf dem Dümmer hatten 27 Mannschaften gemeldet.**

Fast wäre die Premiere noch danebengegangen: Wegen Flaute mußten drei Wettfahrten vorzeitig abgebrochen werden und anstatt der sechs vorgeesehenen Läufe konnte der Segel-Club Frankenau Lembruch angesichts der Wetterlage nur fünf Läufe über die Bahn bringen. Bundeskanzler Helmut Schmidt, selbst langjäh-

riger und begeisterter Conger-Segler, wünschte den Teilnehmern Mast- und Schotbruch. Vielleicht lag es auch daran, daß die Meisterschaft schließlich doch zur Zufriedenheit aller ablief.

Ungewöhnlich knapp war dann der Ausgang: Das Lübecker Lehrerehepaar Margitta und Hans-Peter Heinemann holte sich den Titel vor den punktgleichen Hamburgern Klaus Propfe/Georg Schroedter. Vier weitere Mannschaften aus Hamburg folgten.

Yacht 21/77

Von nun an gab es jedes Jahr eine Deutsche Meisterschaft, da es der Klasse bisher immer gelungen ist, die Bedingungen des DSV - wenn auch manchmal nur mit Mühe - zu erfüllen.

Das herausragende Ereignis 1978 war der Erwerb der CONGER-Lizenz durch die Firma Fiberglas Technik Lehmann und Jacob, die Werft, mit der die Klassenvereinigung bis heute sehr gut und zum beiderseitigen Nutzen zusammenarbeitet.

Die Aktivitäten der Klasse weiten sich aus. Es werden regelmäßig Theorie-Abende über Trimm und Taktik durchgeführt, die das Niveau der Klasse weiter heben sollen.

Die erste Geschwaderfahrt wird in die Wege geleitet und führt an die Schlei (s. Seite 34). Die Fahrten an die Friese-Meere werden unter der Führung von Horst Remke und später Josef Driller schnell zur Tradition.

1985 wird die 15. Regatta um den Challenge Cup ausgetragen, einer Freundschaftsregatta zwischen dem British Weser Yacht Club und dem Hamburger Segel-Club, die jährlich wechselnd auf englischen Buson-Jollen bzw. dem CONGER ausgetragen wird. Dieses Jahr -1995 - fand sie zum letztenmal statt.

Die Regatta-Aktivität weitet sich über das ganze Bundesgebiet aus, die Mitgliederzahlen steigen.

Bei ihrem 10-jährigen Jubiläum kann die CONGER-Klassenvereinigung auf eine erfolgreiche Arbeit zurückblicken.

Doch es gibt auch weiterhin viel zu tun: Die Klassenvorschriften und die Satzung müssen immer wieder den sich verändernden Umständen und Ansprüchen der Zeit und den Wettsegelbestimmungen des DSV angepaßt werden (z.B. Unterliekstrecker, Verlängerungstropfen für die Fockschotblöcke, Decksdurchbrüche, neue Vermessungsvorschriften für die Fock...). Zu diesem Zweck wird 1989 ein Technischer Ausschuß gegründet, der die Klassenvorschriften komplett überarbeitet. Dabei soll er einerseits den Bedürfnissen an Technik und Innovation gerecht werden und andererseits

aber den einfachen Standard des CONGER wahren, ein Dilemma, vor dem die Klassenvereinigung schon immer gestanden hat und sicherlich auch in Zukunft immer stehen wird.

*Zitat aus dem Rundschreiben 4/76 über die Jahreshauptversammlung:*

*"Wenn Sie diese Punkte der Segelvermessung durchgelesen haben, werden Sie sicher sagen:" Schon wieder neue Vermessungsbestimmungen, was kommt auf uns denn noch alles zu?"*

*Natürlich ist eine Entwicklung unserer Klasse zu einerseits 'lahmen Wochenendbooten' und andererseits 'hochgezüchteten Regattaschiffen' in keiner Weise wünschenswert. Gerade der hohe Grad an Einheitlichkeit ist seit jeher - und erst recht durch die neuen sehr engen Vermessungsbestimmungen - einer der Hauptgründe dafür gewesen, daß viele Regatta-Segler anderer Klassen in das Lager der CONGER-Segler hinüber gewechselt sind.*

*Dennoch ist der Wunsch vieler Tüftler unter uns nach einem möglichst schnellen Schiff verständlich. Auch unterstützt der Vorstand das Bestreben, den verbliebenen Trimm-Spielraum optimal auszunutzen, um die seglerischen Möglichkeiten und das ohnehin nicht sehr günstige Ansehen unserer Klasse zu verbessern."*

1987 findet die Deutsche Meisterschaft erstmals auf einem kleinen Binnenrevier, dem Laacher See, statt, und 1991 wird die Jahreshauptversammlung erstmals außerhalb von Hamburg in Haltern durchgeführt, um der starken Verbreitung der CONGER-Klasse im mittel- und westdeutschen Raum Rechnung zu tragen.

1992 werden die Fünf Neuen Länder in die Satzung der CONGER-Klassenvereinigung aufgenommen, der Fall der Mauer 1989 hatte es möglich gemacht.

Zum 100-jährigen Geburtstag des Hamburger Segel-Clubs findet die Deutsche Meisterschaft mit Sondergenehmigung des DSV auf der Alster - dem Ursprungsgewässer des CONGER - statt mit einer Rekordbeteiligung von 54 Booten!

Erstmalig erscheint der Prospekt "CONGER aktuell", der seitdem jährlich neu aufgelegt wird.

1993 feiern wir mit dem Segel-Club Frankenau Lembruch, dem wir von allen Anfängen an eng verbunden sind und der nicht nur die erste, sondern auch die fünfte, die zehnte und die fünfzehnte Deutsche Meisterschaft ausgerichtet hat und auch die 20. in unserem Jubiläumsjahr 1996 ausrichten wird, sein 25-jähriges Bestehen.

Gesegelt wird jetzt nach dem low-point-System.

1996 ist das Jubiläumsjahr der CONGER-Klassenvereinigung, und es gibt tatsächlich einige Mitglieder, die ihr 25 Jahre lang die Treue gehalten haben:

*Alexander Eversmann*

*Gernot Haefeker*

*Gerd Lembcke*

*Horst Meyer*

*Heinrich Schäfer*

*Helmut Strack*

*Akademischer Segel Verein Hamburg c/o Elke Simon*

*Hamburger Yacht- und Motorboot-Club c/o Claus Schmidt*

**Wir gratulieren herzlich !!!**

Birgit Kirchner

## Das CONGER-Lied

(Melodie: Mein Hut der hat drei Ecken

Text: Gemeinschaftsproduktion der CONGER-Segler des SC-Eich und der Segelfreunde Reffenthal  
am 8.3.1980 anlässlich eines Seglerhocks in Peter Scheibners Seemannsklause.)

1. Mein CONGER hat ein Vorschiff  
und hinten eine Plicht  
und dann noch ´ne Kajüte,  
sonst wär ´s ein CONGER nicht.
2. Mein CONGER hat zwei Segel,  
zwei Segel hat mein Schiff,  
und hätt es nicht zwei Segel,  
so hätt ich ´s nicht im Griff.
3. Mein CONGER hat zwei Wanten,  
das Vorstag und das Rigg,  
ganz hinten steckt ein Ruder,  
ei, ist das Boot nicht schick?
4. Mein CONGER hat ´nen langen,  
´nen starken, dicken Mast,  
ein Fähnlein hat er oben  
und unten den Ballast.
5. Mein CONGER hat zwei Löcher,  
die man auch Lenzer nennt,  
das ist die Bordtoilette,  
wenn ´s in der Hose brennt.
6. Mein CONGER hat zwei Farben,  
zwei Farben hat mein Schiff  
und hinten noch zwei Narben  
vom letzten Tonnenschiff.
7. Mein CONGER hat ein dickes,  
ein rundes Hinterteil,  
doch vorne wird er schnittig  
so wie ein Silberpfeil.
8. Mein CONGER schwimmt meist oben,  
doch manchmal tut er ´s nicht,  
und zeigt der Mast nach unten,  
am CONGER liegt es nicht.
9. Mein CONGER ist kein Dickschiff,  
er ist kein Düsenjet,  
was ihm vielleicht an Speed fehlt,  
macht er an Schönheit wett.
10. Mein CONGER der ist Klasse,  
ich weiß es ganz genau,  
auch einhand leicht zu segeln,  
zur Freude meiner Frau.
11. Mein CONGER fährt ohne Motor,  
er stinkt und lärmt auch nie,  
fährt selbst bei leichten Winden,  
braucht keine Energie.
12. Drum kauf Dir einen CONGER,  
´nen CONGER poppig bunt,  
fahr damit auch Regatten,  
dabei geht ´s immer rund.
13. Mein CONGER ist gemeldet,  
mit Namen und mit Zahl,  
bei Petrus in dem Himmel,  
dem lieben Gott zur Qual.
14. Gibt ´s dort noch diese Klasse,  
ist alles für mich klar,  
denn wenn ich einmal tot bin,  
ein CONGER der ist da.

Refrain: Holladihia hopsassa, holladihi, holladiho  
holladihia hopsassa, holladihiaho.

## 25 Jahre CONGER

Dies heißt nicht nur Regattasegelei, sondern auch

*segeln "just für fun"  
segeln mit und gegen den Wind  
wandern mit dem Boot über das Wasser  
am Abend stets in einem anderen Hafen  
das heißt auch bereits Bekanntes neu zu entdecken  
die Natur hautnah erleben.*

*Hier ist noch der direkte Kontakt gegeben.  
Man ist in ganz starkem Maße aufeinander angewiesen.  
Hier wird "Seemannschaft" praktisch erlebt.*

Dies sowie der Umgang miteinander machen den Flair aus, von dem das Wandersegeln in der Gemeinschaft lebt. Wer diese Gemeinschaft einmal erlebt hat, kommt meist nicht wieder von ihr los und nimmt immer wieder an den Wanderfahrten teil, die wir Paderborner seit 14 Jahren in Folge ausrichten. Seit 1986 kommt nun auch der Obmann für das Fahrtensegeln aus Paderborn.

Da wir mit unserem Angebot nur anregen wollen, haben wir es auf 4 Tage beschränkt. Weil jedoch der Wassersport eine nasse, kalte aber auch windige Angelegenheit sein kann, sind wir mit unserer Standard-Wanderfahrt auf den Friese-Meeren geblieben. Denn hier ist segeln immer möglich; auch gibt es hier direkt am Wasser Cafés, in denen man durchnäßt und fast erfroren auch im Friesennerz willkommen ist.

Anbei eine grobe Übersicht über die bisherigen Touren. In den genannten Orten wurde geslipt bzw. übernachtet (über die gesegelte Strecke sagen sie nur wenig aus).

Euer Obmann für das Fahrtensegeln  
Josef Driller



## Übersicht über unsere Wanderfahrten seit 1983

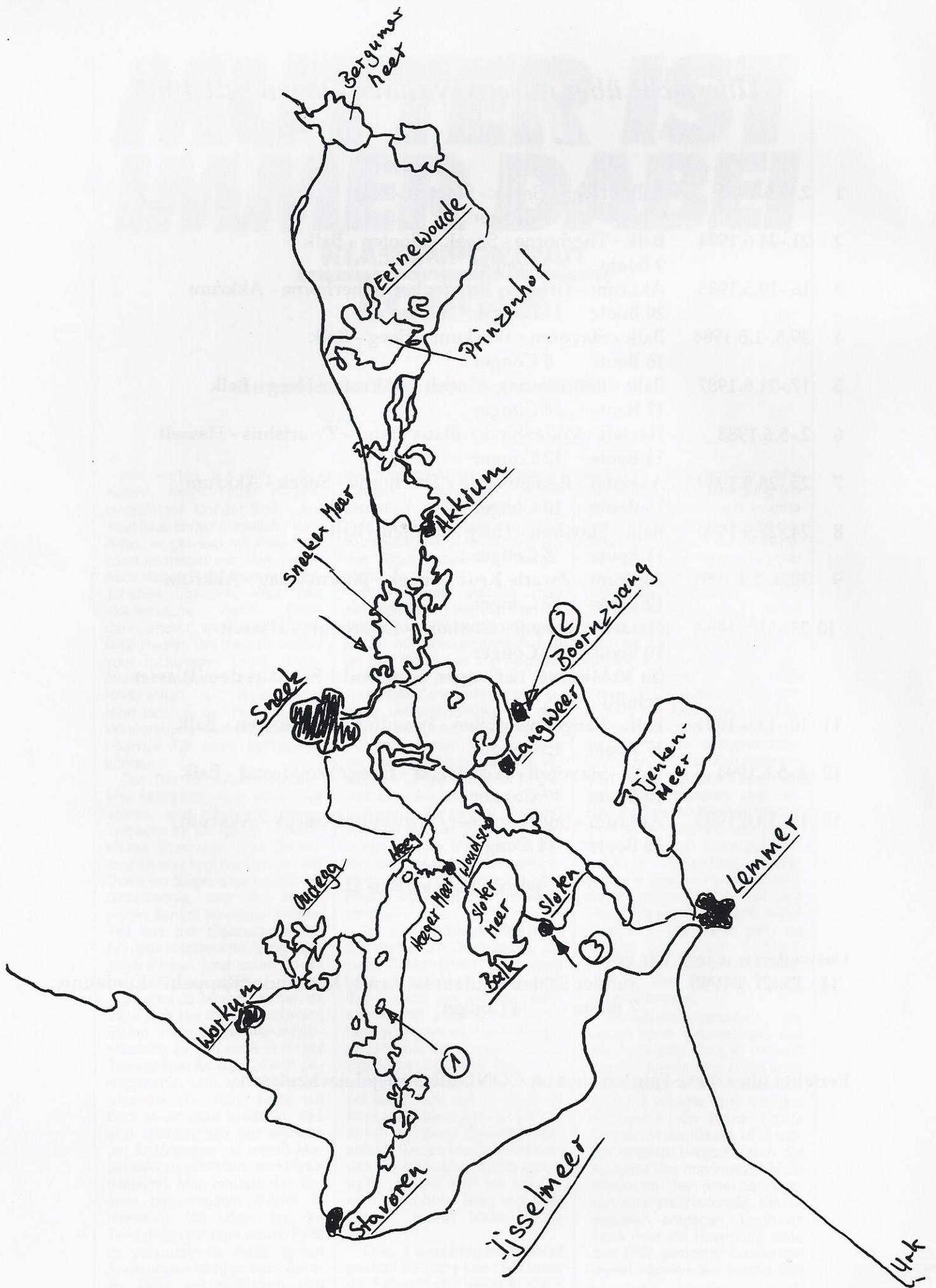
- 1 2.-5.6.1983 Balk - Heeg - Sneek - Slooten - Balk  
9 Boote 4 Conger
- 2 21.-24.6.1984 Balk - Therhorne - Sneek - Slooten - Balk  
9 Boote 7 Conger
- 3 16.-19.5.1985 Akkrum - Grouw - Prinzenhof - Therhorne - Akkrum  
20 Boote 13 Conger
- 4 29.5.-1.6.1986 Balk - Stavoren - Workum - Heeg - Balk  
16 Boote 8 Conger
- 5 17.-21.6.1987 Balk - Boornzwaag - Sneek - Akkrum - Heeg - Balk  
17 Boote 8 Conger
- 6 2.-5.6.1988 Hasselt - Vollenhove - Blaue Hand - Zwartsluis - Hasselt  
14 Boote 12 Conger
- 7 25.-28.5.1989 Akkrum - Eernewoode - Therhorne - Sneek - Akkrum  
13 Boote 10 Conger
- 8 24.-27.5.1990 Balk - Stavoren - Heeg - Slooten - Balk  
11 Boote 5 Conger
- 9 30.5.-2.6.1991 Akkrum - Zwarte Kruz - Sneek - Boornzwaag - Akkrum  
12 Boote 12 Conger
- 10 28.-31.5.1992 Hasselt - Blokzijl - Giethorn - Zwartsluis - Hasselt  
19 Boote 12 Conger  
(in 30 Minuten 12 Conger, 1 Lis und 1 Fam aus dem Wasser geholt)
- 11 10.-13.6.1993 Balk - Langehoekpollen - Woudfennen - Slooten - Balk  
17 Boote 15 Conger
- 12 2.-5.6.1994 Balk - Stavoren - Woudsend - Heeg/Woudsend - Balk  
18 Boote 17 Conger
- 13 15.-18.6.1995 Akkrum - Sneeker Meer/Prinzenhof/Sneek - Akkrum  
18 Boote 14 Conger

Siehe die Karte auf Seite 32

Desweiteren waren wir vom

- 14 25.-27.5.1995 auf der Schlei: Lindaunis- Arnis/Missunde/Kappeln - Lindaunis  
7 Boote 4 Conger

Berichte über diese Fahrten sind im CONGER-Spiegel nachzulesen.



## *Schlei - Geschwaderfahrt* *21. - 22. Juli 1979*

12 CONGER - 30 Teilnehmer

150 Grillwürste - 20 kg Grill-Steaks

- Stichworte, die das Herz genau so hoch schlagen lassen, wie das der beteiligten Segelkameraden, Segelkameradinnen und Gäste!

Freunde hatten diese Geschwaderfahrt organisiert, ein großer Kreis hatte Detailaufgaben übernommen, und so standen wir dann am Freitag, dem 20. Juli 1979 vor einer Fläche, auf der ein 30-Personenzelt des Roten Kreuzes aufgebaut werden sollte.

Nicht, daß wir es selbst nicht geschafft hätten, aber wir konnten unseren Ratgeber W.W. (Willi Wenske) in seinem Mitteilungs- und Wissensdrang nicht zähmen und ließen ihn laufen, ließen ihn tun!

"Det Ding steht da noch nich richtig, Paule, dat muß Du doch seh'n - Fritze, wat machste denn da? Parallel muß dat da steh'n, sonst fällt Dir de janze Chose auf 'n Koppe!"

Schließlich stand alles und nichts war "auf 'n Koppe" gefallen.

Der Klare kreiste und die ersten Grillwürste endeten da, wofür sie bestimmt waren: im Magen hungriger "Zeltbau-Herren".

Die Nacht war kühl und das Einschlafen kompliziert! Redete da doch immer einer die merkwürdigsten Sachen daher: und schlafe einmal ein, wenn Du vor Lachen kaum Luft bekommst!

Am 21. Juli 1979 waren wir dann komplett - der Start zur Geschwaderfahrt konnte erfolgen.

Boen und hackiges Wasser auf der sonst so lieblich aussehenden Schlei verlangten Aufmerksamkeit und Reaktion, Gegenwind und Strömung zwangen in der Enge bei Arnis zu kurzen Kreuzschlägen, ein großer "Brocken" zog diesen oder jenen fast magnetisch an und bei der sog. "Breite" pflügten einige über oder auf dem Schottergrund. Nicht immer kann man die gesamte Breite für die Schläge ausnutzen. Auf der Ost wurde das Wasser durch Strömung, Neerstrom und geringe Tiefe ausgesprochen bockig und hart.

Nach einer sportlichen Kreuzfahrt über 7 Meilen trafen wir uns bei "herrlichstem Sonnenschein" an einem kleinen Steg. Thema: "Das war zünftig, das brachte Spaß, im letzten Teil wurde es richtig unangenehm, ein Mordsdrücker faßte mich." Das war die Palette des Erlebnis ersten Teils.

Der zweite Teil - der Rückkurs! 7 Meilen in 60 Minuten! Fast geschlossenes Feld, mit dem Wellenkamm surfend, etwas schwoiend in das Wellental und gehoben von der nächsten Welle.

Wer von Gefühlen etwas hält, hatte hier eine vollkommene "Gefühlswelt"! Der Schreiber will sich nicht verlieren, aber der Ausdruck "einmalig und herrlich" beinhaltet alles!!!

Und unser "CONGER"?

Wir kennen ihn! Wir kennen ihn von der Alster, von der Elbe, von Grömitz, Niendorf und Travemünde. Er war auch auf der Schlei "unser CONGER", der sich unter den Händen von Kennern und Könnern erneut bewährte.

Er ist schon eine Jolle besonderer Provenienz!

Grill-Steaks - der Magen war uns auf "ausgedörrt" gesunken. Der Gedanke schon an diese herrliche Atzung machte nervös, unbeherrscht ... und wie schlichen sie am Grillrost

vorbei, nur um einen Duft mitzunehmen, um sich anzureizen auf die folgenden 2 bis 3 oder 4 Steaks! - Wir hatten's ja! Und ... sie taten's auch!

Die herrliche Zufriedenheit des vollen Magens glättete die Gesichter, ließ Flaschen, Humor und Spaß kreisen bis .... ja bis: ein Corpus - triefend und tropfend - die Szene betrat! Keine Schlei-Loreley hatte ihn hereingezogen! Rutschend und stolpernd war er in das Bett der Schlei gestiegen! - In kühler Nacht wurde dieser Körper frottiert, von dem man sagt: "Es ist ein gewichtiger gewesen."

Gelenke und Sehnen halten nur so viel aus, wie man ihnen zumuten darf. Wenn der geschwollene Fuß auch nicht gut aussah, so hat dieser Segelkamerad sein Mißgeschick mit stoischer Ruhe ertragen, und seine humorvollen Bemerkungen über sein Pech bewiesen, daß er aus dieser mißlichen Situation für sich das Beste machte und uns von unseren Sorgen um ihn etwas abnahm.

Ruhe trat ein! Das Zeltinnere erwärmte sich durch die Leiber und durch den Atem 25 schnarchender, im Traum sprechender Insassen.

Der Sonntag brachte keine seglerischen Taten mehr, da sich das Wetter verschlechterte, die Mehrzahl der Teilnehmer sich eine frühzeitige Rückkehr erhoffte und der Abbau und die Reinigung in Ruhe und Gründlichkeit vorgenommen werden sollten.

Durchgehend vom Freitag bis zum Aufbruch am Sonntag: Es war eine kameradschaftliche, eine freiwillig disziplinierte Gemeinschaft, wie man sie heute nur noch selten antrifft.

Es war herrlich, daß sich einige Segelkameradinnen fürsorgend in diese Gemeinschaft stellten und so stetig tätig waren.

Wir haben uns gemeinsam ein schönes Erlebnis geschaffen.

**Und wer ist der große Anstifter dieses Erlebnisses???**  
**Der "CONGER" und die Gemeinschaft, die er schuf!**

Hilke Reuter



## *Fahrtensegler-Preis*

- 1981 Günter Naumann/ Uwe Scholz  
(Hamburger Segel-Club)
- 1982 nicht vergeben
- 1983 Horst Remke  
(Segler-Verein Paderborn)
- 1984 Horst Remke  
(Segler-Verein Paderborn)
- 1985 Horst Remke  
(Segler-Verein Paderborn)
- 1986 Olrik Laufer  
(Mindener Yacht-Club)
- 1987 nicht vergeben
- 1988 Horst Zielke  
(Segler-Verein Paderborn)
- 1989 Olaf Halle/ Dorothee Baus  
(Segel-Club RHE)
- 1990 nicht vergeben
- 1991 Michael Bonnet  
(Sport- und Kulturgemeinschaft Frankfurt)
- 1992 Nils Finn/ Jörg Finn  
(Eisenbahn-Turn- und Sportverein Altona-Eidelstedt v. 1880 e.V.)
- 1993 Karin Gunzelmann/ Heinz Gunzelmann  
(Ruderverein Angaria Hannover)
- 1994 Hans-Georg Stiegler/ Johannes Stiegler  
(Segler-Verein Paderborn)

## ***Ehrenvorsitzender***

1983 Horst Reuter  
(Hamburger Segel-Club)

## ***Ehrenmitglieder***

1975 Fritz Jacobsen - verstorben 1978 -  
(Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne)

1988 Klaus Artus  
(Hamburger Segel-Club)

## ***Goldene CONGER-Nadel***

1977 Klaus Propfe  
(Akademischer Segel Verein Hamburg)

1977 Daniel Bobby Reich  
(Segler Vereinigung Niederelbe/ Hamburger Segel-Club)

1977 Fritz Jacobsen - verstorben 1978 -  
(Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne)

1983 Klaus Artus  
(Hamburger Segel-Club)

1983 Horst Reuter  
(Hamburger Segel-Club)

1988 Klaus Grabner  
(Hamburger Segel-Club)

1989 Egon Uhlendorf  
(Hamburger Segel-Club)

1994 Karin Ostmeier  
(Akademischer Segel Verein Hamburg)

1994 Renate Böhmer  
(Hamburger Segel-Club)

## *Klassenobleute*

1971	Andreas Zels	(Hamburger Segel-Club)	- verstorben 1994 -
1972	Andreas Zels	(Hamburger Segel-Club)	- verstorben 1994 -
1973	Klaus Propfe	(Akademischer Segel Verein Hamburg)	
1974	Klaus Propfe	(Akademischer Segel Verein Hamburg)	
1975	Klaus Propfe	(Akademischer Segel Verein Hamburg)	
1976	Klaus Propfe	(Akademischer Segel Verein Hamburg)	
1977	Horst Reuter	(Hamburger Segel-Club)	
1978	Horst Reuter	(Hamburger Segel-Club)	
1979	Horst Reuter	(Hamburger Segel-Club)	
1980	Horst Reuter	(Hamburger Segel-Club)	
1981	Horst Reuter	(Hamburger Segelclub)	
1982	Horst Reuter	(Hamburger Segel-Club)	
1983	Klaus Grabner	(Hamburger Segel-Club)	
1984	Klaus Grabner	(Hamburger Segel-Club)	
1985	Klaus Grabner	(Hamburger Segel-Club)	
1986	Klaus Grabner	(Hamburger Segel-Club)	
1987	Klaus Grabner	(Hamburger Segel-Club)	
1988	Carsten Hillmann	(Oberweser Segel- Verein)	
1989	Carsten Hillmann	(Oberweser Segel-Verein)	
1990	Carsten Hillmann	(Oberweser Segel-Verein)	
1991	Carsten Hillmann	(Oberweser Segel-Verein)	
1992	Carsten Hillmann	(Oberweser Segel-Verein)	
1993	Ortwin Zauder	(Marine Regatta Verein)	
1994	Ortwin Zauder	(Marine Regatta Verein)	
1995	Ortwin Zauder	(Marine Regatta Verein)	

## *Deutsche Meister*

- |    |      |                   |  |
|----|------|-------------------|--|
| 1  | 1977 | Dümmer See        | Margitta Heinemann/ Hans-Peter Heinemann<br>(Lübecker Segel Verein)  |
| 2  | 1978 | Mühlenberger Loch | Klaus Propfe/ Georg Schrödter<br>(Akademischer Segel Verein Hamburg) |
| 3  | 1979 | Niendorf          | Klaus Artus/ Irmchen Artus<br>(Norddeutscher Regatta Verein/ HSC)    |
| 4  | 1980 | Mühlenberger Loch | Klaus Artus/ Irmchen Artus<br>(Norddeutscher Regatta Verein/ HSC)    |
| 5  | 1981 | Dümmer See        | Thomas Müller/ Volker Peters<br>(Akademischer Segel Verein Hamburg)  |
| 6  | 1982 | Ratzeburger See   | Klaus Artus/ Irmchen Artus<br>(Norddeutscher Regatta Verein/ HSC)    |
| 7  | 1983 | Steinhuder Meer   | Klaus Artus/ Bixie Artus<br>(Norddeutscher Regatta Verein/ HSC)      |
| 8  | 1984 | Eckernförde       | Thomas Müller/ Volker Peters<br>(Akademischer Segel Verein Hamburg)  |
| 9  | 1985 | Mühlenberger Loch | Thomas Müller/ Volker Peters<br>(Akademischer Segel Verein Hamburg)  |
| 10 | 1986 | Dümmer See        | Klaus Artus/ Irmchen Artus<br>(Norddeutscher Regatta Verein/ HSC)    |
| 11 | 1987 | Laacher See       | Olaf Halle/ Günter Halle<br>(Segel Club RHE)                         |
| 12 | 1988 | Ratzeburger See   | Olaf Halle/ Günter Halle<br>(Segel Club RHE)                         |
| 13 | 1989 | Plöner See        | Stephan Zeyn/ Karin Ostmeier<br>(Akademischer Segel Verein Hamburg)  |
| 14 | 1990 | Grömitz           | Olaf Halle/ Günter Halle<br>(Segel Club RHE)                         |
| 15 | 1991 | Dümmer See        | Olaf Halle/ Günter Halle<br>(Segel Club RHE)                         |
| 16 | 1992 | Alster            | Olaf Halle/ Günter Halle<br>(Segel Club RHE)                         |
| 17 | 1993 | Ratzeburger See   | Olaf Halle/ Günter Halle<br>(Segel Club RHE)                         |
| 18 | 1994 | Lingen            | Olaf Halle/ Günter Halle<br>(Segel Club RHE)                         |
| 19 | 1995 | Mühlenberger Loch | Olaf Halle/ Günter Halle<br>(Segel Club RHE)                         |

Wir danken den folgenden Firmen für Ihre Unterstützung bei der Herstellung unseres Jubiläumshäftes:

## *Brüdersegel feiert ein weiteres großes Jahr*

Liebe Congergemeinde!

Wir bedanken uns für die jahrelange, erfolgreiche Zusammenarbeit mit Ihnen und wünschen für 1996 und darüber hinaus viel Spaß und fairen guten Sport.

Auch in der kommenden Saison stehen wir Ihnen mit schnellen Segeln zur Verfügung.

Die Weiterentwicklungen für '96 laufen auf Hochtouren!

Die diesjährige DM sowie die RL zeigte einmal mehr die Überlegenheit unserer Segel. Die diesjährige Deutsche Meisterschaft hat auch uns als Segelmachern sehr viel Spaß gemacht und wir haben gern die Zeit dafür investiert.

**Bestes know-how für alle !**

**BRÜDERSEGEL**

- Segel für Jollen und Yachten
- Reparaturen
- Sprayhoods, Persenninge
- Takel- und Riggerarbeiten
- Rollrefferanlagen
- Zubehör
- Sails after sales service



BRÜDERSEGEL GMBH  
Rissener Straße 127  
22880 Wedel  
Telefon (04103) 6929  
Fax (04103) 161 14

Zum Jubiläum alles Gute,  
Ihre Brüdersegel - Crew

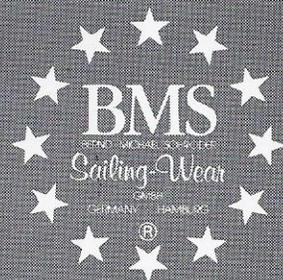
**MORITZ**

**SEGELTECHNIK VON SCHEFFERLING**  
**Ernst Schefferling (GmbH & Co)**

**23556 Lübeck-Roggenhorst II,**  
**Taschenmacher Straße 2,**  
**Telefon: 0451-87 996-0, Fax: 0451-87 996 70**

# «BMS-SAILING-WEAR»

## SKIPPER-JACKE „CLIMATE-XXL“



### Promis machten Regenjacken zum Kultobjekt!

## „MILANO-THERM“, Steppjacken und Westen



IM BMS-LIZENSIERTEN SPORT-FACHHANDEL  
**BMS BERND-MICHAEL SCHRÖDER SAILING-WEAR GMBH**  
D 20457 HAMBURG, TEL.: 040-374 35 67, FAX: 040-374 35 66



**CE**

**CONGER**  
Klassen-  
Vereinigung