

25 Jahre  
Sektion Segeln  
Zinnowitz









## V o r w o r t =====

Im Segeln sind verschiedene menschliche Tätigkeiten vereint, die gleichzeitig Erholung bieten, unsere Körperkraft stärken und uns Freude und Schönheit bereiten.

Wir haben auch das uns erhebende Gefühl, wenn wir in unseren Booten dahingleiten, daß die Menschen am Ufer uns mit frohen Blicken folgen und uns gleichsam zuwinken für das herrliche Bild, welches ein im Winde dahinziehendes Segelboot vermittelt. Wasser, Wind und weiße Segel sind heute für viele zu einem Lebenselement geworden, und sie können sich ein menschliches Leben schon gar nicht mehr vorstellen, zu dem nicht Wasser, Wind und weiße Segel gehören.

In der Kunst des Segelns ist das Ästhetische organisch mit dem Sportlich-Praktischen verbunden, und so erleben wir Segler in der Ausübung unserer Kunst immer wieder, daß alle unsere Eigenschaften, daß alle unsere Sinne angestrengt und zugleich befriedigt werden.

Johannes R. Becher





celia



## Kapitel 1

### - Die Jahre des Anfangs -

Es war das Jahr 1950. Die schlimmsten Folgen des schrecklichen Krieges waren gerade überwunden. Die Deutsche Demokratische Republik noch nicht einmal ein Jahr alt, doch die Menschen fühlten schon den Beginn eines normalen friedlichen Lebens. Man konnte wieder an Sport und Spiel denken und seinen persönlichen Interessen nachkommen, - das, was der Krieg über Jahre unmöglich gemacht hatte.

Sport wurde damals - vor 25 Jahren - schon auf verschiedenste Weise betrieben. Der Segelsport jedoch hatte noch nicht so viele Anhänger gefunden, wobei Zinnowitz - so dicht von Wasser umgeben - gerade dazu aufforderte. Dieser scheinbare Widerspruch sollte bald beseitigt werden ...

Es mögen die ersten warmen Sonnenstrahlen des Frühlings gewesen sein, die im Morgendunst das Achterwasser so endlos wie ein Meer erscheinen ließen und zur Entdeckungsfahrt einluden. Vielleicht war es auch das Malerische dieser Landschaft mit ihren interessanten abwechslungsreichen Uferstreifen, die wohl das Achterwasser zu den schönsten Revieren unserer heimatlichen Gewässer erhebt, was damals, kurz nach dem Krieg, zum Segeln verlockte.

Allen materiellen und anderen objektiven Schwierigkeiten trotzend, gelang es dann im Jahre 1950 Rolf G l a n d e r als erstem, ein segelndes Sportboot zu Wasser zu bringen. Es war ein Blechboot mit Spreizsegel und Seitenschwert.

Bis vor zwei Jahren konnte man dieses historische Boot bei Niedrigwasser im Schilf neben der Slipanlage immer noch bewundern, und sicher ist in manchem beim Anblick immer wieder ein Stück Vergangenheit wachgerufen worden.

Die ersten Entdeckungsfahrten waren damals sicherlich für Rolf Glander und für seine Mitsegler, zu denen Achim S c h u l z, Klaus Z a s t r o w und wohl noch eine Reihe anderer gehörten, ein echtes Erlebnis.





**Gerhard Wieck**

Ein Symbol für Leidenschaft und Förderung des Segelsports in Zinnowitz in den ersten 25 Jahren



Niemand wird wohl bestreiten wollen, daß es ein überwältigendes, froh und frei stimmendes Gefühl ist, wenn man bei erwachendem Wind eines sommerlichen Morgens in südöstlicher Richtung fast lautlos dahingleitet.

Nach einer halben Stunde erblicken wir Koserow mit seinem hügeligen Waldgelände linker Hand, voraus das "Loddiner Hoeft" und fast nur ahnend die "Nepperminer Ecke" und dann zur Rechten die sich öffnende Bucht zwischen Warthe und Lütow.



Kaum ein Jahr später hatte sich Achim Schulz ein kleines geklinkertes Strandboot beschafft, und fast zur gleichen Zeit trat Wilhelm H o h e n h a u s auf den Plan. Wer von damals kennt nicht "Meine kleine Jolle", wer erinnert sich nicht an Wilhelm's humorvoll-drastische Ausdrucksweise - an seinen trockenen Witz?







Wilhelm Hohenhaus, schon damals dem Rentenalter ziemlich nahe, war ein begeisterter Tourensegler gewesen und als damaliger Direktor der Zinnowitzer Schule eng mit der Jugend verbunden. So ergab es sich eigentlich zwangsläufig, daß durch ihn seine Schüler für den Segelsport interessiert und begeistert wurden. Viele folgten seinem Ruf mit großer Begeisterung.



Nun galt es Boote zu beschaffen, denn ohne den berühmten "schwimmenden Untersatz" war auch die unbändige Begeisterung schnell erloschen.

1951 wurden die ersten beiden Jollen aus Altwarp geholt. Es waren zwei Piraten, die den Namen "Fietje" und "Heim" erhielten, und schon ein Jahr später lieferte uns Bootsbauer Menge aus Lüssow zwei weitere Piraten dazu. Sie wurden auf die Namen "Strolch" und "Delphin" getauft.







Damit war der Anfang getan. Auf diesen kleinen Bootsbestand waren damals alle sehr stolz. Viele Jahre lang haben uns diese vier Boote begleitet und kaum ein Jugendlicher der vergangenen Jahre hat nicht auf einem dieser Boote seiner ersten Segelstunden verlebt, seinen Befähigungsnachweis abgelegt oder sich auf Regatten mit der Konkurrenz rumgeschlagen.

Etwa in dieser Entwicklungsphase hatte sich dann auch die Frage aufgedrängt:

Wie soll es weitergehen?

Die sportlich-seglerische Tätigkeit hatte bis dahin wohl mehr den Charakter einer Interessengemeinschaft. Es fehlte der gesellschaftliche Hintergrund. Die Interessengemeinschaft mußte in eine Sportorganisation umgewandelt werden, um Aufgaben und Ziele im Rahmen der demokratischen Sportbewegung abzustecken und zu ordnen. So kam es auf besondere Initiative von Wilhelm Hohenhaus zur ersten Kontaktaufnahme mit verantwortlichen Sportlern und Funktionären des DTSB. Diese Beratung fand im Frühjahr 1951 im Volkshaus statt. Vielleicht darf man sie als die historische Zusammenkunft für die spätere Gründung der Sektion Segeln betrachten und die Namen der Initiatoren der ersten Stunde noch einmal nennen:

Wilhelm H o h e n h a u s

Bruno L e h m a n n

Ottomar S c h o o f

Martin S k o t t k y

Werner G e i s t

Bald darauf, es mag so Anfang 1952 gewesen sein, kam es zur Gründungsversammlung. Die Sektion Segeln der Sportgemeinschaft Zinnowitz wurde ins Leben gerufen.

Wilhelm Hohenhaus übernahm die Leitung der Sektion bis zum Jahre 1954.

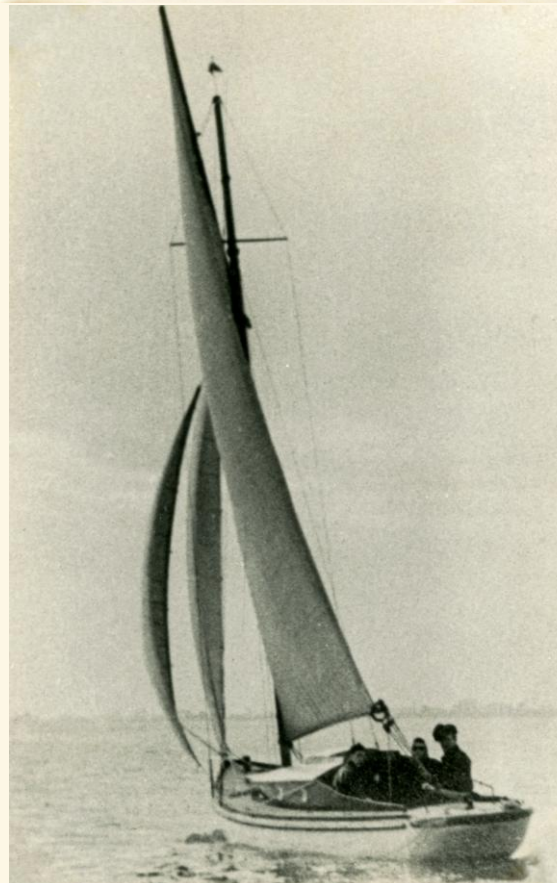
In diesen Jahren bis 1954/55 hatte die junge Sektion Segeln einen bemerkenswerten Aufschwung genommen. Das Verlangen zum Segeln, die Bereitschaft, etwas Neues zu schaffen und aufzubauen und sich für Mitarbeit und Verantwortung zur Verfügung zu stellen, kennzeichnete damals fast alle,







die hier am Achterwasser organisiert waren. Die Zahl der Mitglieder wuchs schnell an und neben den sektionseigenen Jollen kamen weitere Jollen und Jollenkreuzer der unterschiedlichsten Bauweise hinzu.



Ein kleines Ereignis war es schon, als Wilhelm Hohenhaus so etwa 1952/53 einen  $20 \text{ m}^2$  - Jollenkreuzer aus Stralsund holte. Wenn es auch kein klassenreines Boot war, so stellte es doch - die "Vineta" mit C 161 im Segel - praktisch das erste echte Sportboot dar. Mit dieser "Vineta" konnte man Wilhelm häufig auf dem Achterwasser antreffen.

Willi Kirchhoff, der Wilhelm seines Alters wegen sehr zur Hand ging und der damals Pflege und Steuermann gleichermaßen übernahm, war vielfach sein Begleiter. Dieser Jollenkreuzer, der in späteren Jahren "Vineta III" hieß und eine neue Kajüte mit Deckshaus erhielt, segelte noch bis zum Jahre 1976 unter unserem Sektionsstander. Nach Wilhelm's Tode übernahm Werner Winkler dieses Boot, und erst vor einem Jahr wurde es in die "Neppermine Ecke" verkauft.



Man sieht die Blumen welken und die Blätter  
fallen, aber man sieht auch Früchte reifen und  
neue Knospen keimen. Das Leben gehört  
den Lebendigen an, und wer lebt, muß auf  
Wechsel gefaßt sein.

W. v. Goethe

In den Morgenstunden des 18. Dezember 1961 rief Gott  
unseren lieben Vater und treusorgenden Großvater

## Wilhelm Hohenhaus

Rektor im Ruhestand

im Alter von 76 Jahren heim in seinen Frieden.

**Rosemarie Rennhak** geb. Hohenhaus

**Dr. Siegfried Rennhak**

**Friederike Rennhak**

**Katharina Rennhak**

**Bertha Neß** geb. Rennhak

Leuna, am 18. Dezember 1961

Mitschurinstr. 4

Die Trauerfeier findet am Donnerstag, dem 21. Dezember um 11 Uhr, in  
der Friedhofskapelle Leuna statt.

Die Urne wird in Zinnowitz auf Usedom beigesetzt.

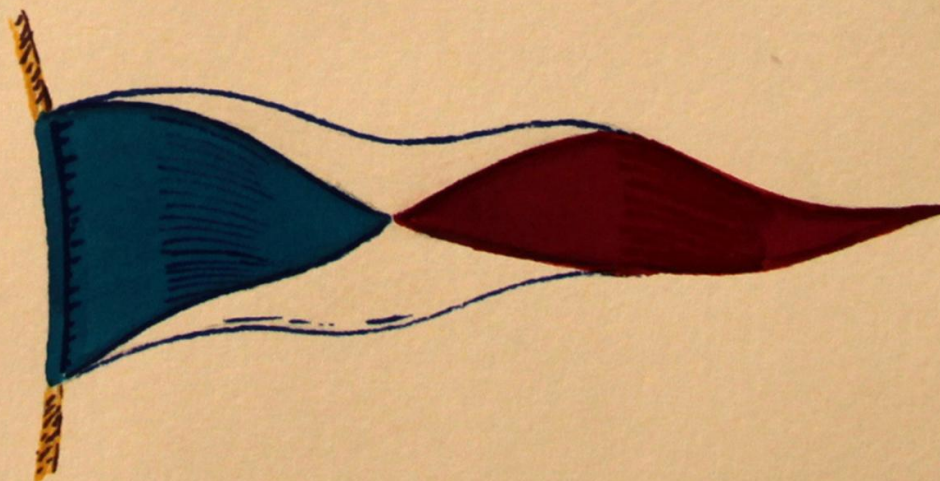




Bald wurde aber nun spürbar, daß die notwendigen finanziellen, materiellen und organisatorischen Voraussetzungen für eine Weiterentwicklung durch die Sektion im Rahmen einer Sportgemeinschaft allein nicht geschaffen werden konnten. Da die IG Wismut - der Träger des Feriendienstes der Bergarbeiter - in Zinnowitz bereits eine Betriebssportgemeinschaft unterhielt, lag es eigentlich auf der Hand, sich mit der Sektion Segeln der BSG zusammen zu tun. Anfangs gab es damals keine Einigkeit, und eine Reihe von Mitgliedern der Sektion Segeln der SG wechselte zur Segelsektion der BSG Wismut über. 1954 erfolgte dann aber der notwendige Schritt des Zusammenschlusses zur Sektion Segeln der BSG Wismut Zinnowitz. Mit der Vereinigung war auch die Übernahme von fünf weiteren Piraten verbunden, deren Namen wohl noch heute manchem vertraulich ins Ohr gehen werden:

"Spatz"  
"Vagabund"  
"Möwe"  
"Tünnes"  
"Purtzel"

Nun besaß die Sektion eine stolze Piratenflotte, und es segelten jetzt bereits nachfolgende Jollen und Jollenkreuzer unter dem blau-weiß-rotem Stander der Sektion.



Dieser Stander wurde 1952 durch Wilhelm Hohenhaus eingeführt. Viele Jahre hindurch hatte er Wilhelm Hohenhaus als Club-Stander seines heimatlichen Yachtclubs begleitet. Heute nun, und nicht zuletzt ihm zu Ehren, ist er das äußere Kennzeichen der Sektion Segeln in Zinnowitz.





Fischerhaus am Bauerberg

12.8.25



Boote, die in den 50er Jahren  
das Geschehen bestimmten

---

"Vineta I"

Jollenkreuzer

Wilhelm Hohenhaus

1955-1961



"Muck"

Jollenkreuzer

Werner Geist

1953-1969



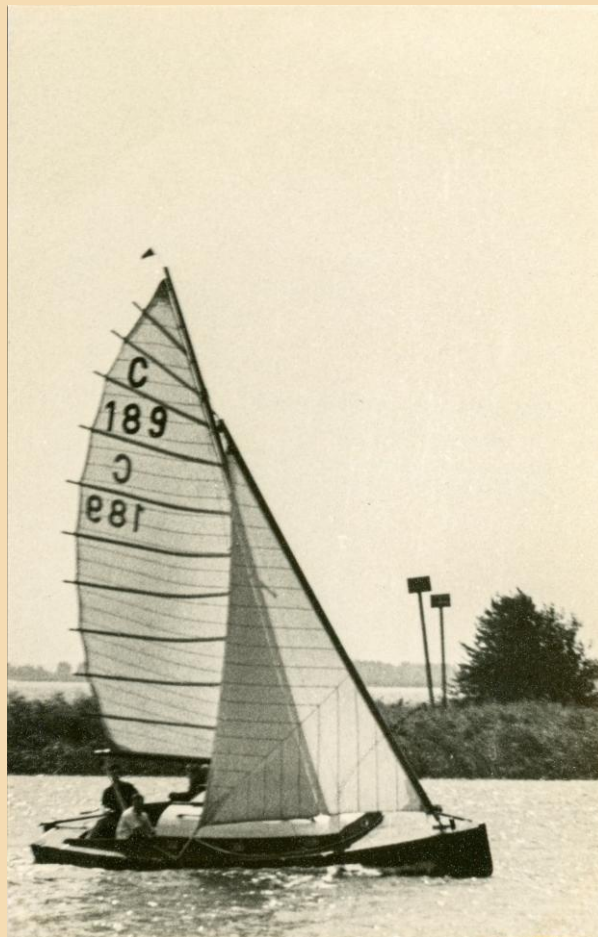
"Wiking"

Jollenkreuzer

Jacob

1954-







"Seeteufel"

Jollenkreuzer

Gerhard Wieck

1954-1957



"Uns Best"

Jollenkreuzer

Klaus Jendrejewski

1955-1969



"Rasmus"

Kielboot

Martin Skottky

1955-1961









"Neptun"

Jollenkreuzer

Gerd Kiss

1955-1959



"Stepke"

Jollenkreuzer

Erich Decke

1956-1958

Georg Klein

1958-1964



"Monsun"

Kielboot

Dieter Wieck

1957-1963









"Hurrikan"

Jollenkreuzer

Horst Gottwald

1958-1962



"Delphin"

"Hein"

"Tünnes"

"Möwe"

"Spatz"

"Fietje"

"Strolch"

"Vagabund"

"Purtzel"

Piraten-Jollen

Sektion  
Segeln

1950-1966/69









Mit dem Anwachsen der Zahl der Boote war die Überwinterung und die Bootsüberholung, die ja jeder Segler, der etwas auf sich hält, mit großer Sorgfalt alljährlich im Frühjahr vollzieht, zu einem Problem geworden. Zwar gab es einige Unterstellmöglichkeiten, aber diese lagen doch ziemlich außerhalb, und Überholungsarbeiten konnten dort nicht durchgeführt werden. Das vorhandene Bootshaus reichte nicht aus, und so ergab sich die Notwendigkeit, eine Bootshalle zu bauen.

1954/55 hatte Gerhard Wieck gerade die Leitung der Sektion übernommen, da Wilhelm Hohenhaus aus Altersgründen ausschied. Seine beruflichen Erfahrungen als Möbeltischler, seine Begeisterung für den Segelsport und sein Organisationsvermögen waren eben die Voraussetzungen, die für so ein Bauvorhaben notwendig waren. Gerhard Wieck nahm Verbindung mit dem Rat der Gemeinde auf, begründete die Notwendigkeit, kalkulierte den Materialbedarf, versicherte, daß ausnahmslos die Mitglieder der Sektion ihre Freizeit für den Bau dieser Bootshalle im NAW zur Verfügung stellen würden - und es ging los.

Wie ein Mann standen damals die kleinen und großen Segler hinter Gerhard Wieck.

11 000 Steine wurden beschafft, viele Kubikmeter Zement, etwa 8 m<sup>3</sup> Holz und einige Kubikmeter Beton für den Fußboden - etwa 15 000 M Materialkosten - waren erforderlich.

1956 stand die Bootshalle. Welch eine Freude! Welch ein Sieg!

Aber die Aktivisten von damals wissen sehr gut, welche Einsatzbereitschaft, welche Opfer an Freizeit notwendig waren, und welche Schwierigkeiten sich oftmals entgegenstellten. Der feste Wille, etwas für die Entwicklung des Segelsports zu tun und die Verbundenheit mit der Sektion, aber auch persönliche Interessen den Anliegen der Allgemeinheit unterzuordnen, das sind Voraussetzungen, die unbedingt da sein müssen, um solche Projekte zu verwirklichen - Eigenschaften, die heute Seltenheitswert haben!

Eine der wichtigsten großen und letzten technischen Neuerungen vollzog sich dann in den Jahren 1956/57. Bis dahin fehlte eine eigene ordentliche Steganlage und vor allen Dingen eine Slipeinrichtung zum Aufholen der Boote. Wieder galt es noch einmal, alle Kräfte zu mobilisieren, viele Wochenenden zu opfern und das notwendige Material zu organisieren. Jeder gab sein Bestes, aber der besonderen Initiative Gerhard Wieck's ist es zu verdanken, daß dieses Werk gelang.

1957 hatte die Sektion eine eigene Steganlage und eine Slipeinrichtung. Damit waren nun die notwendigsten technischen Voraussetzungen für einen ordentlichen Segelbetrieb geschaffen.







Die Zeit so um die Mitte der fünfziger Jahre darf wohl mit Recht als der Beginn der Blütezeit der Sektion betrachtet werden. Nicht nur daran gemessen, daß die Zahl der Mitglieder ständig wuchs, daß immer mehr Boote erworben wurden, sondern auch insbesondere dadurch gekennzeichnet, daß die Aktivitäten der Sportler in beachtlichem Maße anstiegen. Die Begeisterung für das Segeln, die Einsatzbereitschaft, immer wieder Freizeit für Neues, Notwendiges zu geben, Entbehrungen auf sich zu nehmen und mit oft primitivsten Mitteln auf Regattakurs zu gehen, auch wenn der Weg noch so weit war, das waren damals die bestechendsten Merkmale.

Dieses Entwicklungshoch dauerte etwa zehn Jahre an. In dieser Epoche war die Sektion nicht nur häufiger Gastgeber für viele bekannte Nachbarsektionen, wie "Motor" Wolgast, "Aufbau" Wolgast, "Einheit" Greifswald, "Einheit" Ueckermünde, SG "Peene" Anklam u.a., sondern war selbst auf allen Revieren der Nachbarschaft von Stralsund bis Ueckermünde bekannt.

Die Jugendarbeit stand damals an vorderster Stelle, und obwohl das Regattamaterial nicht immer vielversprechend war, so waren sie, die Regattafrüchse, mit Elan und großem Eifer bei der Sache.

Das Spiel zwischen Wasser, Wind und weißen Segeln, das Wettkampffieber und die elementare Freude am Segeln überspielten manches Handicap.

Viele der Leser werden sich daran erinnern und diejenigen von damals, die heute nicht mehr dem Segelsport aktiv verbunden sind, werden es als ein Stück schöner Vergangenheit in sich tragen.









- Unsere Sektionsleiter -

Wilhelm H o h e n h a u s -  
der Begründer unserer  
Sektion

Mitglied bis 1961



1952 - 54

Gerhard W i e c k

Mitglied seit 1953



1954 - 58

Horst G o t t w a l d

Mitglied seit 1952



1958 - 63

1965 - 67

seit 1969





Heidi



Werner G e i s t

Mitglied seit 1952



1963 -65

Heinz U n g e r

Mitglied seit 1957



1967 - 69



# VI. Achterwasser-Regatta



am 29. Juli 1956

## Klassenliste:

### 1. Start (10,00 Uhr) Kielboote.

Darling — Albrecht — BSG Aufbau Ueckermünde	— 6,24 KR — VII/32
Asgard — G. Heinrich — BSG Einheit Ueckermünde	— 6,1 KR — VI/30
Forelle — S. Heinrich — " "	— 5,3 KR — ohne
Wiking — Saborowski — " "	— 5,0 KR — 5/31
Sturmgefell 2 — Müller — " "	— 4,8 KR — V/17
Korsar — Schulz — " "	— 4,47 KR — 4,5/13

### Kleiswerter.

Goldiran — Kruse — Einheit Ueckermünde — 5,4 KR — 6,24

### 2. Start (10,05 Uhr) 20-Jollenkreuzer.

Min Best — Schumacher — Motor Wolgast	— R 179
Aggi — Glawe — Motor Wolgast	— Tafel 7
Stadt Wolgast — Wodrich — Aufbau Wolgast	— R 101
Darling — Hoffmann — Motor Stralsund	— R 161

## Stahljollenkreuzer:

Seeadler — Klinkert — Motor Wolgast — SR 46  
Seeteufel — Neigel — Motor Wolgast — SR 47

### 3. Start (10,10 Uhr) Ausgleichs-Jollenkreuzer I.

Nixe — Samuell — Einheit Ueckermünde — 13,8 3R — C 100  
Kehrwieder — Setting — Einheit Ueckermünde — 13,5 3R C 99  
Muck — Geist — BSG Wismut Zinnowitz — 13,45 3R — C 115

### Ausgleichsjollenkreuzer II.

Sailor — Hartmann — Motor Wolgast — 13,03 3R — C 178  
Möve — Kittendorf — Motor Wolgast — 13,0 3R — C 8 (Tafel)

### Ausgleichsjollenkreuzer III.

— Rubenow — Lok. Pasewalk — 12,2 3R — C 98  
Jan Maat — Stöcker — Lok. Pasewalk — 12,1 3R — C 104  
Neptun — Kiss — Wismut Zinnowitz — 11,92 3R — C 129  
Mickimaus — König — Einheit Ueckermünde — 11,1 3R — C 101

### 4. Start (10,15 Uhr) Piraten-Senioren.

Albin Köbis — Schmidt — GST Ueckermünde	— Beil 713
W. Seelenbinder — Rein — " "	— " 1019
E. Thälmann — Uecker — " "	— " 1036
— Mättig — Aufbau Ueckermünde	— " 534
Falke — Trebtow — Motor Wolgast	— " 1222
Helmut Just — " GST Wolgast	— " "
Philipp Müller — " " "	— " "
Seehund — Glander — Wismut Zinnowitz	— " 125
Purzel — Kleist — " " "	— " 835
Sietje — " " " "	— " 124

### 5. Start (10,20 Uhr) Piraten-Junioren.

Arcona — Heyden — Einheit Ueckermünde	— Beil
— Rehlaß — Aufbau Ueckermünde	— " 533
Delphin — Wieck — Wismut Zinnowitz	— " 1367
<u>Stroch — Buchhold — " " "</u>	— " 123



## Kapitel 2

### - Das Wettkampffieber -

Wer wollte von sich behaupten, daß ein vor oder hinter ihm segelndes Boot - auch bei einer gemütlichen Kaffeefahrt - keinen Ehrgeiz wachruft, diesem Konkurrenten näherzukommen oder ihn abzuhängen?

Wer wollte uns weismachen, daß dieses andere Boot ihn nicht unaufgefordert zum internen Wettkampf aufruft?

Jeder hat diese Situation hundertfach miterlebt und erlebt sie immer wieder aufs neue. Dieses elementare Verlangen, sich mit dem anderen zu messen, zu versuchen, schneller zu sein, wird wohl kaum einem Segler fehlen. Dafür gibt es keine Altersgrenze, auch wenn die äußere Gleichgültigkeit darüber hinwegzutäuschen versucht.

Sicherlich ist der harte Wettkampf im allgemeinen eine Angelegenheit der Jugend, und heute, nach 20 - 25 Jahren, müssen die Regattafüchse von damals den Wettkampf dem Nachwuchs überlassen.

Aber die hohe Zeit des Wettsegelns in den Jahren von 1955/56 - 1966/67 ist jedem wohl noch gut in Erinnerung ...

Damals gab es kaum eine Regatta, die im Einzugsgebiet Ueckermünde, Wolgast, Greifswald und auch Stralsund ausgelassen wurde. An den eigenen Regatten in Zinnowitz teilzunehmen, bedürfte keiner besonderen Aufforderung; nicht teilnehmen zu dürfen, wäre damals mehr einer Bestrafung gleichgekommen. Die Regattafüchse jener Zeit werden sich vielleicht noch daran erinnern ...

Der Chronist vermag nicht mehr alle zu nennen, aber stellvertretend für viele und um die Ereignisse der 50er und 60er Jahre noch einmal wachzurufen, sollen einige Namen genannt werden:

Rolf	G l a n d e r
Ulli	H o e f t
Klaus	Z a s t r o w
Achim	S c h u l z
Horst	G o t t w a l d
Dieter	W i e c k
Willi	K i r c h h o f f u.a.



# 3. bezirksoffenen Segelregatta

am 30. Juni 1957  
auf dem Haff  
vor Ueckermünde



## 1. Start (10 Uhr) Kielkreuzer

„Asgard“	Heinrich, G.	Regattagem. Ueckerm.	6/30	6,1	KR
„Forelle“	Heinrich, S.	„ „	5,5/13	5,3	KR
„Sturmgesell II“	Müller, J.	„ „	V/17	4,8	KR
„Wiking“	Saborowski, R.	„ „	5/31	5	KR
„Korsar“	Schultz, K.	„ „	4,5/13	4,5	KR
„Vesta“	Hüpenbecker, W.	„ „	VI/283	6,33	KR
	Berthold, D.	„ „	4,5/8	4,5	KR
„Falke“	Petrie, W.	„ „			KR
„Max Reichpitsch“	Bolduan	GST Ueckermünde	V/297		KR

## 2. Start (10.05 Uhr) Kielschwertkreuzer

„Hol di ran“	Kruse, Fritz	Regattagem. Ueckerm.	6/24	5,4	KR
„Solveigh“	Becker	„ „		4,8	KR
„Anni“	Würth, E.	„ „	5,5/16	5,5	KR
„Bummeljohn“	Mengel	BSG „Motor“ Wolgast	6/17	5,5	KR

## 2. Start (10.05 Uhr) R-Boote

„Ajax“	Streblow	Regattagem. Ueckerm.	R 166
„Seeteufel“	Meier	BSG „Motor“ Wolgast	R 180
„Lorbas“	Sacher		R 66
„L'amour“	Krause		R
„Min Best“	Kirchhoff	Turbine Peenemünde	R 179

## 3. Start (10,10 Uhr) Ausgleichsjollenkreuzer I

„Seelöwe“		Regattagem. Ueckerm.	C 125	15,43	JR
„Kehrwieder“	Fetting, Hs.	„ „	C 99	13,5	JR
„Alte Liebe“	Dunkelberg	„ „		13,2	JR
„Sturmvoegel“	Poch, Hz.	„ „			
„Leila“	Nehls	BSG „Motor“ Wolgast	C 139	13,03	JR
„Sailor“	Hartmann	„ „	C 178	13,03	JR
„Seeadler“	Neitzel	„ „	SR 47	13,5	JR



Später kam dann der Nachwuchs wie

Hermann	T r i e g l a f f	
Jürgen	G l ä t z e r	
Gunter	S c h l e i f	
Jochen	D i n s e	u.a.

Wie vielfältig das Wettkampfgeschehen während dieser Zeit war, mag vielleicht aus den folgenden Faksimiles zu erkennen sein (leider sind die meisten Wettkampfergebnisse nicht mehr bekannt).





# Um das Blaue Band

Bei den Jollenkreuzern siegte Sportfreund Schumacher

**Zinnowitz** Bei idealem Segelwetter erlebten 800 Zuschauer am vergangenen Sonntag die Regatta um das „Blaue Band des Achterwassers“. Das ausgeglichene Feld sorgte für spannende Kämpfe in allen Klassen. Besondere Anerkennung gebührt dem Sportfreund Rumpf von der ASG Peenemünde, der nach einer Kenterung kurz vor dem Start sein Boot leerschöpfte und danach die Wettfahrt aufnahm. Schade nur, daß die Lautsprecheranlage nicht funktionierte und die Veranstalter die Zuschauer nicht vom Verlauf des Wettkampfes unterrichten konnten. Hier nun die einzelnen Sieger der Bootsklassen: Kielboote: Sportfreund

Wieck, BSG Zinnowitz; **Jollenkreuzer**: Sportfreund Schumacher, BSG Motor Wolgast; **Piraten**: Sportfreund Hohn, BSG Motor Wolgast; **O-Jollen**: Sportfreund Trieglaff, BSG Einheit Zinnowitz; **Finn Dingi**: ASG Peenemünde. **Müller**



# Windstärke 5 bei der Bäder-Regatta

Alle Finn-Dinghi kenterten — Selbst FD-Boote vom Mißgeschick getroffen

Pünktlich um 9.00 Uhr wurde am 31. August 1962 die diesjährige Bäder-Regatta eröffnet. Leider konnten auf Grund der schlechten Wetterlage nicht alle gemeldeten auswärtigen Sportfreunde an den Start gehen, darunter auch die Freunde aus der benachbarten Volksrepublik. Deshalb lagen gleich zu Beginn des Rennens die Favoriten fest. Doch der starke Nordwestwind machte auch einigen Favoriten einen Strich durch die Rechnung. Oft war die Entscheidung sehr knapp. So kenterten beispielsweise alle gestarteten Finn-Dinghi. Die Stralsunder Sportfreunde mußten ihre Boote mehrfach aufrichten und segelten dann weiter. Zum Schluß der Regatta war nur ein Boot, die O-Jolle von der BSG Einheit Zinnowitz, als Ein-Mann-Boot über den Kurs gekommen. Selbst einige Piraten und

die FD-Boote kenterten. Bei den Jollenkreuzern und Kielbooten waren verschiedene Materialschäden zu verzeichnen. Die Nachmittagsregatta begann bei abgeschwächtem Wind, und es traten alle Boote wieder an. Hier fielen dann im wesentlichen schon die Entscheidungen. Bei einigen Klassen standen nach Beendigung dieser Wettfahrt die Sieger bereits fest, während andere punktgleich aus dem Rennen hervorgingen. Am Nachmittag des 1. September fielen dann in den einzelnen Klassen die Entscheidungen. In der Gesamtwertung sah die Platzierung wie folgt aus:

**R-Boote:** 1. und Pokalgewinner R 12 mit Sportfr. Glawe, BSG Motor Wolgast; 2. R 101 mit Sportfr. Lewien, BSG Aufbau Wolgast; 3. R 315 mit Sportfr. Luchterhand, BSG Einheit Anklam.

**C-Boote:** 1. und Pokalgewinner C 139 mit Sportfr. Nehls, BSG Motor Wolgast; 2. C 151 mit Sportfr. E. Schumacher, BSG Motor Wolgast; 3. C 189 mit Sportfr. Unger, BSG Einheit Zinnowitz.

**5,5 KR-Klasse:** 1. und Pokalgewinner 5,5/38 mit Sportfr. Hartmann, BSG Motor Wolgast; 2. 5,5/42 mit Sportfr. Karl Freude, BSG Einheit Anklam; 3. 5,5/43 mit Sportfr. Kurt Freude, BSG Einheit Anklam.

**6,5 KR-Klasse:** 1. und Pokalgewinner 6,5/- mit Sportfr. Wiek, BSG Einheit Zinnowitz; 2. 6,5/= mit Sportfr. Gottwald, BSG Einheit Zinnowitz.

**FD:** 1. und Pokalgewinner FD 25 mit Sportfr. Molkenthin, BSG Motor Wolgast; 2. FD 26 mit Sportfr. Hübner, gleiche BSG; 3. FD 45 mit Sportfr. Riemann, ASG Vorwärts Wolgast.

**Finn-Dinghi:** 1. und Pokalgewinner Sportfr. Röppke, BSG Motor Stralsund; 2. Sportfreund Schmidt, Motor Stralsund; 3. Sportfr. Waldow, BSG Aufbau Stralsund.

**O-Jollen:** 1. und Pokalgewinner O 340 mit Sportfr. Trieglaff, BSG Einheit Zinnowitz.

**Piraten (Senioren):** 1. und Pokalgewinner Beil 326 mit Sportfreund Pfahl, BSG Aufbau Wolgast; 2. Beil 835 mit Sportfr. Dinse, BSG Einheit Zinnowitz; 3. Beil 124 mit Sportfr. Höpfe, BSG Einheit Zinnowitz.

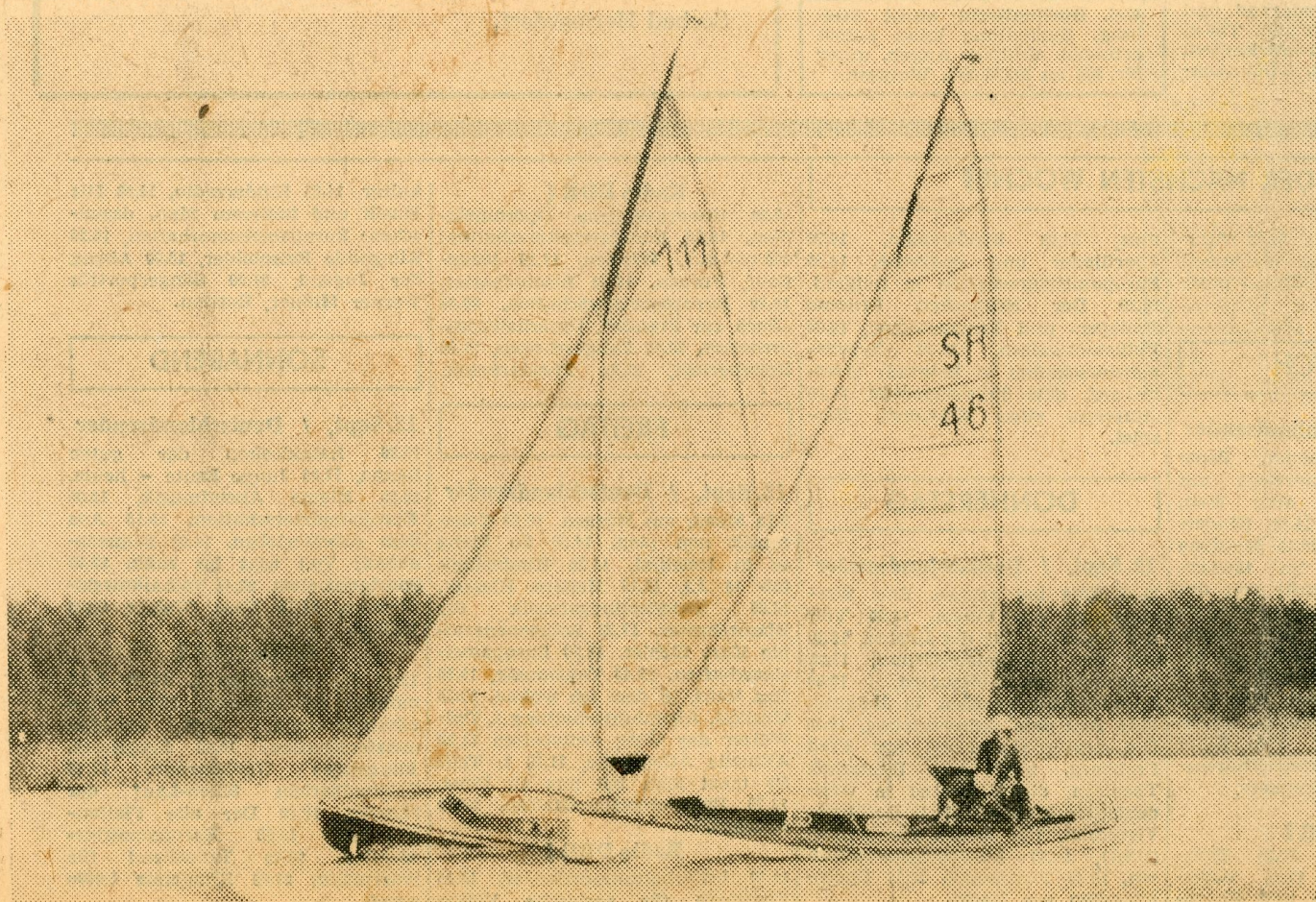
**Piraten (Junioren):** 1. und Pokalgewinner Beil 1463 mit Sportfr. Kracht, BSG Motor Wolgast.

**V-Boote:** 1. und Pokalgewinner V 226 mit Sportfr. Beier, BSG Aufbau Wolgast; 2. V 1221 mit Sportfr. Müller, BSG Motor Wolgast.

In der R-, C- und KR (5,5)-Klasse wurden die Pokale zum letzten Male ausgesegelt. Am Abend fand dann die Abschlußfeier mit der Siegerehrung in Zinnowitz statt. Der nächste Morgen brachte die Sonderwettfahrt, die extra gewertet wurde. Diese Wettfahrt verlief ordnungsgemäß, und gegen Mittag wurden die Sieger ermittelt:

**Kielboote:** 1. Sportfr. Gottwald, Zinnowitz; 2. Sportfr. Wiek, Zinnowitz. **FD:** 1. FD 25 Sportfr. Molkenthin, Wolgast; 2. FD 26 Sportfr. Hübner, Wolgast. **Finn:** 1. Sportfr. Waldow, Stralsund; 2. Sportfr. Kraatz, Wolgast. **O-Jolle:** 1. O 340 Sportfr. Trieglaff, Zinnowitz; 2. O 118, Sportfr. Gonschoreck, Peenemünde. **Piraten (Senioren):** 1. Beil 326, Sportfr. Hohn, Wolgast; 2. Beil 835, Sportfr. Dinse, Zinnowitz; 3. Beil — Sportfr. Winkler, Peenemünde. **Piraten (Junioren):** 1. Beil 1463, Sportfr. Kracht, Wolgast; 2. Beil 1367, Sportfr. Ludwig, Zinnowitz. **V-Jollen:** 1. V 297, Sportfr. Beier, Wolgast; 2. V —, Sportfr. Hoffmann, Peenemünde.

Damit fanden in diesem Jahr bzw. in dieser Saison die letzten größeren Regatten ihren Abschluß. In Wolgast, nördlich der Bäderbrücke, findet nun noch unter Leitung der BSG Motor am 23. September 1962 die Regatta um das „Blaue Band der Peene“ statt. **Bergemann**



Immer wieder ziehen die Leichtigkeit und Eleganz, mit der die Segelboote über das Wasser gleiten, die Zuschauer in ihren Bann.

Foto: Bergemann



- Einige Regattaergebnisse -

1958      Reviermeisterschaften  
in Zinnowitz

- Piraten (jun.) 1. Platz  
    "Delphin"    Glätzer/Dinse

Blaues Band des  
Achterwassers

- Piraten "Weißes Band"  
    "Nixe"        Dieter Wieck

- Piraten "Rotes Band"  
    "Purtzel"    Gunter Schleif

V. Ückermünder Haffregatta

- Piraten (sen.) 3. Platz  
    "Nixe"        Dieter Wieck

- Piraten (jun.) 1. Platz  
    "Delphin"    Jürgen Glätzer

- Piraten (jun.) 2. Platz  
    "Fietje"     Gunter Schleif

- 20 m<sup>2</sup> - Jollenkreuzer 1. Platz  
    "Min Best"   Willi Kirchhoff

1959      VII. Ückermünder Haffregatta

- Piraten (sen.) 2. Platz  
                  Joachim Schulz

1969      XVII. Ückermünder Haffregatta

- 5,0 - 5,9 KR    3. Platz  
    "Mignon"     Heinz Unger

1970      VII. Anklamer Herbstregatta

- 5,0 - 5,9 KR    1. Platz  
    "Mignon"     Heinz Unger



### Kapitel 3

- Anekdoten, Bemerkenswertes und Erdachtes -

Der Kavalier

=====

Irgendwann segelte Wilhelm Hohenhaus wieder einmal mit seiner "Kleinen Jolle".

Um ein wenig Unterhaltung zu haben, begleitete ihn Erna P a n z e r.

Nach einer Weile des Segelns merkte Erna, daß sie wohl die Fahrt bis zum nahegelegenen Ufer , ohne die "Bordtoilette" zu benutzen, nicht mehr durchhalten würde. Aber was nun? Wilhelm war Kavalier genug, um woanders hinzuschauen. Er fand sicher eine Beschäftigung, die das Peinliche solcher Situationen überspielte, aber die unangenehmen Geräusche !? Wilhelm fand eine Lösung:

Kurzerhand nahm er eine "Pütz" - eine leere Blechbüchse - und schlug und hämmerte solange darauf, bis "alles" vorüber war.

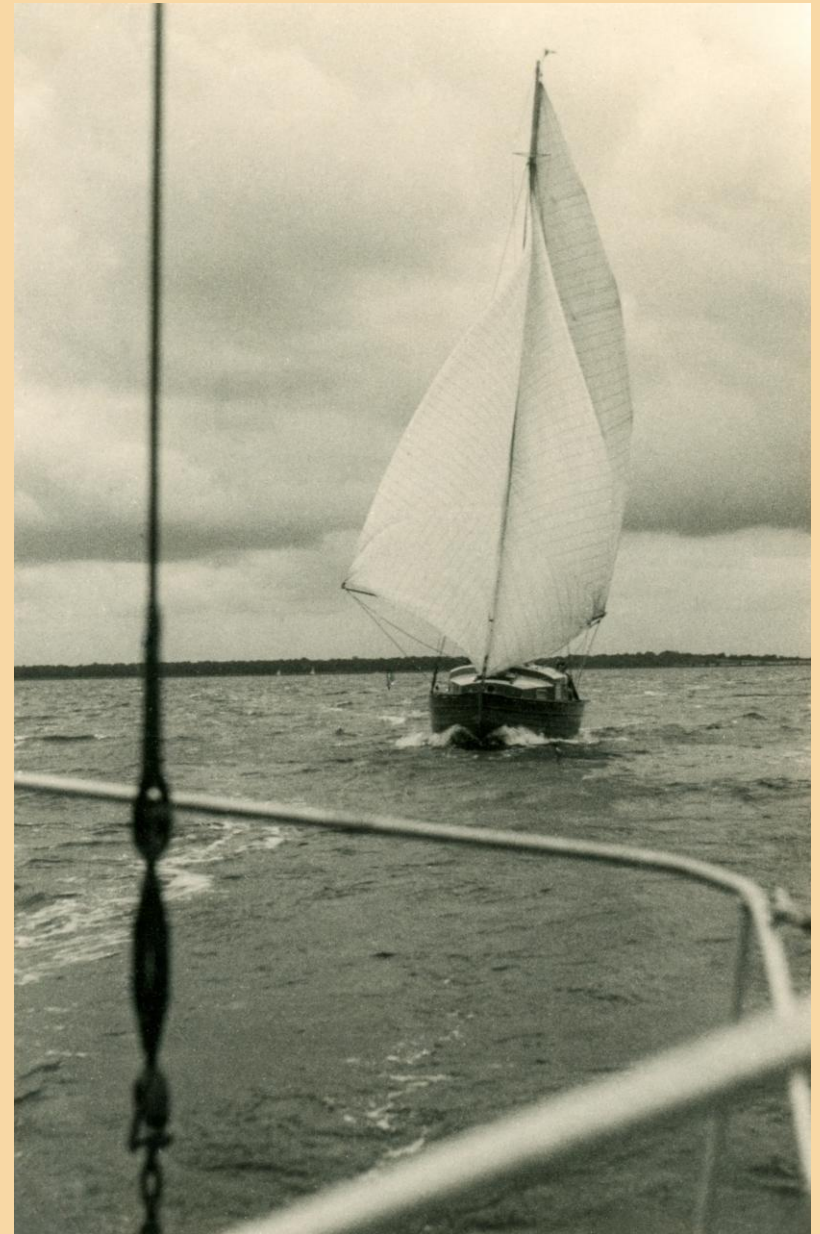
Einer fällt immer in den "Bach" oder "Der kluge Mann baut vor"

=====

Manchem sagt man nach, daß er ein Pechvogel sei. Nicht immer ist damit ein großes Unglück verbunden, sondern vielmehr ein kleines häufig wiederkehrendes Mißgeschick, das zu herzlichem Gelächter Anlaß gibt. So muß es auch Günter P e i l e r ergangen sein. Fast regelmäßig soll er beim alljährlichen "Ansegeln" zu "Bach" gegangen sein ...

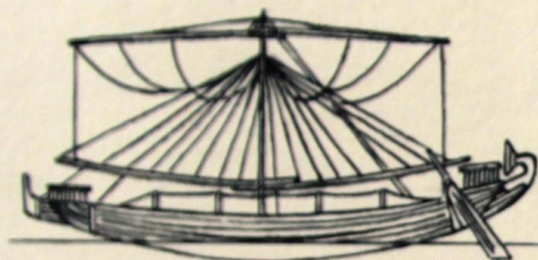
Wieder einmal war es soweit. Der Tag des Ansegelns war da und Günter Peiler wollte dieses Mal vorbeugen. Da er ja ohnehin ein unfreiwilliges Bad nehmen würde - er wußte nur noch nicht wann und wo - brachte er sich an diesem Tage eine Zweitgarnitur zum Wechseln mit. Alles war beim Hantieren und einige hatten ihre "Plünnen" schon hoch, da plumste es! Jeder glaubte, daß es nur Günter Peiler gewesen sein könnte, aber es war ein anderer - Martin Skottky's Bruder -. Nun fiel Günter Peiler ein Stein vom Herzen. Das war für ihn Anlaß genug, seine Ersatzgarnitur auf dem Steg zurückzulassen. Von da ab soll er tatsächlich nie mehr den berühmten "Abgang" gemacht haben!







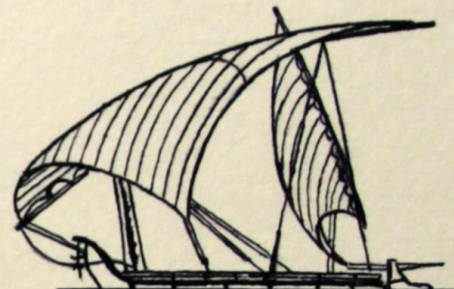
# Die Vielfalt der Segelschiffe über Jahrhunderte



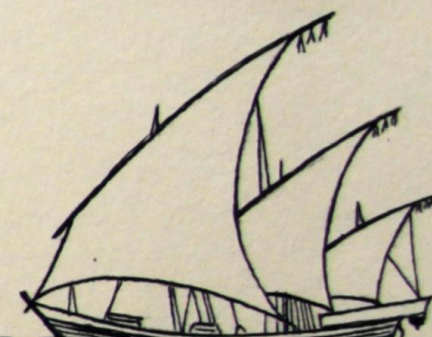
Ägyptisches Schiff



Römisches Frachtschiff



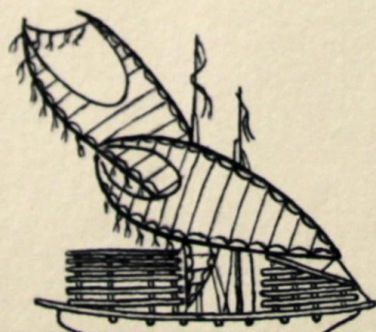
Gayoso, Frachtboot unterer Nil



Sebecke und Felucken  
Schnellsegler des Mittelmeeres



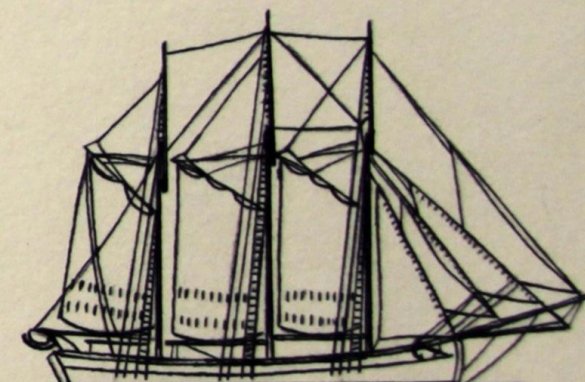
Otter



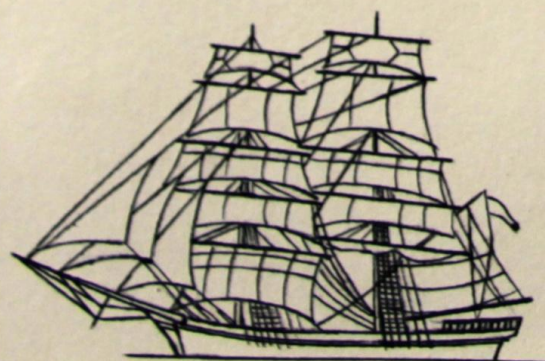
Lakatoi Neuguinea



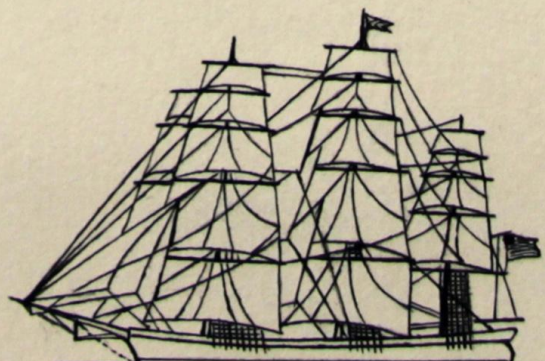
Fünfmast-Dschunke



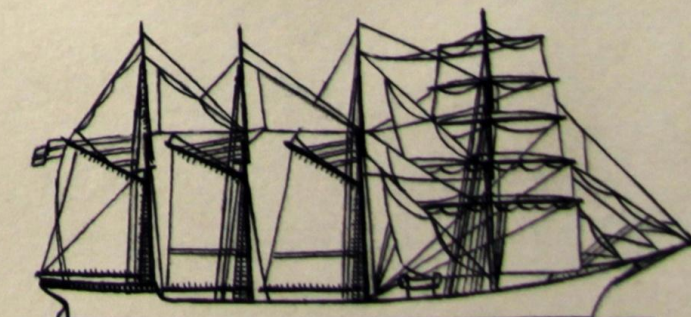
Dreimastgaffelschoner



Brigg

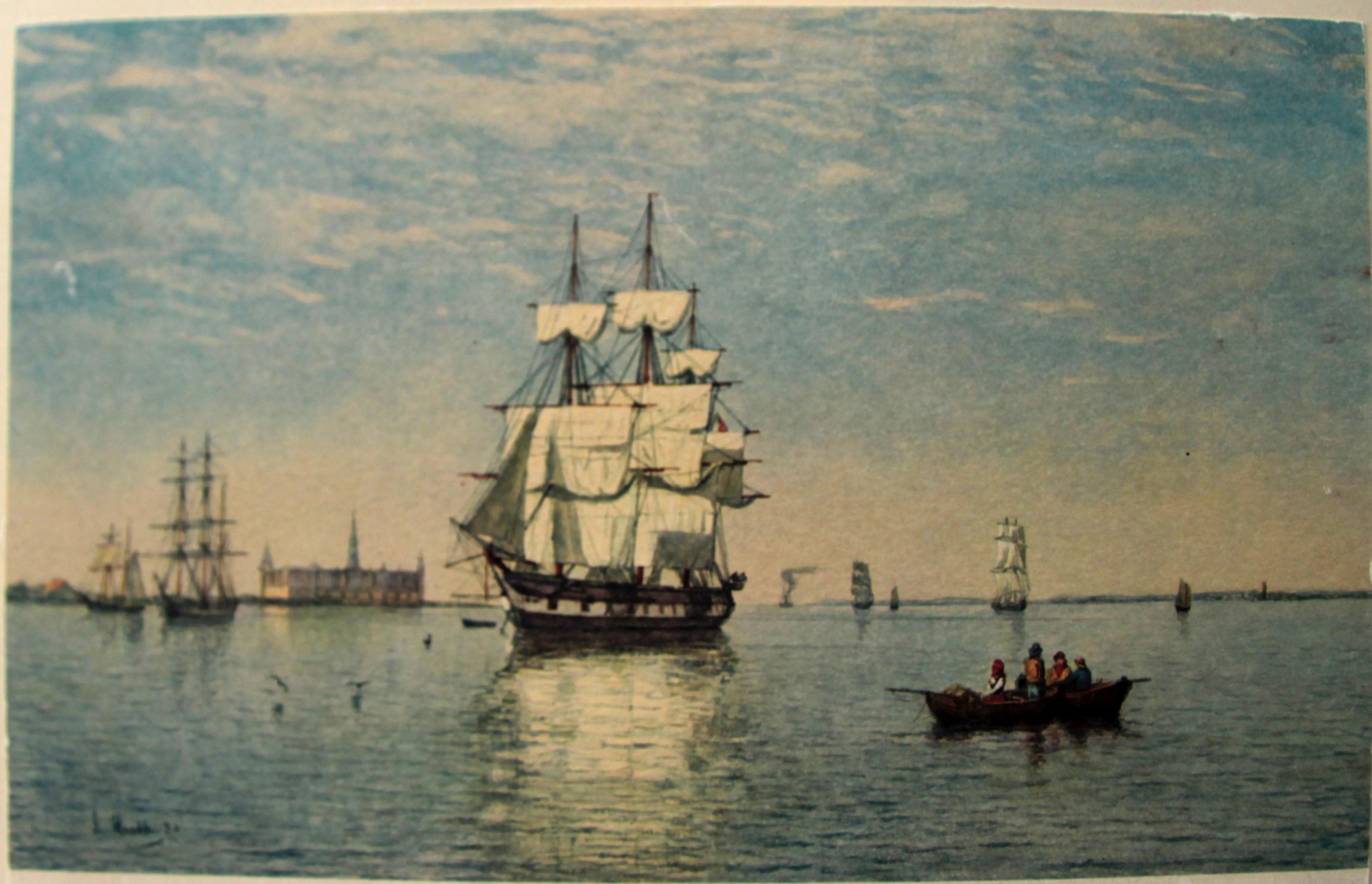


Dreimastbark (Clipper)



Schonerbark





Offen. Bild.

Dänisches Vollschiff auf Reede vor Helsingør



## Das verklemmte Wendegetriebe

Es war Frühling, und die Zeit des Abslipens war gekommen. Gerhard Wieck's "Tiedverdriev" befand sich auf dem Slipwagen und rollte holpernd und polternd ins "Nasse Element".

Das Boot schwamm auf und tänzelte gemächlich auf dem Wasser. Dieter Wieck war bereits dabei, den Motor zu starten. Der kam auf Anhieb, und alles klappte wie einstudiert. Dieter drückte deshalb auch sogleich kräftig auf die "Tube". Das Boot machte schöne Fahrt und wurde mit kräftigem Ruderausschlag zwischen die beiden Festmacherpfähle gesteuert. Nun waren es noch 10 m bis zum Steg. Jetzt schien es an der Zeit zu sein, so dachte Dieter, um das Wendegetriebe zu bedienen..., aber da kam zunächst mal nichts. Schnell wurden beide Hände genommen, doch Teufel nochmal! Es rührte und rückte sich immer noch nichts, und das Boot war immer noch zu schnell, um 5 to mit 10 "Horst Gottwald's" abstoppen zu können ... Nur noch 5 m bis zum Steg. Auch der dritte Versuch mißlang. Zu spät! Hier mußte der Steg herhalten, aber der tat es nicht. - Es krachte und splitterte. Entsetzte Gesichter auf dem Steg und eins im Boot.

Hätte Wilhelm Hohenhaus damals noch gelebt, so wären sicher seine berühmten Worte gefallen:  
"Das Boot ist aus Eiche, das muß es aushalten!"

## Die schnellen Segler oder wie man nie zum Verlierer wird

Regel 1: Bei Gemeinschaftsfahrten vom Heimathafen legt man möglichst als erster ab, wenn die anderen noch beim Auftakeln sind. Man hat dann genügend Vorsprung, und bis zum Ziel reicht der dann meistens aus, um als erster festzumachen.

Regel 2: Reicht der Vorsprung wider Erwarten nicht aus, hat man also die Konkurrenz nach einer halben Stunde auf dem Hals, Dann schaut man sowieso erst einmal auf die Segel, denn da kann dann irgend etwas nicht stimmen. Einer muß ohnehin auf's Verdeck, um sein Bedürfnis zu verrichten. Dieser bleibt dann stillschweigend gleich vorne (der Trimm !!!)





Philipp Otto Runge

Schiffe auf der Peene bei Wolgast



Hilft das alles nichts, dann wechselt man den Steuermann und übergibt am besten an eine Hilfskraft. Die Verantwortung ist man los, und es liegt sowieso an dem Hilfssteuermann, und außerdem beweist man, daß man die Sache ja gar nicht ernst nimmt.

Regel 3: Kommt die Konkurrenz auf der Kreuz auf und man begegnet sich das erste mal auf Kollisionskurs, dann ruft man so beiläufig herüber, daß es ein verdammt heißer Tag sei oder man beugt sich gerade nach unten, um etwas Nichtvorhandenes zu suchen. Mit dieser Methode ist man nicht den triumphierenden Blicken des anderen ausgesetzt. Scheint der Abstand und damit die schlechte Tagesform doch zu offensichtlich bis zum Ziel zu werden, dann beweist man Charakter und hustet auf diesen sowieso dauernd schralenden Wind. Man stellt den Motor an.

Regel 4: Hat man das Ziel schon gutverkennbar vor Augen und die Konkurrenz kommt bedrohlich näher, ja, steht unweigerlich ein Übersegeln durch den "schmierigen" Gegner in letzter Minute bevor, dann beginnt man schon 2 km vor dem Ziel mit dem Anlegemanöver. Man läßt die Segel förmlich herunterreißen und startet zügig durch, damit die abwandernde Bugwelle den Gegner ordentlich schockiert. Man rechtfertigt sich selbst damit, daß es zeitlich nicht mehr möglich war, weiterzusegeln oder daß man nicht mit einem in der Ferne herankommenden Motorschiff ins Gehege kommen wollte oder so ähnlich.

Regel 5: Ist man auf Langturn und hat sich der Konkurrenz gegenüber gut gehalten, doch so im letzten Drittel vor dem Ziel reicht die Konzentration nicht mehr, dann läßt man möglichst noch außerhalb der Hörzone in Abständen den Motor bei vollen Segeln mitlaufen. Der Gegner muß glauben, ihn "tritt ein Pferd", wo er doch gerade noch zügig auflief. Tritt nun diese zuletzt genannte Situation auf der Kreuz ein, dann will meistens bei Krängung ein Vergasermotor nicht recht mitmachen. Hier hilft man sich in der Weise, daß man einen völlig absurden Kreuzschlag macht und den Gegner einfach ziehen läßt. Später erzählt man dann, daß es so herrlich auf dem Wasser gewesen sei und daß es nicht begreiflich war, schon nach Hause zu segeln.



## Die Höllenmaschine

=====

So ein kleiner Hilfsmotor - so ein Flautenschieber - muß her, denkt Horst. Schließlich möchte man ja mit dem allgemeinen Trent mithalten. Gedacht und schon getan. -

Das Frühjahr bricht an und da ist die Stunde des Probelaufs! - Hurra, er läuft!

Da besteht gar kein Zweifel. Es steckt schon etwas dahinter, wenn auch zunächst nur Lärm, so daß man Mühe hat, sein Gebiß im Munde zu behalten. In 2 km Entfernung fangen die Hühner an, unruhig zu werden, bei den Katzen sträubt sich das Fell, und die Hunde klemmen den Schwanz ein und verkriechen sich in ihren Hütten. Auch die Schaulustigen auf den Stegen bedecken erschreckt die Ohren mit ihren Händen, und manchem fällt vor Entsetzen die Zigarette aus dem Mund. Aber was tut das schon zur Sache. Der Propeller dreht sich, und Wochen später fährt Horst schon als Begleit- und Versorgungsfahrzeug auf Jugendregattakurs - ...

Nun lassen sich notwendige Positionswechsel zweifellos mit dem Motor schneller vollziehen, dafür ist er ja auch schließlich da. Geht der Treibstoff dabei aus, weil der Tank sehr klein ist, dann wird eben mal nachgetankt. Für diesen Vorgang bis zum erneuten Starten gibt es eine besondere Technologie, die man unbedingt einhalten muß:

- Der Treibstoff wird aus einem gewöhnlichen Treibstoffkanister ohne Trichter bei bewegter See aus einiger Entfernung in die ziemlich kleine Tanköffnung zu gießen versucht.
- Etwas muß dabei in den Tank gelangen; das ist klar! Der Rest verteilt sich gleichmäßig in der Bilge.
- Jetzt wird gestartet, aber bitte schön nicht über ein normales Zündschloß, denn das kann ja schließlich jeder. Nein, man benötigt einen dicken Schraubenzieher, um besondere Effekte zu erzielen ...?!

Nun wird der Teufel wach!!

Die possierlichen kleinen Kurzschlußfunken umarmen sich mit dem gelangweilt daliegenden Treibstoff in der Bilge. Da aber wird dieser hell wach, und er fühlt sich angesprochen. Vor Freude schießt er eine riesige Stimmflamme gen Himmel. Horst denkt, ihn küßt ein Elch! Er sieht rot und glaubt, er sei beim Friseur, dem eine neue Methode für's Haareschneiden und Rasieren einschließlich Augenbrauen eingefallen ist. Mit diesen teuflischen Methoden kann Horst sich überhaupt nicht anfreunden.





Trafalgarschlacht 1805 – im Vordergrund Admiral Nelsons „Victory“



Mit einer Startgeschwindigkeit, an der Roland Matthes' Sprung vom Startblock gemessen wie eine Zeitlupenaufnahme wirkt, stürzt er sich ins Wasser und denkt wohl, lieber in Neptun's Reich als "zum Teufel zu gehen"!!

#### Der verzögerte "Abgang"

=====

Irgendwann geht jeder einmal zu "Bach", wenn auch die Methoden und Situationen sehr voneinander verschieden sind. Eine soll hier beschrieben werden.

Man macht einen Jollenkreuzer für eine kleine Frist - vielleicht so in der Pause zwischen zwei Wettfahrten - wie üblich mit der Vorleine an einen Poller fest und läßt ihn unter Aufsicht so gemächlich frei schwojen. Um mit dem Nachbarn - einer Barkasse - trotz ausgelegter Fender nicht zu unsanft in Berührung zu kommen, geht man auf seinem Deck längs und hält sich mit den Händen den Nachbarn vom Leibe. Am besten, man hält sich dort eine Weile fest und schaut gelangweilt durch die Gegend. Bemerkt man plötzlich, daß die Beugung zwischen Ober- und Unterarm mehr in eine Streckung übergeht, ist das kein Anlaß zur Beunruhigung, denn das bedeutet nur, daß sich beide Boote ein wenig voneinander entfernen. Nur nicht die Hände von Nachbarn's Boot loslassen! Wird nun die Streckung der Arme größer, so daß der Körper fast horizontal liegt, dann sollte man beginnen, stutzig zu werden, denn jetzt gilt es, sich zu entscheiden. Entweder man läßt die Füße sausen oder die Hände von Nachbarn's Boot. Beides ist aber unangenehm, weil es ja anschließend ins Wasser geht. Deshalb entschließt man sich besser, eine möglichst gespannte Leine zu erwischen und läßt sich dort im Streckhang eine Weile baumeln. Hilfe schreien hat keinen Zweck, denn die Nachbarn würden sowieso nur lachen. Also aushalten bis man erkannt hat, daß es hier nur eine Lösung gibt, nämlich mit voller Monteur den berühmten "Abgang" zu machen. Was hilft's?! Hände öffnen und wie ein Pfeil ins Nasse tauchen ...

Jetzt werden die Nachbarn und alles, was sonst noch so herumsteht, hellhörig, während man selbst wie ein schnaufendes Walroß wieder auftaucht. Dann bricht ein Sturm los - ein Sturm des Gelächters.







## Kapitel 4

### Der Kinder- und Jugendsport

#### - Stationen unserer Entwicklung -

Wenn wir uns noch einmal ganz speziell auf die Anfangsjahre unserer Sektion besinnen, dann wird erkennbar, daß im Jugendsport ein wesentlicher Bestandteil der Entwicklung unserer Sektion zu suchen ist. Dieser Werdegang scheint ganz natürlich zu sein, denn überall dort, wo die Jugend ist, wird auch Sport getrieben. Aber solche Entwicklung findet man im Segelsport bei kleineren Sektionen durchaus nicht gesetzmäßig vor. In vielen gleichartigen Sektionen beginnt die segelsportliche Entwicklung häufig mit einer Reihe kleinerer und größerer Sportboote, die sich in Privatbesitz befinden, und dem Jugends segeln wird nur eine kleine Nebenrolle eingeräumt.

Der damals so beliebte und auch heute noch gern gesegelte "Pirat" war in den Anfangsjahren das am zahlreichsten vorhandene Segelboot in unserer Sektion. Wettkampfsport und Segelsport schlechthin wurden vorwiegend mit dieser Jolle betrieben, und da Boote dieses Typs durch Bauweise, Größe sowie infolge der Segeleigenschaften ein Jugendboot darstellten, war es auch folgerichtig die junge Generation, die mit ihrer Begeisterung zum Segelsport in Zinnowitz einige Jahre das Geschehen bestimmte.

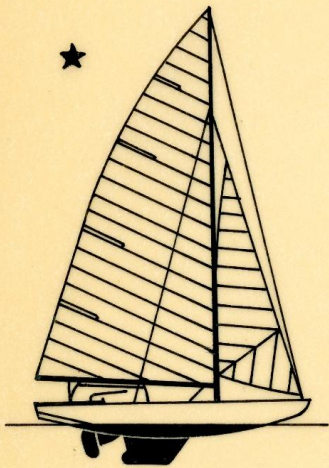
Doch ohne die lenkende Hand erfahrener verständnisvoller und ganz sicher auch für den Segelsport zu Opfern bereiter Sportfreunde wäre es wohl bald zum Stillstand gekommen. Es bedurfte schon solcher Sportfreunde wie

Gerhard	Wieck
Werner	Geist
Inge	Geist
Martin	Skottky
Elli	Skottky u.a.,

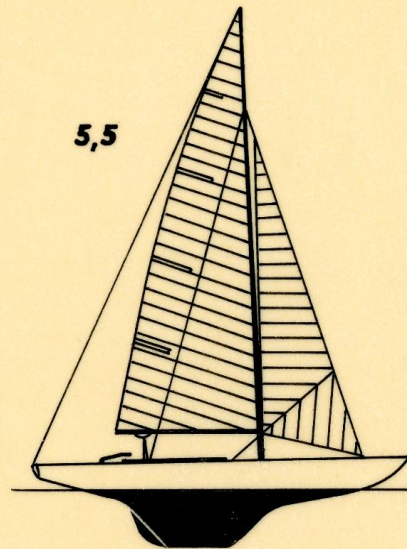
die durch ihren Einsatz als Übungsleiter, als Wettfahrtfunktionär oder durch fachliche bzw. handwerkliche Beratung und Unterstützung die Voraussetzungen schufen, die große Flotte der "Piraten" in richtige Bahnen zu lenken.



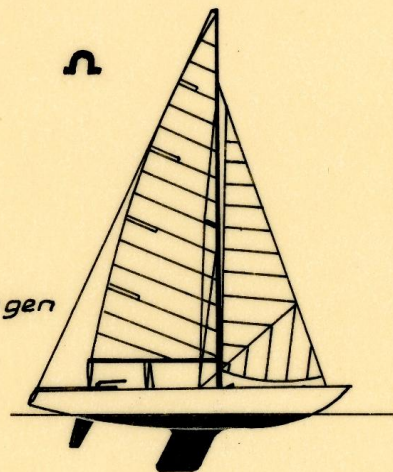
# Segelboote der Gegenwart



Kielboot „Star“  
Konstrukteur: William Garder, USA  
Länge: 6,9m Breite: 1,7m  
Segelfläche: 26 m<sup>2</sup>  
zwei Mann Besatzung

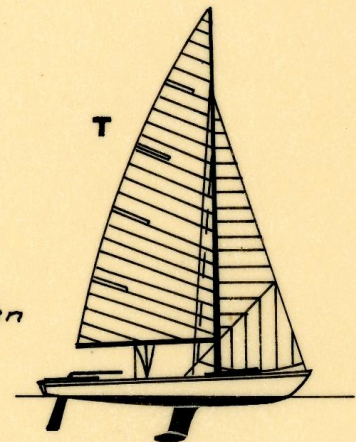


Kielboot 5,5m  
Länge: 9,5m Breite: 1,9m  
Segelfläche: 26,5 bis 29,0 m<sup>2</sup>  
drei Mann Besatzung

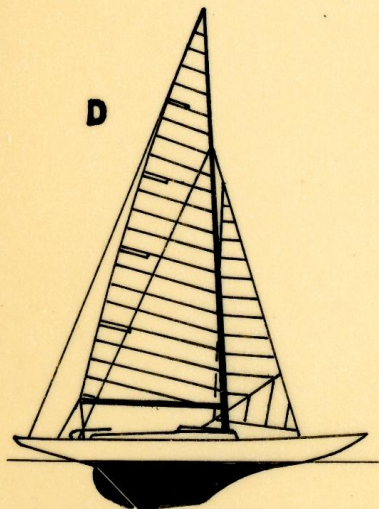


Kielboot „Soling“  
Konstrukteur: Jan Linge Norwegen  
Länge: 8,15m Breite: 1,9m  
Segelfläche: 24,3 m<sup>2</sup>  
drei Mann Besatzung

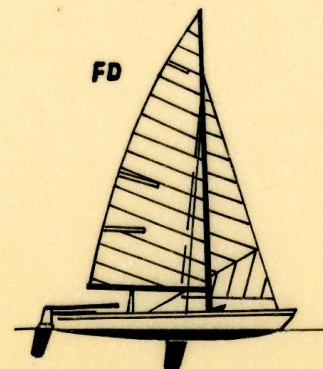
Kielboot „Tempest“  
Konstrukteur: Jan Proctor  
Großbritannien  
Länge: 6,69m Breite: 2,0m  
Segelfläche: 22,93 m<sup>2</sup>  
zwei Mann Besatzung



Jolle „Flying-Dutchmann“  
Konstrukteur: U. van Essen, Niederlande  
Länge: 6,05m Breite: 1,8m  
Segelfläche: 15 m<sup>2</sup>  
zwei Mann Besatzung



Kielboot „Drachen“  
Konstrukteur: Johann, Norwegen  
Länge: 8,9m Breite: 1,9m  
Segelfläche: 22 m<sup>2</sup>  
drei Mann Besatzung





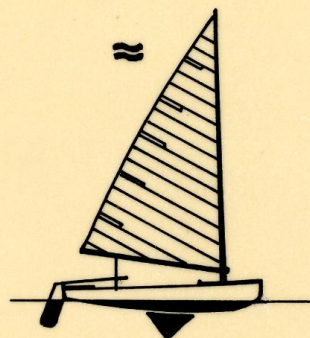
Die Glanzzeit des Jugendsegelns dauerte etwa 10 Jahre. Ab Mitte der sechziger Jahre so 1966/67 trat dann eine Flaute ein. Das Bootsmaterial war inzwischen eineinhalb Jahrzehnte in ständigem Einsatz gewesen und entsprach größtenteils nicht mehr den notwendigen Einsatzbedingungen. Neues anzuschaffen erlaubte die finanzielle Lage nicht. Viele der Jugendlichen der fünfziger Jahre hatten zu dem in- zwischen berufliche und familiäre Entwicklungen durchlaufen, durch die sie gezwungen wurden, den Segelsport gänzlich aufzugeben oder ihn stark in den Hintergrund zu drängen. Der natürliche Nachwuchs blieb aus, ja, er mußte ausbleiben, weil den Kindern und Jugendlichen fast keine einsatzfähigen Boote mehr zur Verfügung gestellt werden konnten.

Fast 10 Jahre lang wurde immer wieder versucht, die Jugendarbeit erneut aufzubauen, aber die Bemühungen durch Gerhard Wieck, Horst Gottwald, Hermann Trieglaff, Werner Winkler u.a. scheiterten, weil die materielle Basis fehlte.

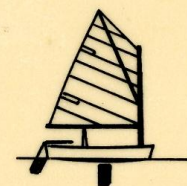
Die Lage, in der sich die Sektion noch vor zwei Jahren befand, war für das Leitungskollektiv und für andere verantwortungsbewußte Sportfreunde sehr deprimierend. In den Zinnowitzer Schulen werden etwa 1000 Schüler und Schülerinnen unterrichtet und viele von ihnen würden gerne dem Ruf gefolgt sein: "Kommt in die Jugendgruppe der Sektion Segeln!" "Erlernt die Grundlagen des Segelns und des Wettkampfsports!" ...

Ein so ähnlich lautender Ruf konnte dann im Frühjahr 1975 ertönen. Die Verantwortlichen der Sportorganisation Peenemünde, der ASV "Vorwärts", kannten unsere Lage schon lange. Sie waren bereit, uns zu helfen, sofern wir gewisse Bedingungen zu erfüllen uns verpflichteten. Es kam zur Einigung! Anfang Mai 1975 wurde zwischen der Sportkommission Peenemünde, der ASV "Vorwärts", und der Sektion "Segeln" der BSG "Einheit" Zinnowitz ein Vertrag abgeschlossen, der festlegte, daß die Sektion "Segeln" einen Trainingsstützpunkt des Trainingszentrums Peenemünde bilden sollte. Die Aufgabe dieses Trainingsstützpunktes besteht darin, auf breiter Basis, also aus dafür geeigneten Altersgruppen der Zinnowitzer Schulkinder, Nachwuchskader für den Segelsport durch systematisches Grundlagentraining zu gewinnen und auszubilden.

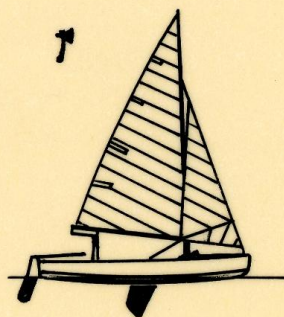




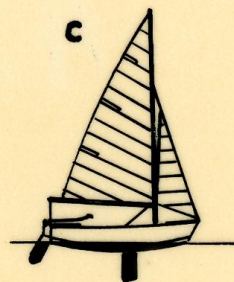
Jolle „Finn-Ding“  
 Konstrukteur: Richard Sarby, Schweden  
 Länge: 4,5m Breite 1,51m  
 Segelfläche: 10m<sup>2</sup>  
 ein Mann Besatzung



Jolle „Optimist“  
 Konstrukteur: C. Mills, USA  
 Länge: 2,30m Breite 1,13m  
 Segelfläche: 3,33m<sup>2</sup>  
 ein Kind Besatzung



Jolle „Pirat“  
 Konstrukteur: Carl Martens, Deutschland  
 Länge 5,0m Breite 1,62m  
 Segelfläche: 10m<sup>2</sup>  
 zwei Mann Besatzung



Jolle „Cadet“  
 Konstrukteur: Jack Holt, Großbritannien  
 Länge 3,22m Breite 1,27m  
 Segelfläche 5,1m<sup>2</sup>  
 zwei Mann Besatzung



Für unsere Sektion bedeutete dieser Schritt zunächst die Möglichkeit, das Kinder- und Jugendsegeln wieder mit neuem Leben zu erfüllen.

Zu den fünf sektionseigenen "Optimisten" wurden zwei weitere vom T.Z. Peenemünde an uns übergeben. Weiterhin erhielten wir drei Jugendboote der Cadet-Klasse und eine Piraten-Jolle mit Heckbordmotor, die als vorläufiges Begleitboot genutzt werden konnte.

Eine nicht ganz leichte Aufgabe bestand darin, Übungsleiter zu finden, die bereit waren, einen Teil ihrer Freizeit für praktische und theoretische Trainingsstunden zur Verfügung zu stellen. Aber es siegte schließlich die Einsicht in die Notwendigkeit, so daß wir bald nach anfänglichen Stolperstrecken den Ausbildungsbetrieb mit sechs Übungsleitern aufnehmen konnten:

Dieter Baumann  
Jochen Dinse  
Manfred Pioch  
Hermann Trieglaff  
Ulf Stockmann  
Heinz Unger









Eine sehr verantwortungsvolle Aufgabe übernahm Margitta Gottwald als Leiter des Trainingsstützpunktes. Mit dem Jahr 1977 beginnt die dritte Ausbildungssaison, und gegenwärtig können wir über nachfolgende Ergebnisse berichten:

- Durchschnittlich werden 20 Kinder zweimal wöchentlich sowohl im Sommerhalbjahr als auch während der Wintermonate fast regelmäßig auf theoretischem, athletischem und insbesondere auf segeltechnischem bzw. -taktischem Gebiet ausgebildet. Die Anzahl der interessierten Kinder ist bisher nicht zurückgegangen.
- Für die Ausbildung stehen zur Zeit sechs Übungsleiter zur Verfügung, die durch zwei weitere in diesem Jahr Unterstützung erhalten.
- Das für die Ausbildung notwendige Bootsmaterial ist inzwischen auf acht "Optimisten" und fünf "Cadet's" angewachsen.
- In jedem Jahr wird in Zinnowitz am Achterwasser ein 14-tägiges Trainingslager durchgeführt. An diesem Trainingslager nehmen sowohl Kinder des Trainingsstützpunktes Zinnowitz als auch der Trainingsgruppe des T.Z. Peenemünde teil. Neben Sport und Spiel sowie dem speziellen athletischen Training werden vor allem Wettfahrten durchgeführt. Schon die ersten Wettfahrten zeigten, daß die Ausbildung der Vormonate nicht umsonst gewesen war. Von den 23 Teilnehmern konnten sich unsere Mädchen und Jungen schon recht beachtlich in der Endabrechnung placieren:

Optimisten:	Jörg Gottwald	5. Platz
	Antje Unger	7. Platz
Cadet's:	Gottwald-Wendorf	5. Platz
	Horter -Unger	9. Platz

- Die Teilnahme an Jugendregatten im Bezirk Rostock war 1975 noch recht bescheiden und ist 1976 merklich angewachsen. Die Placierungen sind zwar sehr wechselhaft, aber eine Steigerung der Leistungen ist nicht zu übersehen:







<u>Ribnitz</u>	Jörg Gottwald	17. Platz
	Schmidt	23. Platz
<u>Barth</u>	Jörg Gottwald	26. Platz
	Schmidt	35. Platz
<u>Greifswald</u>	Jörg Gottwald	3. Platz
<u>Peenemünde</u>	Jörg Gottwald	6. Platz
	Torsten Farin	9. Platz
	Gottwald-Horter	1. Platz
	Suchland-Suchland	4. Platz

- Ein besonderer Höhepunkt war die Teilnahme an der ersten Auslandsregatta 1976 in der VR Polen. 13 junge Segler aus Zinnowitz und Peenemünde waren zu dieser freundschaftlichen Begegnung nach Wollin eingeladen , und sie schlugen sich wohl bemerkenswert:

"Cadet"	Gottwald - Horter	5. Platz
"Optimisten"	Gottwald, Jörg	3. Platz
"Optimisten"	Farin, Torsten	5. Platz



## Kapitel 5

### - Das Fahrtensegeln und der Fahrtenwettbewerb in unserer Sektion -

Körperkultur und Sport sind ein fester Bestandteil der Arbeits- und Lebensbedingungen unserer Werktätigen. Körperkultur und Sport haben aber in den letzten Jahren in dem Maße an Bedeutung gewonnen, wie wir mehr Freizeit durch Arbeitszeitverkürzung, den freien Sonabend und verlängerten Urlaub bekommen haben. Wie auf allen Gebieten unseres gesellschaftlichen Lebens, so gaben wir auch unserem Segelsport einen neuen Inhalt und entwickelten die Form des Fahrtensegelns anstelle des bisherigen Regattasegelns zum Wettkampfsport. Immer mehr Sportfreunde gingen in den letzten Jahren dazu über, am Ende der Segelsaison ihre Leistungen im Segeln öffentlich in der Sektion abzurechnen und damit zugleich Rechenschaft über ihre sportliche Aktivität abzulegen. Wenn wir uns die Frage vorlegen, was in den letzten Jahren das Fahrtensegeln so besonders attraktiv gemacht hat, dann ist ein Grund bestimmt der, daß das Regattasegeln in den letzten Jahren mehr und mehr zurückging und in unseren Gewässern, besonders im Küstenbereich, eine untergeordnete Rolle einnahm. Daß wir keine Regatten mehr fahren hat wohl seinen Grund darin, daß es kaum noch geschlossene Regattafelder gleicher Klassen gibt und man daher erst vor jeder Regatta eine Unmenge komplizierter Formeln und Bestimmungen kennen und bedenken muß, ehe man an den Start gehen konnte, ganz zu schweigen von der uneinheitlichen Ausrüstung der Boote mit Masten, Beseglungen und sonstigen kostspieligen Raffinessen. Am Fahrtensegeln kann jedes Boot teilnehmen und zwar unter gleichen Bedingungen, unabhängig ob es der modernste Kreuzer oder ein "alter Kahn" ist. Was aber scheinbar den größten Reiz auf die Teilnehmer ausübt - alle Familienmitglieder an Bord haben den gleichen Anteil an der erfolgreichen Langfahrt - d. h. alle haben die gleiche Punktzahl erreicht. Und schließlich sei noch erwähnt, daß der Fahrtenwettbewerb in seinen Bedingungen äußerst unkompliziert ist und die Besonderheiten der verschiedensten Segelreviere bedenkt und berücksichtigt.

Wenn wir besonders die Ergebnisse im 25. Jahr unseres Bestehens überschauen, dann können wir sagen, daß insgesamt neun Männer, acht Frauen und sechsundzwanzig Kinder auf große Fahrt gingen und Teil-



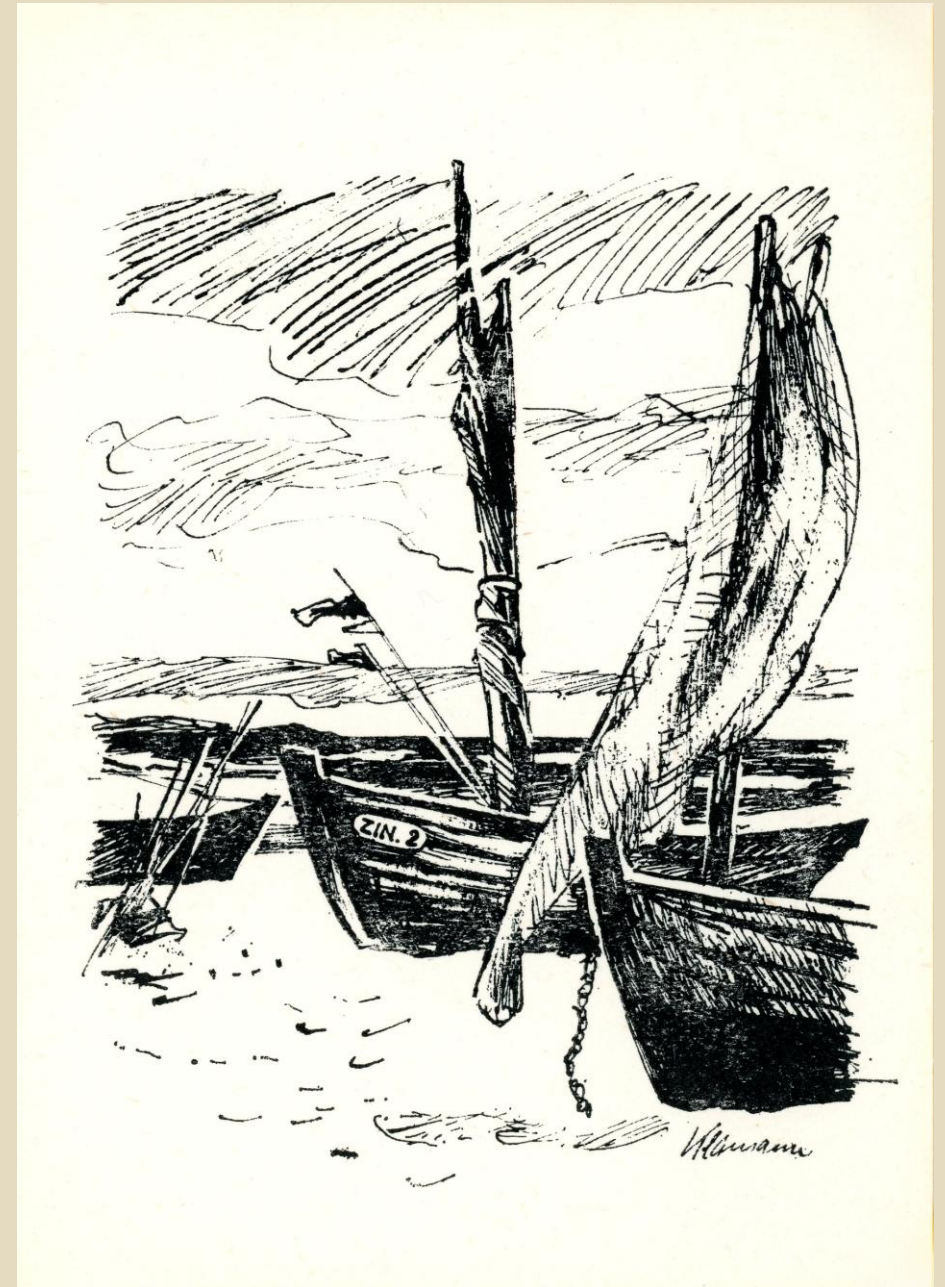
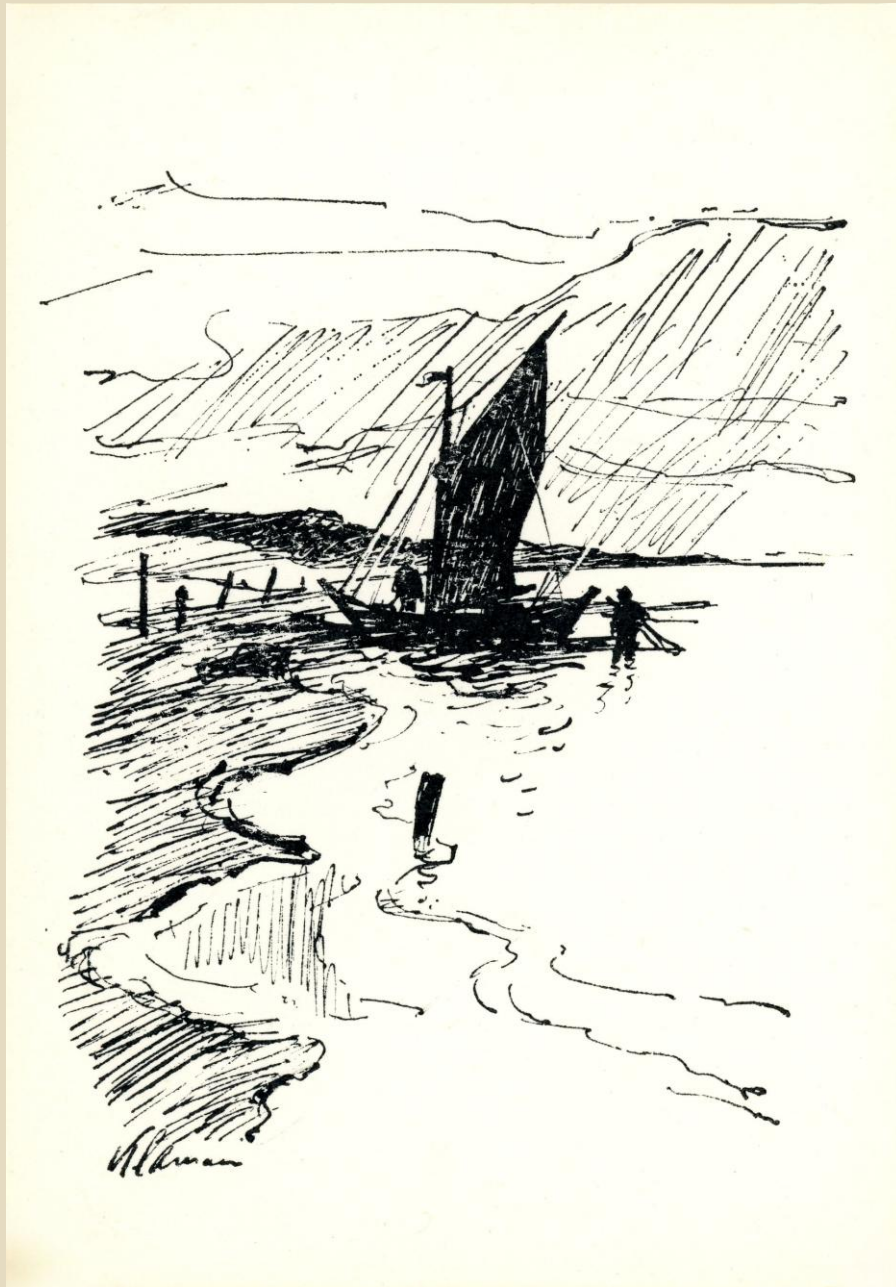




nehmer mit mehr als 2 bis 3000 Punkte den 76er Wettbewerb einen Gütestempel mit dem Zeichen "Q" aufdrückten. Was aber besonders wichtig ist, und das sollten wir alle bedenken, wenn wir die nachfolgenden Zahlen lesen: Hinter allen Zahlen steht das Erleben jedes Einzelnen, steht echte sportliche Betätigung, Freude und Erholung und nicht zuletzt anerkennenswerte und manchmal hart erkämpfte Leistung.

Auch für alle weiteren Fahrtenwettbewerbe wünschen wir allen Fahrtenseglern Mast- und Spierenbruch, Erfolg, Freude und Erholung ganz besonders im Jahr des Turn- und Sportfestes.







- Beteiligung und Ergebnisse im Fahrtenwettbewerb 1972-76 -

Jahr	Männ.	Frau.	Kind.	Ges.	Teilnehmer 1000Punkte	LI	LII	LIII	Höchstpunktzahlen		
									Männer	Frauen	Kinder
72	12	8	6	26	11	2	1	9	G. Wieck 2125	L. Winkler 1385	K. Wieck 1358
73	21	6	7	34	12	1	3	8	H. Gottwald 2009	M. Gottwald 1533	J. Gottwald 1587
74	16	7	14	47	12	0	3	9	G. Wieck 1828	M. Gottwald 1113	K. Wieck 1394
75	22	5	31	58	14	1	2	11	G. Wieck 3002	B. Castner 1925	J. Gottwald 1239
76	9	8	26	43	13	4	5	4	G. Wieck 3128	B. Castner 2361	J. Gottwald 2713







- Der Bootspark unserer Sektion -

1.	"Tiedverdriev"	6,0 - Kielschwerter	Gerhard W i e c k	seit 1961 Eigner
2.	"Mignon"	5,0 - Kieljacht	Heinz U n g e r	seit 1965 Eigner
3.	"Kalme"	C - Jollenkreuzer	Horst G o t t w a l d	seit 1969 Eigner
4.	"Bobby"	R - Jollenkreuzer	Valentin V ö l k e r	seit 1970 Eigner
5.	"Moana"	C - Jollenkreuzer	Hermann T r i e g l a f f	seit 1973 Eigner
6.	"Triton"	Kieljacht	Günter C a s t n e r	seit 1973 Eigner
7.	"Kormoran"	R - Jollenkreuzer	Ulf S t o c k m a n n	seit 1974 Eigner
8.	"Troja"	C - Jollenkreuzer	Wolfgang Q u a n t e r	seit 1974 Eigner
9.	"Zephir"	Wanderjolle	Werner F r i t s c h e	seit 1975 Eigner
10.	"Condor"	B - Jollenkreuzer	Werner W i n k l e r	seit 1976 Eigner
11.	"Min Drom"	Motorboot	Wilhelm S c h l e c h t e r	seit 1970 Eigner
12.	"Lusatia"	Motorboot	Dr. Günter W e n d s c h u h	seit 1973 Eigner
13.	"Pollux"	Motorsegler	Dieter B a u m a n n	seit 1973 Eigner
14.	"Vineta"	Motorboot	Lothar Z s c h a u	seit 1974 Eigner
15.	-	Motorjacht	Heinz K o l l e c k	seit 1974 Eigner
16.	"Circe"	O - Jolle	Sektion "S e g e l n"	seit 1958 Eigner
17./21.	-	Optimist	Sektion "S e g e l n"	seit 1967 Eigner
22.	-	Segelschlitten	Sektion "S e g e l n"	seit 1957 Eigner
23.	-	Segelschlitten	Gerhard W i e c k	seit 1957 Eigner









Ostseebad Zinnowitz - Am Achterwasser