

DER FERNE HORIZONT

Eine Geschichte des Seesegelns in der DDR

von
Rolf Bartusel

2022
MÜNSTER
RHEMA

Inhalt

Vorwort	7
Ein Interview geht seinen eigenen Weg – Eine Einleitung – . . .	13
Gezeitenwechsel I: Raja und Hiddensee	21
Aufgetakelt aus Ruinen	26
Neue Yachten für eine neue Gesellschaft	36
Beim Geld hört die Feindschaft auf	51
Deutsches Vereinswesen in neuem Format	59
Die vielfältige Welt der Sportgemeinschaften	73
Leinen los zum Auslaufen!	100
Binnen und Buten und die Seegrenze	122
Von der Freiheit des Meeres	145
Gezeitenwechsel II: Keine Ressourcen, aber Fantasie	158
Meister der See	174
Späte Blüten	208
Klar zur Wende?	216
Anhang	225
Auszüge aus dem Manuskript »Von der Elbe bis zur Oder«	225
Lexikon	244
Yachtliste	255
Danksagung	304
Anmerkungen	306
Quellen und Literatur	308
Bildnachweise	311
Personenregister	312

Schmidt herstellen kann. Laut BSG-Chronik auf »Initiative der Sportfreunde Winkler, Matzig und Zollatz« entscheiden sich sechs Wolgaster für den *Kormoran*-Riss, ebenso viele Yachten dieses Typs entstehen seit den 1970er Jahre unter den Namen *Alkor* (DDR 840), *Bummerang* (DDR 841), *Rubin* (DDR 842), *Manua* (DDR 843), *Rhea* (DDR 991) und *Burkäufer* in Gemeinschaftsarbeit am Dreilindengrund. So werden die Kimmrohre von vielen Händen unter Einbeziehung der auf dem Klubgelände vorhandenen Bäume in die passende Biegung gebracht. Entgegen der Warnung von Konstrukteur Siegel (»In Ihrem eigenen Interesse bitte ich Sie, keine größeren Änderungen vorzunehmen«) weichen einige Bauprojekte hinsichtlich Heck, Steueranlage und Antrieb unübersehbar von den Vorgaben ab. Es scheint nicht geschadet zu haben, bei meinem Besuch im Sommer 2021 liegen nach wie vor *Kormorane* am Steg des BSG-Nachfolgers Segel-Club Wolgast.

Auch hier die Frage, wie viele *Kormorane* gebaut wurden. Mangels Aufzeichnungen ist eine konkrete Zahl kaum zu benennen. Aber bereits der Widerhall in Wolgast legt nahe, dass es nicht ganz wenige gewesen sind. Während meiner Recherchen gelang es mir elf Yachten des Typs zu identifizieren, tatsächlich dürften es aber einige mehr gegeben haben.

Die positiven Berichte über die neuartige Konstruktionstechnik der *Kormoran* gelangen bis nach Halle/Saale, wo sich das Zentralinstitut für Schweißtechnik (ZIS) der DDR befindet. Geleitet wird die Einrichtung von Professor Werner Gilde, einem international anerkannten Experten für Schweißtechnik mit Begabungen auch in anderen Lebensbereichen. Professor Gilde interessiert sich sehr für den Segelsport und dessen technische Weiterentwicklung. 1957/58 führt dies zum Bau der ersten Yacht mit Kunststoffrumpf in der DDR, der *ZIS I* (5,5/51, GO 71). Hierzu lässt Gilde ein GUP-Laminat vom Holzrumpf des ebenfalls neu entstehenden 30er Seekreuzers *Tora* (5,5/48) abnehmen. Diesen hatte ihm der Sportfreund Kurt Debus von der BSG Motor Warnowwerft freundlicherweise zur Verfügung gestellt.

Nachdem die Bootswerft Krieger auf Rügen die Yacht fertiggestellt hat, werden Testfahrten auf der Ostsee unternommen, die schließlich bis Polen reichen. Da sich die *ZIS I* bewährt, darf sie 1960 zu einem Törn in die Gewässer zwischen Dänemark und Schweden aufbrechen, nördlichstes Ziel ist der Hafen von Göteborg. Die neuartige Plaste-Bauweise besteht auch diese Herausforderung.

Ein interessantes Projekt, doch am Ende handelt es sich um einen alten Riss in neuem Gewand, die Möglichkeiten sind sicherlich noch nicht ausgereizt. Dies bestätigen auch die Platzierungen auf Regatten, an denen die *ZIS I* seit den 1960er Jahren teilnimmt. Dem Sieg bei der Wettfahrt »Rund Rügen« 1965 folgen noch zweite und dritte Plätze bei der Greifswalder Tonnenregatta, danach reiht sich die *ZIS I* meistens weiter hinten ein. Es überrascht deshalb nicht wirklich, dass sich Professor Gilde von Siegels neuartiger *Kormoran*-Konstruktion begeistert zeigt:

»In Heft 5/1967 [...] berichtete W. Hoffmann über den Eigenbau der Kormoran aus Stahl. Am Abend, nachdem wir die Zeitschrift gelesen hatten, stellte meine Frau, die bei uns die Kasse führt, eine Rechnung über Soll und Haben auf, und am nächsten Tag ging ein Brief an den Konstrukteur Werner Siegel ab.«⁷

Offiziell kontaktiert hier der Privatmann Gilde den freiberuflichen Konstrukteur Siegel, man wird handelseinig, und 1970 übernimmt Werner Gilde die nach seiner Ehefrau benannte neue Segelyacht *Henriette* (GO 163). Wer die beruflichen Hintergründe beider Männer kennt, wird ahnen, dass die Sache dann doch nicht ganz so einfach abläuft. Stammt von Werner Siegel das Verfahren, den spantenlosen Rumpf aus einzelnen passenden Flächenelementen herzustellen, erweitert Professor Gilde das Vorhaben um die Idee, anstelle von Stahl Sandwich-Elemente aus Kunststoff zu verwenden. Das hört sich nicht unbedingt kompliziert an, reicht aber aus, um darauf ein Patent zu erhalten. Am 2. März 1968 melden Werner Gilde, sein Mitarbeiter Herrmann Schwarz und Werner Siegel das von ihnen entwickelte »Verfahren zur Herstellung von Bootskörpern aus glasfaserverstärkten Plasten« an.

Das nicht mehr ganz junge Ehepaar Gilde plant längere Ostsee-Törns und lässt sich die Yacht dementsprechend unter Gesichtspunkten des Komforts planen. Hier entsteht keine »Rennziege«, sondern eine moderne 10-m-Fahrtenyacht. Trotzdem mischt die *Henriette* im Folgejahr die Konkurrenz auf. In der neuen IOR-Klasse V, die mit 17 Booten auch am stärksten besetzt ist, sichert sich das Team um Werner und Henni Gilde 1971 den nationalen Titel im Seesegeln. Dies ist bis dahin noch keiner Yachtcrew aus dem Binnenland gelungen und wird bei der Siegerehrung im Warnemünder »Teepott« am 20. November 1971 entsprechend gefeiert.



Die neuartige Technik sorgt für Probleme mit Blasenbildungen im Kunststoff, auch eine Strandung nahe Wustrow muss die *Henriette* überstehen, nichtsdestotrotz nimmt sie auch in den 1980er Jahren noch an Seewettfahrten teil. (Kunststoffrumpf, BJ 1970, LüA 10,0 m, B 3,05 m, TG 1,45 m).

Die erfolgreiche Neukonstruktion weckt schnell das Interesse weiterer Segler. In Ueckermünde, wo die *Henriette* während der Saison am Steg liegt, entstehen mit der *Fama* (GO 164) und der *Shanty* (GO 165) zwei Schwesterschiffe. Auch in Rostock traut man sich an die ungewohnte Sandwich-Konstruktion heran und baut bis 1973 die *Moby Dick* (GO 145). Deren Stammcrew besteht ausschließlich aus Übungsleitern der BSG Schifffahrt/Hafen, eine geschickte Maßnahme zur Nachwuchsförderung. Als verantwortlicher Schiffsführer agiert Otto Schwanke, der ebenso wie Werner Gilde mit dem Nationalpreis der DDR im Bereich Schweißtechnik ausgezeichnet wurde. Kontakte be-

deuten bei Yachtprojekten eben viel! Nach mehreren zweiten und dritten Plätzen gelingt es der Besatzung der *Moby Dick* 1980 DDR-Meister in der Klasse der Dreivierteltonner zu werden. Alle vier Yachten werden es in den Folgejahren mit Blasenbildungen an der Rumpfoberfläche zu tun bekommen, die neuartige Komposit-Bauweise führt zu bislang unbekanntem Begleiterscheinungen. Ein lästiges Problem für die Eigner, doch stellt dies das grundsätzliche Konzept nicht in Frage.

Spätestens seit 1959 haben Konstrukteure aus der DDR brauchbare und innovative Yachtrisse geliefert, doch eine Serienfertigung ergibt sich daraus nicht. Es bleibt bei individuellen Einzellösungen mit den sich daraus ergebenden Problemen, eine geeignete Werft zu überreden und das benötigte Material zu beschaffen. Werner Hoffmann von der BSG Berlin Mitte, einer der *Kormoran*-Auftraggeber, sieht ein primär marktwirtschaftliches Problem als Ursache: »Die Yachtwerft, so mussten wir aus den Gesprächen entnehmen, wäre durchaus an einem Serienbau interessiert und könnte dann auch billiger bauen [...], aber das Risiko, ob unser Boot – sicher auch jede andere Neuentwicklung – sich als ein ›Knüller‹ erweisen würde, wollte sie nicht tragen.«⁸

Tatsächlich geht es hier aber um ein ganz anderes Problem. Der VEB Yachtwerft in Berlin-Köpenick darf zwar freie Ressourcen selbstständig verplanen, doch zusätzlich benötigtes Material lässt sich nicht ohne weiteres auf dem heimischen Markt erwerben. Die ostdeutsche Ökonomie funktioniert grundsätzlich als Planwirtschaft, Unternehmen werden Ressourcen zugeteilt, die diese für die Realisierung der von den Planungsbehörden zugewiesenen Arbeitsaufträge benötigen. Durch das in den 1960er Jahren bestehende »Neue Ökonomische System« ist es den volkseigenen Betrieben zwar erlaubt, in Teilbereichen quasi marktwirtschaftlich zu agieren, doch das Beschaffungsproblem lässt sich damit nur ansatzweise lösen.

Der VEB Yachtwerft Berlin kann unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten gar nicht daran interessiert sein, sich so etwas Herausforderndes wie die serielle Produktion komplexer Yachten aufzubürden. Was man im Sportbootbereich baut, muss sich mit überschaubarem Aufwand produzieren und am Besten auch im westlichen Ausland verkaufen lassen. In größeren Stückzahlen fertigt die Werft deshalb Segeljollen vom Typ *Pirat* oder kleine Jollenkreuzer. Segelyachten hat der große VEB bis 1967 kaum ein halbes Dutzend auf Kiel gelegt. Als es mit der *Raja* 1968 endlich zur planwirtschaftlich organisierten Serien-

fertigung kommt, reichen die Ressourcen gerade einmal für ein Boot von weniger als sieben Metern Länge. Und dieses hat man primär für den Export vorgesehen. Ist das alles, was die staatliche Ökonomie in Sachen Yachtbau auf die Beine zu stellen vermag? Natürlich nicht, wie wir im nächsten Kapitel erfahren.

nächsten Jahr segelt die *Rugievit* noch erfolgreicher auf den Regattastrecken, unmittelbar nach Abschluss der Warnemünder Seewettfahrt beschließt die Besatzung ihren erwarteten Gesamtsieg zu feiern.

Doch die Vorfreude auf geistige Getränke trübt den Männern scheinbar die Sinne. Sie vergessen sich bei der Wettkampfleitung offiziell zurückzumelden, was zur Disqualifikation führt. Ein Streichergebnis darf man sich leisten, aber die Seewettfahrt zur Ostseewoche wird doppelt gewertet und so geht die Disqualifikation zumindest teilweise in die Berechnung ein. Die *Rugievit* landet darum erneut hinter der *Solea* auf Rang Zwei, ihre niedergeschlagene Mannschaft bringt die Silbermedaille mit nach Hause. Nach der sehr erfolgreichen Segelsaison fühlen sich die Sassnitzer ungerecht behandelt, Crew-Mitglied Peter Johlke schickt deshalb einen entsprechenden Brief an den Ausrichter.

Auf sein Schreiben erhält der Empor-Segler keine Antwort, was im Bewusstsein der beteiligten Sektionsmitglieder bis ins neue Jahrtausend hinein die als kleinlich empfundene Herabstufung zementiert. Man wundert sich in Sassnitz deshalb nicht wenig über André Keils 2006 erschienene Geschichte des DDR-Segelsports, denn im Buch wird die *Rugievit* für 1984 als Sieger genannt. Dabei nutzt der Autor lediglich eine seit Langem verfügbare Information: Bereits in der *Segelsport*-Ausgabe vom Juli 1988 wird die *Rugievit* in der »Ehrentafel« als Sieger der IOR-Klasse VII geführt. Offenbar hat man auf Rügen aus Enttäuschung keinen Blick in das Heft geworfen.

Wie dem auch sei, in den folgenden Jahren gibt die *Solea* den Titel in der Klasse VII nicht mehr aus der Hand, der *Rugievit* verbleiben ehrenvolle zweite und vierte Plätze, nur einmal – 1987 – landet sie überraschend weiter hinten auf dem siebten Rang, denn es ist erneut zu einer Disqualifikation gekommen: Die Sassnitzer Segler haben sich für die Saison einiges vorgenommen, u. a. verlängern sie im Winterlager den Kiel ihrer Yacht. Das fällt auch einem BDS-Vermesser auf, der wegen eines anderen Boots vorbeischaute.

Nun sind Optimierungsarbeiten am Schiff grundsätzlich erlaubt, aber durch komplexe IOR-Vorgaben auch streng begrenzt, nicht jedes Detail ist dabei leicht nachzuvollziehen. Als die *Rugievit* 1987 auf dem Wasser flott unterwegs ist, erinnert sich der Vermesser an seine Beobachtung und reicht diese Information weiter. Was darauf folgt, gibt der *Segelsport* 1987 im August-Heft unverblümt zum Besten: »Und noch eins ist wichtig: Ein Messbrief verliert seine Gültigkeit, wenn zum Bei-

spiel am Kiel herumgebastelt wird. Die Crew der *Rugjevit* ließ diese Bestimmung unbeachtet – die Disqualifikation war nicht zu vermeiden.« Damit endet der Traum vom Podestplatz im Jahr 1987.

Insgesamt variiert die Leistungsdichte in den meisten Klassen sehr stark, es finden sich zahlreiche Privatboote, deren Besatzungen durch die Teilnahme an den Seesegel-Meisterschaften überhaupt erst die Möglichkeit erhalten, auf der Ostsee zu segeln, auch das Ehepaar Achtenhagen nutzt ihre *Shanty* weiterhin zum Fahrtensegeln. Pierre de Coubertins olympisches Motto »Teilnehmen ist wichtiger als Siegen« erscheint in einer sehr speziellen Auslegung wirkungsmächtig.

Einen gänzlich anderen Eindruck vermittelt die *Hiddensee*-Klasse. Auch hier gibt es sicherlich Besatzungen, die mit ihren Yachten in erster Linie auf die Ostsee hinauswollen und entsprechend weit hinten in den Ranglisten landen. Aber weiter vorne wird harter Wettbewerb betrieben, viele Crews optimieren im Winterlager ihre Boote für die nächste Saison oder lassen die gemachten Regatta-Erfahrungen in Neubauten einfließen. Die hohe Leistungsdichte lockt den ambitionierten Seglernachwuchs an, der auf immer leichteren Booten mit besser geschnittenen Segeln und modernisierten Ausrüstungsteilen um den Sieg kämpft. Im Vorteil sind dabei unbestreitbar die Küstensektionen, die während der Saison durchgehend unter Wettkampfbedingungen trainieren können. Es überrascht darum kaum, dass die Sportgemeinschaften aus Rostock, Stralsund, Warnemünde und Wismar nahezu jeden Titel in der *Hiddensee*-Klasse einheimen. Doch in einem Jahr scheint alles anders, was nicht zuletzt an der ausgeprägten Hitzigkeit im Wettkampf liegt.

Jörg Lehmann ist in Seglerkreisen heute vor allem als Fahrtensegler bekannt. Nicht zuletzt sein 2001 vorzeitig gescheiterter Versuch einer Einhand-Weltumsegelung erregte größeres Interesse. Darüber hinaus vergisst man leicht, dass der Berliner in jüngeren Jahren erfolgreich als Regattasegler unterwegs war. Zunächst in einer Segeljolle vom Typ *Pirat*, dann mit seiner 1977 fertiggestellten *Hiddensee Kreuz As* (DDR 401) bestreitet er für die SG Grün-Weiß Berlin zahlreiche Wettfahrten. »Jockel« landet in der heftig umkämpften *Hiddensee*-Klasse regelmäßig auf vorderen Positionen, doch für einen Platz auf dem Podest reicht es am Ende der Saison bis 1984 nicht. In diesem Jahr gelingt es Lehmann überraschend, die Dominanz der Küstenklubs zu brechen. In einem Bericht der Zeitschrift *Yacht* äußert er 2019 rückblickend: »Die Rosto-

cker waren vielleicht sauer! Die wollten nicht, dass da ausgerechnet so ein Berliner gewinnt.«

Schaut man sich die Ehrentafeln der Vorjahre an, verwundert Lehmanns Aussage etwas, schließlich hat während der noch jungen 1980er Jahre die *Fischland* (DDR 330) aus Stralsund bislang die meisten Titel eingefahren. Direkt dahinter folgt 1983 die ebenfalls für die BSG Motor Stralsund segelnde *Avior* (DDR 734). Besser erschließt sich das Ganze, wenn man von der seit Langem gepflegten Konkurrenz zwischen Berlin und Rostock als den beiden größten Segelzentren der DDR weiß. Doch noch etwas kommt hinzu: Bei der Seewettfahrt vor Warnemünde, die im Gesamtklassement zweifach gewertet wird, überquert 1984 tatsächlich eine Rostocker Yacht als Erste die Ziellinie!



1984 überraschend DDR-Meister in der Hiddensee-Klasse: Jörg Lehmanns *Kreuz As* (DDR 401), hier in ruppiger See unter Spinnaker.

Die BSG Schifffahrt/Hafen Rostock gilt als eine Art Gralshüterin der *Hiddensee*-Klasse, schließlich gehört Walter Loos mit seiner *Hiddensee I* (DDR 256) der Sportgemeinschaft an. Dass der Konstrukteur zudem als begnadeter Segelmacher gilt, wissen die Rostocker ebenfalls

zu nutzen. In den 1980er Jahren schicken die Hansestädter vor allem ihre *Blue Bird* (DDR 561) in den Wettkampf um die *Hiddensee*-Klasse, dem Boot ist im Winterlager eine besondere Aufmerksamkeit gewiss. So kann die *Blue Bird* als erste Yacht mit einem Balanceruder aufwarten. Nachdem die kleine Yacht 1983 mit einem eher durchwachsenen Ergebnis die DDR-Meisterschaften abschließen muss, plant eine neue, deutlich jüngere Crew um Christian Schönrock im Folgejahr erfolgreicher abzuschneiden.

Die SHR-Segler starten während der Ostseewoche offensiv in den Wettkampf, trotz Windstärke 6 setzt man auf der *Blue Bird* den Spinnaker, angesichts der seinerzeitigen Materialqualität eine gewagte Entscheidung. Die Wettbewerber nehmen die Herausforderung an, auf der Regattastrecke entspinnt sich eine hitzige Auseinandersetzung zwischen den führenden Yachten. Noch heute lässt sich der ausgeprägte Regattageist jener Tage nachvollziehen, wenn Christian Schönrock berichtet. Auf der anderen Seite der Warnow ist die Stimmung bei Olaf Erdmann ähnlich, der auf der schnellen *Bonito* (DDR 362), DDR-Meister von 1982, für die BSG Fiko Rostock an der Seewettfahrt teilnimmt.

In den 1980er Jahren existiert noch kein GPS, elektronische Hilfsmittel zur Positionsbestimmung sind auf DDR-Yachten selten und auf der *Blue Bird* gar nicht anzutreffen, was in der Hitze des Wettkampfs notgedrungen zu etwas ungenauer Navigation führt. Nun verläuft die Regattastrecke innerhalb der Dreimeilenzone an einem Sperrgebiet zwischen Darßer Ort und Hiddensee vorbei. Den Yachten bleibt dort nur eine schmale Passage am seeseitigen Rand der Dreimeilenzone, die sogenannte »Grenzallee«. Hier gilt es vorsichtig zu agieren, an der einen Flanke droht die Verletzung des Sperrgebiets, auf der anderen der noch viel problematischere Grenzdurchbruch. Das Führungsfeld hält sich landseitig, gerät dabei aber offenbar zeitweise in das Sperrgebiet. Die *Blue Bird* kommt danach zwar als Erste im Ziel an, wird dort aber, wie die *Bonito* und drei weitere *Hiddensees*, nachträglich disqualifiziert. Die Rostocker schäumen, ihre Meisterschaftsambitionen sind dahin und Jörg Lehmann steht 1984 als lachender Sieger ganz oben auf dem Podest. Nachzutragen bleibt, dass die *Blue Bird* 1987 und 1989 die nationalen Titel dann doch noch erringt.

DDR-Meister im Seesegeln (1965–1989):

(AHB: BSG Außenhandel Berlin, ASGR: ASG V. Rostock, ASGS: ASG V. Stralsund, AUS: BSG Aufbau Stralsund, BRT: BSG Brandenburger Tor, BVB: BSG BVB Berlin, CHE: BSG Chemie Erkner, EG: BSG Einheit Greifswald, ER: BSG Einheit Rostock, ES: BSG Empor Sassnitz, EW: BSG Empor Wismar, FKR: BSG Fiko Rostock, GWB: SG GW Berlin, HSGG: HSG W. Greifswald, HSGR: HSG W. Rostock, IHSW: IHS/HSG Warnemünde, KKW: BSG KKW Greifswald, MR: BSG Motor Rostock, MS: BSG Motor Stralsund, MWO: BSG Motor Wolgast, MWW: BSG Motor Warnowwerft, SCER: SC Empor Rostock, SCHB: BSG Schorfheide Berlin, SGM: SG Mönkebude, SGSB: SGS Berlin, SGSL: SGS Leipzig, SHR: BSG Schifffahrt/Hafen Rostock, SHW: BSG Schifffahrt/Hafen Wismar, TR: Traktor Rerik, TSGW: TSG Wismar, TUS: BSG Turbine Stralsund, ZISH: BSG ZIS Halle)

1965

RORC I: 1. Rostock (MWW)

RORC II: 1. Stoltera (SCER), 2. Kranich (ASGR)

RORC III: 1. Rostocker Greif (ER), 2. Buk (HSGR), 3. Venus (MWW)

RORC IV: 1. Vlimmus (MWW), 2. Antares (EW)

1966

RORC I: –

RORC II: 1. Stoltera (SCER), 2. Strelasund (MS)

RORC III: 1. Habicht (ASGR), 2. Venus (MWW), 3. Ariadne (HSGG)

RORC IV: 1. Luchs (FKR), 2. Fry II (MR), 3. Condor (ASGS)

1967

RORC I: 1. Adhara (BRT), 2. Klaus Störtebeker (FKR), 3. Rostock (MWW)

RORC II: 1. Habicht (ASGR), 2. Wappen von Wismar (TSGW), 3. Gerda (ER)

RORC III: 1. Hanseat (FKR), 2. Buk (HSGR), 3. Wega (MWW)

RORC IV: 1. Luchs (FKR), 2. Fry II (MR), 3. Gesta (FKR)

1968

RORC I: 1. Rostock (MWW), 2. Universitas (HSGR), 3. Adhara (BRT)

RORC II: 1. Habicht (ASGR), 2. Stoltera (SCER), 3. Wappen von Wismar (TSGW)

RORC III: 1. Wega (MWW), 2. Buk (HSGR), 3. Venus (MWW)

RORC IV: 1. Gesta (FKR), 2. Fry II (MR), 3. Luchs (FKR)

Lexikon

Antares (Yachttyp): Konstruiert als 5,5-KR-Kielschwerter in Holzbauweise, Entwurf Joachim Heinrichs, LüA 8,40 m, LWL 7,00 m, Breite 2,54 m, Tiefgang 0,80/1,53 m, Verdrängung 2,96 t, Segelfläche 27,2 qm. Seit 1959 auftragsabhängig von verschiedenen Werften gebaut.

BDS: → Bund Deutscher Segler.

Betriebssportgemeinschaft: Die B. (BSG) stellte die typische Erscheinungsform von Sportvereinigungen in der DDR dar. BSG waren staatlichen Trägerbetrieben oder Institutionen zugeordnet und wurden von diesen materiell ausgestattet. Innerhalb einer BSG erfolgte die Unterscheidung der Sportarten durch Sektionen (»Sektion Segeln«). Um Mitglied einer BSG zu werden, musste man nicht im zugehörigen Trägerbetrieb beschäftigt sein.

BSG: → Betriebssportgemeinschaft.

Bund Deutscher Segler (BDS): Zum Jahreswechsel 1959/60 als Nachfolger des Deutschen Segelsport-Verbands (DSSV) gegründet. Vorgänger waren die »Sektion Segeln der DDR« und seit 1958 der DSSV. Dem Präsidium des BDS gehörten neben Präsident, Vizepräsidenten und Generalsekretär auch die Vorsitzenden mehrerer Fachkommissionen an. Die fachliche Arbeit des BDS wurde maßgeblich von den Kommissionen bestimmt, darunter die Technische Kommission und die Kommission für Seesegeln. Der BDS führte zudem das Sportbootregister der DDR, sein Organ war die Zeitschrift »Der Segelsport«. Nach der Wiedervereinigung wurde der BDS 1991 in den nunmehr gesamtdeutschen »Deutschen Segler-Verband« (DSV) überführt.

Deutscher Segelsport-Verband (DSSV): Im April 1958 als Nachfolger der »Sektion Segeln der DDR« innerhalb des 1957 neu gebildeten »Deutschen Turn- und Sportbundes« (DTSB) für den Segelsport gegründet. Um Namensverwechslungen mit dem westdeutschen DSV zu vermeiden, erfolgte zum Jahreswechsel 1959/60 die Umbenennung in den »Bund Deutscher Segler« (BDS).

Deutscher Sportausschuss (DSA): Von 1948 bis 1957 Dachorganisation des Sportwesens in der SBZ und DDR. Verantwortliche Träger des Sportausschusses waren die Freie Deutsche Jugend (FDJ) und der Freie Deutsche Gewerkschaftsbund (FDGB). Die Sportarten wurden innerhalb des DSA als »Sektionen« geführt, so z. B. die »Sektion Segeln«. Seine Aufgaben wurden 1957 vom »Deutschen Turn- und Sportbund« (DTSB) übernommen.

Deutscher Turn- und Sportbund (DTSB): Von 1957 bis 1990 Dachorganisation des Sportwesens in der DDR. Die bisherigen Sportsektionen wurden im

Yachtliste

Die nachfolgende Liste der vom BDS registrierten Yachten ist in zwei Abschnitte unterteilt. Der längere erste Teil enthält alle Kielboote, die durchgehend oder zeitweise das Zeichen »GO bzw. DDR plus Nummer« im Segel geführt haben. Hierzu gehören alle Boote, die nach RORC oder IOR vermessen wurden sowie eine nicht unbeträchtliche Anzahl klassenloser Yachten. Der kürzere zweite Teil umfasst alle Yachten, die durchgehend eine andere Kennung als die zuvor beschriebene Variante trugen. Hierzu gehören KR-vermessene Yachten sowie die verschiedenen Altersklassen.

Die BDS-Register wurden durchgehend handschriftlich geführt. Nachweisbar variierende Schreibweisen vermitteln zudem den Eindruck, dass die Datenübermittlung stellenweise (fern-)mündlich erfolgte. Zwei erste Gründe, wie es zu Fehlern in den nachfolgenden Listen kommen kann. Vervollständigt habe ich die Aufzählung anhand gedruckter Quellen und Zeitzeugenberichte, auch hier kann es vor allem in der Rückschau zu Detailfehlern kommen. Und schließlich wurden die über eintausend Einträge im Verlauf von etwa zwei Jahren eingepflegt und wiederholt überarbeitet: eine weitere potentielle Fehlerquelle. Wo Informationen erkennbar unsicher erscheinen, wurden diese mit Fragezeichen versehen. Nichtsdestotrotz gehe ich davon aus, dass die Yachtliste bis auf wenige Ausnahmen fehlerfrei ist. Anmerkungen und Korrekturen an info@rolf-bartusel.de sind willkommen, ich plane je nach Eingang eine Ergänzung zur Yachtliste online zu stellen.

Yachten mit GO/DDR-Segelnr. (RORC, IOR, ohne Klasse)

Muster: [Segelnr.] Name | Ex = andere Segelzeichen | T = Typ | K = Konstrukteur | W = Werft | BJ = Baujahr | RJ = Registerjahr | SG = Sportgemeinschaft | RN = Registernummer

- [1] 1&3: *Shanty*, 2: *Iris* | Ex = III G5, 7/9 | T = 30er Seefahrtskreuzer | K = Artur Tiller | W = Werft Hans Rhode, Ribnitz | BJ = 1953 | RJ = 1: 1953, 2: 1956, 3: 1965 | SG = 1: BSG Motor Warnowwerft | RN = 1: 1733, 2: 9924
- [2] *Rostocker Greif* | Ex = 6,5/8 | T = 6,5 KR Seekreuzer | W = Kröger-Werft Warnemünde | BJ = 1930er | RJ = 1958 | SG = BSG Einheit Rostock, 2: BSG SH Rostock | RN = 4202

Quellen und Literatur

Quellen & Chroniken:

- 100 Jahre Akademischer Seglerverein zu Greifswald e.V. 1908–2008. Hg. Vom Akademischen Seglerverein zu Greifswald e.V. Greifswald-Wieck 2008.
- 100 Jahre Wismarer Segler-Verein 1911 e.V. Wismar 2011.
- 25 Jahre Sektion Segeln BSG Motor Wolgast. [ungedrucktes Manuskript] Wolgast 1972.
- BArch MfS BV Rostock: Bundesarchiv, Stasi-Unterlagen-Archiv, Außenstelle Rostock.
- Betriebschronik. Vom Werden und Wachsen der Yachtwerft Berlin-Köpenick, Die Geschichte eines 100jährigen Betriebes des Schiff- und Bootsbaus, Eine Bilanz in Wort und Bild. Berlin 1990.
- Buchführer, Gerhard & Renate; Pflug, Hansjürgen: 50 Jahre Yachtclub Strelasund 1948–1998. Ueckerdruck, Ueckermünde 1998.
- Chronik der Leipziger Seesegler. [ungedrucktes Manuskript] Leipzig o. J.
- Goldschmidt, Dieter: Der Warnemünder Segel-Club. DSV-Verlag, Hamburg 2010.
- Jahresheft des ASV zu Rostock, verschiedene Jahrgänge seit 1998. Hg. vom Akademischen Segler-Verein zu Rostock.
- Kaczmarczyk, Walter: Von der Elbe bis zur Oder. [ungedrucktes Manuskript] Berlin erste Hälfte 1990er Jahre.
- Krüger, Manfred; Slomma, Wolfgang: Hundert Jahre Segel-Club Argo, Mit den Argonauten durch Stürme und Flauten. [ungedrucktes Manuskript] Berlin 2008.
- Mannchen, Klaus: Binnen und Buten – mit S.Y. Reni auf Fahrt. [ungedrucktes Manuskript] Bad Saarow o. J.
- Schönrock, Christian: Festrede anlässlich 50 Jahre BSG Schifffahrt/Hafen Rostock, Sektion Segeln und 20 Jahre Rostocker Segelverein Citybootshafen e.V. [ungedrucktes Manuskript] Rostock 2012.
- Segeln 1950–1975, BSG Einheit Greifswald, verfasst von den Sportfreunden Krzyginski, Mastmeier, Neumann, Radicke, Dr. Rehberg, Roy, Dr. Subklew. [ungedrucktes Manuskript] Greifswald 1975.