



# Festschrift

100 Jahre  
Barther Segler-Verein e.V.

1926 - 2026



# Zum Geleit dieser Festschrift

Seit der Gründung unseres Barther Segler-Vereins e.V. sind 100 Jahre vergangen. Dieser lange Zeitraum bietet ausreichend Stoff, um eine kleine Zeitreise zu unternehmen. Auf unterhaltsame Weise soll diese Festschrift einen kurzen, aber repräsentativen Querschnitt durch die Vereinsgeschichte bieten, quasi als Mini-Chronik. Eine ausführliche Chronik, die auf Details eingehen und Sachverhalte konkretisieren wird, soll folgen.

Die erste Nachkriegsgeneration der Segler, die sich noch an die Vereinsgründer erinnern konnte, existiert nicht mehr. Nur wenige ihrer Nachfolger aus den 1950er bis 1970er Jahren sind noch in der Lage, Auskunft über ihre jeweilige Vereinszeit zu geben. Glücklicherweise konnte zur Erarbeitung der Themen und Kapitel auf erhaltene Dokumente zurückgegriffen werden. Auch bisher unbekannte Fotos kamen in den vergangenen Jahren und Monaten zum Vorschein, wobei aber oft der erläuternde Kontext fehlt.

Deshalb ist die Herausgabe dieser Festschrift mit der Hoffnung verbunden, dass Barther, die über Zeitzeugnisse des früheren Vereinslebens oder Erinnerungen an einstige Mitglieder verfügen, damit an den Verein herantreten und zur Dokumentation seiner Geschichte beitragen. Es wäre bedauerlich, würde solches Wissen weiter verblassen und eines Tages ganz in Vergessenheit geraten.

Ein Hinweis zum besseren Verständnis des Inhalts: Der heutige BSV ging im Juli 1990 aus Mitgliedern beider auf dem Gelände beheimateten Sektionen - der BSG Motor und der BSG Lok - hervor. Bei ihren Aktivitäten waren diese von 1950 bis 1990 derart eng miteinander verbunden, dass die einstige Sektionszugehörigkeit nachträglich nur noch schwer zu klären ist.

Der Barther Segler-Verein e.V. war im Laufe seiner 100 Jahre immer Mitgestalter des gesellschaftlichen und sportlichen Lebens der Stadt, sodass sein Weg durch die Jahrzehnte auch für heimatgeschichtlich Interessierte lesenswert sein dürfte.

Gute Unterhaltung beim Lesen!

**Barther Segler-Verein e.V. im Juni 2026**

Ein herzlicher Dank gilt allen Mitgliedern und Freunden des BSV, die diese Festschrift sowie die nachfolgende Chronik mit Wissen und Material unterstützten. In den Dank eingeschlossen sind auch jene, die bei der Quellenaufzählung eventuell übersehen wurden.

## Es wurde Material verwendet von:

Stadtarchiv Barth, Landesarchiv Greifswald, Archiv des BSV, Hans-Heinrich und Holger Friedrich, Reinhold Krüger, Jutta Krämer, Dieter Burr, Gerd Zorn, Manfred Gierke, Ingo Bussert, Peter Gallant, Rolf Kagel, Günter Behm, Dieter Hinke, Dieter Bohn, Hiltraud Pröbldorf, Hans-Joachim Meusel, Bernd Rickelt, Horst Müller, Dr. Hildegard Boness, Dirk Schottenhammel, Günter Neitzel, Günter Sass, Wulf Saß, Klaus Bastian, Klaus Hennig, Eberhard Harloff, Peter Lange, Jürgen Ott, Achim Krockner, Arndt Gläser und Volker Stephan.

## Inhaltsverzeichnis

Grußwort von Peter Weinhardt	Seite 01
Vereinsleben von 1926 bis 1945	Seite 02
Das Ende 1945 und Neubeginn 1947	Seite 09
Der erste Nachkriegsneubau	Seite 10
Regattasegeln in den 1950er Jahren	Seite 11
Die größte Segelveranstaltung der 1950er	Seite 12
Ehrenmitglied Eberhard Harloff	Seite 13
Barther Segelsport in den 1960ern	Seite 14
Fast 30 Jahre kein freier Ostseezugang	Seite 15
Die Veränderungen der 1970er	Seite 16
Die Fahrtenseglertreffen 1972 -1988	Seite 18
Jugendgruppe von 1972 bis heute	Seite 22
Letztes Jahrzehnt als Segelsektion	Seite 27
Der BSV und seine Segelregatten	Seite 32
EU-Programm „Baltic for all“	Seite 37
Das Clubhaus im Wandel der Zeit	Seite 38
Seglervergnügen mit Tradition	Seite 41
Investitionen und Eigenleistungen	Seite 42
Fotoserie zum Thema Bautätigkeit	Seite 43
Fotos: Was sonst noch geschah...	Seite 44

**Herausgeber:** Barther Segler-Verein e.V.  
**Produktion:** Volker Stephan  
**Druck:** www.flyeralarm.com  
**Auflage:** 500

# Grußwort von Peter Weinhardt

Das 100-jährige Bestehen des Barther Segler-Vereins ist mir Anlass, mit Achtung und Dankbarkeit auf ein Jahrhundert engagierter Vereinsarbeit zurückzublicken.

Mit meinem eigenen Vereinseintritt im Jahr 1972 begann für mich eine prägende Zeit. Dadurch durfte ich den Segler-Verein sowohl in den Jahren vor der Wiedervereinigung, als auch in der Zeit danach, mehr oder weniger aktiv begleiten.

Unterschiedliche gesellschaftliche Rahmenbedingungen haben diesen Zeitenwechsel bestimmt - der Zusammenhalt der Mitglieder, die aktive Vereinsarbeit sowie die Verbundenheit mit dem Segelsport blieben jedoch stets erhalten.

Ein besonderer Abschnitt der Vorwendezeit waren die gemeinschaftlichen Eigenleistungen beim Bau des Vereinsheims. Mit großem persönlichen Einsatz schufen die Mitglieder die Grundlage für das, was bis heute der Mittelpunkt ihres Vereinslebens ist. Dieses Engagement steht beispielhaft für den Geist des BSV.

Nach der Wiedervereinigung ergaben sich neue Aufgaben und Perspektiven. In dieser Phase entwickelte sich eine konstruktive Zusammenarbeit zwischen dem eigenständigen Barther Segler-Verein e.V. und dem Verein Barther Segel- und Hafentage e.V..

Gemeinsam wurde die Großveranstaltung Segel- und Hafentage organisiert und erfolgreich durchge-



1. Barther Segel- und Hafentage 1994: Peter Weinhardt (re.) u. a. mit dem SPD-Vorsitzenden von MV, Harald Ringstorff (li.), und dem SPD-Kanzlerkandidaten Rudolf Scharping (2. v. li.) an Bord der SY „Ophir“.



Peter Weinhardt (Jg. 1940) war von 1990 bis 2000 der erste Barther Stadtpräsident der Nachwendezeit und leitete von 1993 bis 2000 als Vorsitzender den Verein Barther Segel- und Hafentage e.V., der bei der Vorbereitung der größten Barther Veranstaltung eng mit dem BSV kooperierte.

führt. Diese Kooperation hat gezeigt, dass sich Eigenständigkeit und partnerschaftliches Handeln sinnvoll ergänzen können.

Ebenso bedeutsam waren der Bau des Jugend- und Freizeitzentrums sowie die Organisation von Begegnungen und Aktivitäten mit befreundeten Vereinen aus Simrishamn, Kolobrzeg und Prag.

Nicht zuletzt verbinde ich mit dem Barther Segler-Verein meine persönliche Familiengeschichte. Unsere Söhne haben im Verein mit Begeisterung das Segeln erlernt und sind immer noch auf Kurs.

Hundert Jahre Vereinsgeschichte sind vor allem die Geschichten der Menschen, die Verantwortung übernommen, sich engagiert und Gemeinschaft gelebt haben. Ihnen allen gebührt Anerkennung und Dank.

**Dem Barther Segler-Verein wünsche ich auch für die Zukunft eine erfolgreiche Entwicklung, engagierte Mitglieder und die Unterstützung durch die Stadtverwaltung!**

**Peter Weinhardt, Zingst im Mai 2026**



# Das Vereinsleben von 1926 bis 1945



Gründungsort des BSV war das Hotel „Zur Sonne“

## Die Vereinsgründung

Zum Vergnügen segelten einige Barther Bootseigner schon längere Zeit, bevor sie sich auf Anregung und bei Anwesenheit von Sportfreunden des Stralsunder Segler-Vereins Hansa e.V. trafen, um mit der Gründung eines Vereins ihr Hobby fortan in der Gemeinschaft auszuüben.

Die Gründungsversammlung fand unter der Leitung des Stralsunder Schiffskapitäns Fritz Schulz am 10. April um 20 Uhr im Hotel „Zur Sonne“ statt. Wurde dort aufgrund des geringen Interesses von Einheimischen an der Gründungsversammlung zuerst angedacht, den Barther Verein als Zweigstelle des Hansa e.V. zu etablieren, setzte sich nach längerer Diskussion und dem spontanen Beitritt des Hotelbesitzers Joseph Milowsky der Wille zur Gründung eines eigenständigen Vereins durch.

Zum Vorsitzenden des Barther Segler-Vereins e.V. wurde der Postinspektor Max Dinse (1888-1968) gewählt, der die Funktion aufgrund einer alten Kriegsverletzung 1931 abgab. Sein Stellvertreter wurde Tischlermeister Heinrich Rohde, Kassenwart der Uhrmachermeister Johann Granlund, Schriftführer der Druckereileiter Otto Biener und Segelwart der Hegemeister i. R. Hermann Kraeft.

Fritz Schulz, Vorsitzender des Stralsunder Segler-Vereins Hansa e.V., war im Bundesvorstand des Deutschen Segler-Bundes, dem zweitgrößten der drei deutschen Segelsportverbände, als Obmann für die Region Rügen zuständig. Der DSB betrachtete sich selbst als liberalen Interessenvertreter der segelbegeisterten Mittelschicht und sah seine Hauptaufgabe in der Weiterverbreitung des Segelns als sportliches Freizeitvergnügen.



Max Dinse (1888-1968)



**Barther Segler-Verein.**

Anshr. u. Vorst.: Dinse, Barth, Wiekstr. 12.  
Mitgl. 6.

Der Eintrag des neu beigetretenen BSV im Jahrbuch 1926 des Deutschen Segler-Bundes.



Folgerichtig stellten die Gründungsmitglieder den Antrag auf Aufnahme in die Dachorganisation, dem am 19. Mai 1926 stattgegeben wurde. Nach formalen Korrekturen in der Dokumentation sowie dem Beitritt weiterer Mitglieder wurde der neue Verein am 20. September 1926 in das Vereinsregister des Amtsgerichtes Barth eingetragen.

Bis zum Jahresende waren aus den sechs Gründungsmitgliedern mit zwei Segelyachten und einem Motorboot schon 30 Mitglieder mit acht Segel- und drei Motorbooten geworden.



Zum Jahresende 1926 feierten die 30 Mitglieder des BSV im Hotel „Seeblick“ ihr erstes Vereinsvergnügen.

## Pacht des Geländes

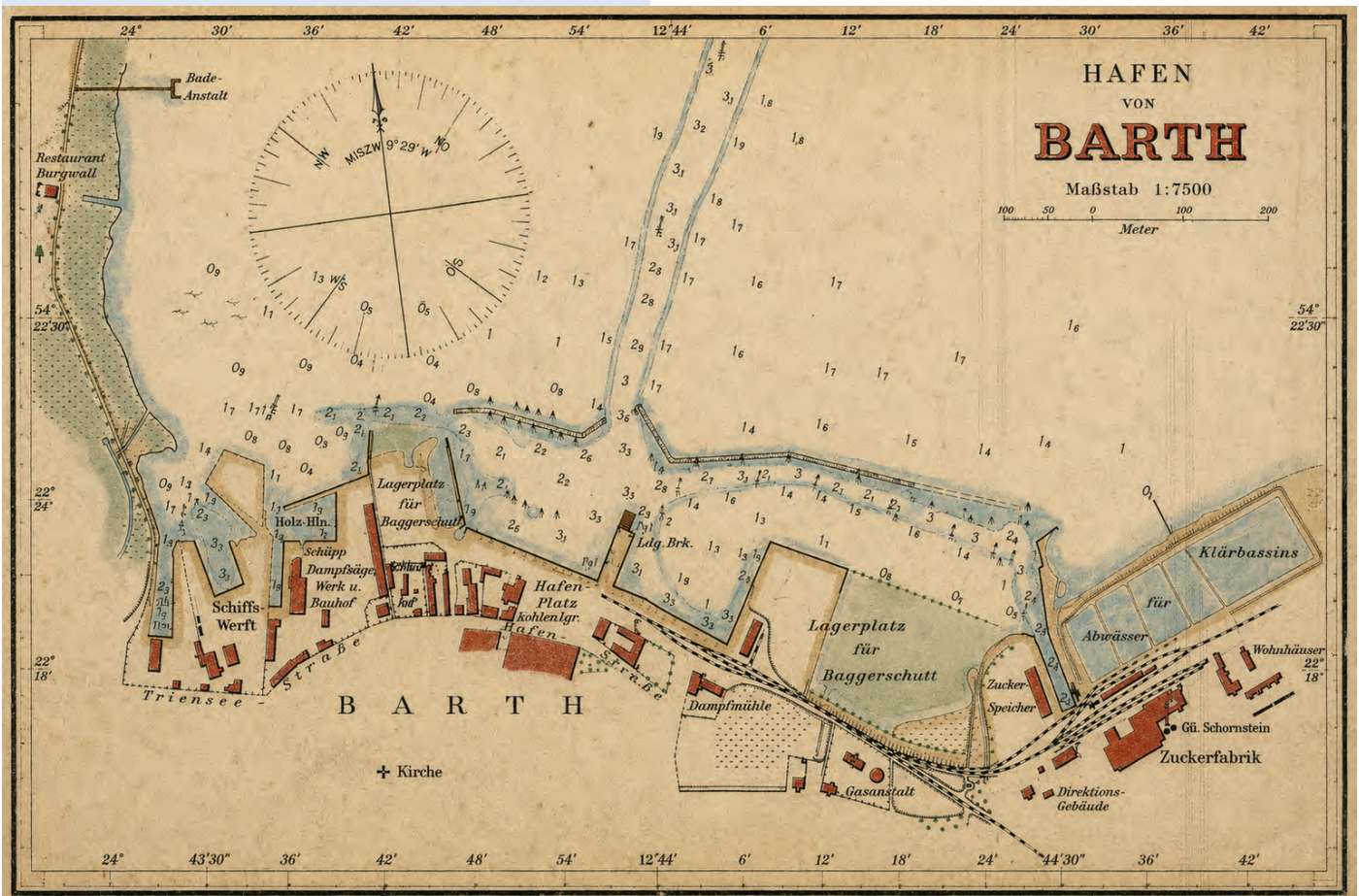
Am 1. April 1927 - der Steg war schon fertiggestellt - pachtete der BSV von der Stadt das 1800 m<sup>2</sup> große Gelände einer früheren Baggerschuttstelle an der Nordwestseite des Hafens an, das in den Folgejahren aufwendig umgestaltet wurde.

Aus dem für 1928 geplanten Bau eines Clubhauses wurde aufgrund der schwierigen wirtschaftlichen Situation nichts, stattdessen behielt man sich mit einem



Postkartenausschnitt mit Booten an der Holzpier vor dem Baggerschuppen (heutige Bootshalle).

**Unten:** Der Barther Hafenplan aus jener Zeit zeigt die örtlichen Gegebenheiten im Umfeld des BSV





Die Vereinsboote auf einer Postkarte vor bzw. nach einer Wettfahrt oder bei einer gemeinsamen Ausfahrt.

provisorisch hergerichteten Bootschuppen. Die monatlichen Versammlungen fanden ohnehin in den Vereinslokalen „Seeblick“ oder „Central Café“ statt.

## Jugend und Regatten

Im Jahr 1929 wurde eine Jugendabteilung mit strengem Verhaltenskodex gegründet, einen großen Teil des umfangreichen Ausbildungspensums übernahmen Max Dinse und Max Alwardt.



Das im Barther Verlag von Carl Klock herausgegebene Nachrichtenblatt erschien von 1929 bis 1933.

**Unten:** Der auf Initiative von Carl Goosmann gestaltete Park westlich des BSV - heute steht dort das JFZ.





Panorama des BSV-Ufers im Westbecken. Die Aufnahme muss nach der Einweihung des Flaggenmastes (14. August 1932) entstanden sein, denn dieser ist deutlich zu erkennen.

Die Barther Segler nahmen regelmäßig an den Regatten der Nachbarvereine im DSB (Ribnitz, Stralsund, Greifswald) teil und luden diese zu den eigenen Wettfahrten ein.

Ab dem Jahr 1929 veröffentlichte der Vorstand seine Bekanntmachungen und Berichte in dem monatlich erscheinenden „Nachrichtenblatt der Gruppe Rügen“, das im Barther Verlag von Carl Klock erschien. Carl Klock selbst wurde erst mit 79 Jahren Vereinsmitglied und steuerte seine Yacht noch mit 80 Jahren eigenhändig über den Regattakurs.

## Die Geländegestaltung

Das Westbecken des Barther Hafens war damals sehr flach und nur mit Holzspundwänden befestigt. Erst ab 1933 wurde es im Zuge der 1932 begonnenen Hafensanierung ausgebaggert und mit Stahlbetonwänden versehen. Mit der Stadtverwaltung hatte man sich 1929 geeinigt, dass diese weiterhin Hafengelder für die Boote erhält, diese Einnahmen aber ausschließlich für den Ausbau des Weges zum Vereinsgelände sowie für dessen Bepflanzung verwendet.

Von großem Vorteil erwies sich damals immer wieder, dass der Vereinskamerad Carl Goosmann, der spätere Schwiegervater des 80er- und 90er-Jahre-Vorsitzenden Dieter Schäwel, im bürgerrechtlichen Kollegium für die Hafenangelegenheiten zuständig war.

Nicht nur der Bau eines Clubhauses, sondern auch der Erwerb geeigneter Bäu-

me aus dem Stadtforst für einen zünftigen Flaggenmast scheiterte an der finanziellen Not jener Jahre.

Kapitän Fritz Schulz stiftete den Barther Seglern schließlich zum sechsten Jahrestag der Vereinsgründung einen weithin sichtbaren Mast von 16 Metern Höhe mit zwei Rahen à 8 Metern, den sie am 14. August 1932 mit dem Hissen der Flaggen einweihten.

### § 29 der Vereinssatzung von 1926

„Jeder Eigner hat dafür zu sorgen, dass sich sein Boot an den offiziellen Veranstaltungen beteiligt. Als offizielle Veranstaltungen gelten das Ansegeln, die Regatten des Vereins, das Absegeln und jede andere gemeinschaftliche Fahrt, die von der Mitgliederversammlung als offiziell erklärt wurde. Etwaige Entschuldigungen sind vorher rechtzeitig und schriftlich an den Vorstand zu richten.“

**Unten:** Luftaufnahme des Vereinsgeländes um 1929/30. Zwischen den beiden Schuppen ist der angehäuften Füllboden zu erkennen. Auf der westlichen Brachfläche wurde später ein kleiner Park angelegt.





## Der BSV in den 1930ern

Im Jahr 1931 zählte der BSV 38 Mitglieder und elf Jungmänner. Die Flotte bestand aus 10 Segelbooten, zwei Motoryachten und zwei Eisschlitzen. Im selben Jahr wurde Julius Hingst zum Vorsitzenden gewählt, die Schriftführer hatten mittlerweile mehrfach gewechselt. Allein Johann Granlund verblieb bis 1937 in seiner Funktion als Kassenwart.

Die beginnenden 1930er Jahre könnten als erste Blütezeit des Vereins bezeichnet werden. Am 10. Mai 1932 taufte die Segelkameraden eine speziell für die Jugendabteilung angeschaffte 15 qm Halbbrennjolle auf den Namen „Gorch Fock“. Nach erfolgreichem Abschluss ihrer Ausbildung wurden die Jungmänner während einer Mitgliederversammlung feierlich in



Das Vereinslokal „Central-Café“ auf einer Postkarte.

den Kreis der Vereinskameraden eingeführt.

Es wurde damals viel Wert auf Geselligkeit und gemeinsame Veranstaltungen gelegt. Die Versammlungen fanden am ersten Freitag des Monats um 20.30 Uhr im Vereinslokal statt. Hin und wieder wurde eine Versammlung für den Sonntagnachmittag anberaumt, um sich anschließend mit den Ehefrauen an einer Kaffeetafel zu unterhalten.

Außerdem nutzte Fritz Schulz die Zusammenkünfte, um die Vereinsmitglieder in der Theorie des Wettfahrtsegelns zu schulen. Gelegentlich wurden statt der Versammlungen Ausflüge, so z.B. in eine Stralsunder oder eine Greifswalder Bootswerft, unternommen.

Als Vereinslokal diente anfangs der „Seeblick“ am Hafen, ab 1930 das „Central Café“ in der Langen Straße. Auch der „Borner Hof“ auf dem Darß und die Gastwirtschaft Otholt an der Ablage/Sundische Wiese, deren Wirte Vereinsmitglieder waren, standen in diesem Status. Gern feierten die Barther Segler bei

**Unten:** Ansicht des Vereinsgeländes auf einer Postkarte des Verlags Gustav Ascher (ca. um 1930).

<b>Regatta-Begleitung</b> mit Passagier-Dampfern Vereins-, Gesellschafts- und Tourenfahrten - - Verlangen Sie kostenlos Fahrpläne und Auskunft - -		<b>Schleppungen</b> mit schnell laufendem Schleppdampfer	
Fernruf 8 u. 122	<b>Fritz Holtz / Barth</b> Reederei Kohlen Eisen		Schließfach Nr. 8
<b>Gast- u. Logierhaus „Seeblick“</b> Besitzer Ernst Schoknecht Vereinslokal des Barther Segler-Vereins Solide Preise Zentral-Heizung Hafenstraße Telefon Nr. 301 Hafenstraße		Empfehle mein reichhaltiges Lager in <b>allen gangbaren Artikeln für Segel- und Angelsport</b> <b>Barther Hanf- u. Drahtseilerei, Barth</b> Inhaber Julius Guldrandt Wasserstraße 25 Filiale Stralsund vormals J. Früs	
<b>JOHANN GRANLUND</b> Uhrmacher und Juwelier <b>BARTH IN POMMERN</b>		<b>Große Auswahl in Regatta-Preisen</b>	

Es war üblich, dass gewerbetreibende BSV-Mitglieder im Nachrichtenblatt für ihr Geschäfte warben.





Auf dem Weg vom Anleger zur Gastwirtschaft Otholt.

Pfingst- oder Geschwaderfahrten auch in der Gastwirtschaft Rüting in Barhöft.

In der Gastwirtschaft Otholt begingen die Vereinskameraden im Monat August ihr Sommerfest. Noch größerer Beliebtheit erfreuten sich die öffentlichen Sonnenwendfeiern Ende Juni. Während die Bootseigner mit ihren Familien und Gästen zur Ablage segelten, setzten interessierte Barther Bürger am betreffenden Sonnabend ab 20.30 Uhr mit einem Dampfer über. Auf dem Hof der Gastwirtschaft hatte sich der Verein eine festlich gedeckte Tafel reservieren lassen, als mitternächtliche Attraktion wurde ein Feuerwerk abgebrannt. Die 75 Pfennig kostenden Eintrittskarten berechtigten zur Teilnahme an der Verlosung von Sachpreisen.

## Regatten der 1930er

Die beiden Vereinswettfahrten wurden Anfang Juni und Anfang September gesegelt, das An- und Absegeln standen im Mai und im September auf dem Jahresplan. Dazu kamen Pfingst-, Sonntags- oder Wanderfahrten nach Wieck, Born, Barhöft, Kopenhagen, Stettin oder an die schwedische Küste.

Manchmal mussten die Segler in den flachen Bodden und engen Fahrwassern vor der Natur passen. Die Pfingstfahrt 1930 nach Born scheiterte am starken Westwind und auslaufenden Strom, denn kaum eine Yacht verfügte über einen Hilfsmotor. Hatten die Segler sechs Stunden benötigt, um durch den Zingster Strom bis zur Meiningenbrücke zu kreuzen, erwies sich das Vorankommen hinter der Brücke als unmöglich. Man feierte deshalb im Zingster Hafen.

Jährlicher Höhepunkt war die von der Gruppe Rügen veranstaltete Bundes-Ostseewoche, zu der Segler anderer Gruppen des DSB und der Reichsmarine begrüßt wurden. Jährlich wechselnd richteten die Vereine aus Ribnitz, Barth, Stralsund und Greifswald eine

eintägige Regatta aus, deren Teilnehmer am Folgetag im Geschwader zu den Wallensteintagen nach Stralsund segelten. Nach einer Wettfahrt rund um Rügen oder Hiddensee bildete die traditionelle Umrundung des Dänholms den Abschluss der Festwoche. Um mit allen Booten pünktlich an den Veranstaltungsorten einzutreffen, wurden bei Notwendigkeit und unter Aufsicht von Kapitän Fritz Schulz Schleppzüge zusammengestellt.

**Einladung zur Bundes-Ostseewoche**  
 veranstaltet von der Gruppe Rügen des Deutschen Segler-Bundes e. V.  
 An alle Bundesvereine und Bundesorganisationen!

**Programm:**

**Mittwoch, den 23. Juli:**  
 20,30 Uhr: Einlaufen der an der Bundes-Ostseewoche teilnehmenden Yachten in Stralsund.  
 21,00 Uhr: Umanglofes Beisammensein und Beförderung der Schleppfahrt von Stralsund nach Ribnitz im Vereinslokal des S.S.E. (Berghöft).

**Donnerstag, den 24. Juli:**  
 8 Uhr: Flaggen gala.  
 10 Uhr: Historische Umgehung des Dänholms zusammen mit den Stralsunder Wasserportvereinen, den Booten der Marine-Stammbildung und der Fischerflotte.  
 16 Uhr: Konzert im Schloßgarten und im Kaffee Wehler.  
 20,30 Uhr: Begrüßungsabend und Wallensteinfest im Schloßgarten am Hindenburgufer.

**Freitag, den 25. Juli:**  
 20,30 Uhr: Anheben und Vorbereitung zur Schleppfahrt nach Ribnitz.

**Sonnabend, den 26. Juli, 7 Uhr:**  
 14 Uhr: Einholen der Yachten vom Schmalz durch den S.S.R. Ribnitz, gemeinsame Geleitsüberfahrt nach Ribnitz, anschließend Flaggen gala und Konzert im Klubhaus des S.S.R.

**Sonntag, den 27. Juli,**  
 20,30 Uhr: Begrüßung im Klubhaus des S.S.R.  
 9 Uhr: Regatta auf dem Ribnitzer See.  
 15 Uhr: Regatta auf dem Ribnitzer See.  
 Zwischen den beiden Regatten findet im Klubhaus ein einfaches gemeinsames Mittagessen an H. Tschöns Rast (Gulasch mit frischen Kartoffeln und Gurkensalat. (Für Damen und Gäste, die nicht an der Wettfahrt teilnehmen wollen, Kaffee im Klubhaus von 15 bis 18 Uhr.

**Montag, den 28. Juli,**  
 20,30 Uhr: Fußball im Schloßgarten und Preisverteilung.  
 13 Uhr: Schleppzug nach Barhöft.  
 20 Uhr: Start bei Barhöft für die Yachten zur Wettfahrt „Rund um Rügen“, für alle anderen Teilnehmer gemütliches Beisammensein im Gasthaus Rütting, Barhöft.

**Dienstag, den 29. Juli,**  
 5 Uhr: Start bei Barhöft zur Regatta „Rund um Hiddensee“. Ziel für die beiden letzten Wettfahrten Stralsund.  
 20,30 Uhr: Herrenabend und Preisverteilung im Vereinslokal des S.S.E. Max Herzfeldt, Stralsund, Tranenbäum 2.

Die ganze Veranstaltung ist, wie in den Vorjahren, wieder kostenlos, das Ansehen und die Bedeutung des Deutschen Segler-Bundes werden Arien vor Augen zu führen. Eine Reihe von Ehrenmitgliedern, Vertreter der hiesigen Marine-Stammbildung, der hiesigen und hiesigen Behörden werden durch ihr Erscheinen den Festlichkeiten ein besonderes Gepräge geben. Viele auswärtige Bundeskameraden werden es sich nicht nehmen lassen, aus ihrer Zeitnahme zu ersehen.  
 Wir hoffen es daher für eine selbstverständliche Ehrenpflicht, daß alle Kameraden der Gruppe Rügen mit ihren Angehörigen erscheinen und erwarten, daß ein jeder durch Einladungen in Freundes- und Bekanntenkreisen an dem wirtschaftlichen Erfolg unserer Veranstaltung mit beitragen hilft.

Mit Bundesgrupph und auf Wiedersehen am 24. Juli zum Wallensteintag in Stralsund!  
**Gruppe Rügen des Deutschen Segler-Bundes,**  
 J. H. S. H. L.

Das Programm der Bundes-Ostseewoche 1931.

## Gleichschaltung 1933

Ab 1933 wurden mit der Gleichschaltung aller Sportverbände im „Nationalsozialistischen Reichsbund für Leibesübungen“ (RfL) auch die beiden kleineren Seglerverbände dem Deutschen Segler-Verband (DSV) angegliedert.

Unten: Regattajollen des BSV in der Molenausfahrt.





In der Folge wurde statt der bisherigen Satzung die Einheitssatzung des RfL angenommen, der jeweilige Vereinsvorsitzende des BSV wurde nun zum „Vereinsführer“.

Ab 1938 nutzte auch die Luftwaffe das Vereinsgelände zur Stationierung von fünf Booten, die der Freizeitgestaltung von Berufssoldaten des Barther Standortes dienten.

In Anbetracht der beliebtesten Bootstypen der 1930er/1940er Jahre dürften zum Jollenbestand des BSV vor allem die Typen Sharpie, H-Jolle, O-Jolle und 10-m<sup>2</sup>-Rennjolle gehört haben. Betreut wurden sie vom Boots- und Platzwart Rubarth.



Platzwart Rubarth Anfang der 1940er bei der Arbeit.

Ebenfalls im Jahr 1938 wurde Buchbindermeister Wilhelm Klock zum Vereinsführer gewählt, der Kreis Ausschuss-Inspektor Gottlieb Marzinzik zum Schriftführer und Tischler Hans Rohde zum Kassenswart. Mit Beginn des II. WK entwickelte sich das Vereinsleben allmählich zurück, denn immer mehr der (jüngeren) Vereinsmitglieder wurden zum Wehrdienst eingezogen. Völlig zum Erliegen kam es jedoch nie, wie damalige Fotos dokumentieren.

**Unten:** Heinrich Kraeft auf dem Bodden (Anf. 1940er)



Ansegeln 1944 nach Zingst.



Mittagessen in der Gastwirtschaft Otholt (v.r.): Günter Niemann, Otto Siebert, Horst Müller, unbekannt.



Hauptsache Musik beim Segeln: Hildegard Teetz setzt ihren Handkurbelplattenspieler in Gang.

**Unten:** Dr. Heinz Freytag um 1944 in seinem Dinghy.



# Das Ende 1945 und Neubeginn 1947

Nach Kriegsende requirierten die sowjetischen Besatzungstruppen alle in gutem Zustand befindlichen Boote als Reparationsgut und verluden sie direkt am Hafen auf Eisenbahnwaggons.

Nur zwei private Eigner sollen der Legende nach diesem Schicksal entgangen sein. Einer habe sein Boot unter einem Kohlenhaufen im Baggerschuppen (heute Schipperschuppen) versteckt, der andere seine Jolle an einer flachen Stelle in der Barthe versenkt, berichteten vor Jahren letzte Zeitzeugen.

Auf Weisung des sowjetischen Militärkommandanten löste der von ihm eingesetzte Bürgermeister den BSV und alle anderen Barther Vereine auf. Einstige BSV-Mitglieder waren entweder gefallen, befanden sich in Gefangenschaft, setzten sich in die westlichen Besatzungszonen ab oder gaben ihr Hobby angesichts lebensnotwendigerer Interessen vorerst auf.

Nach einem vergeblichen ersten Versuch konnte am 28. Juni 1947 mit Genehmigung der sowjetischen Kommandantur endlich eine Neugründung des Vereins erfolgen. Frühere und hinzu gekommene junge Segler bildeten mit Barther Anglern einen gemeinsamen Verein, weil ein reiner Segelclub den sowjetischen Besitzern zu bürgerlich erschienen war.

Name	Hennig
Vorname	Alfred
Geburtsort	4. 12. 18.
Anschrift	Barthe, Kauferstr. 25
Beruf	Uhrmacher

	Land Segel-Verband Seglergemeinschaft Barthe Eintrits- marke
Eigenhändige Unterschrift 	
Name der BSG Motor	
Eintritt in Sportvereinigung am: 26. 6. 47.	
Ort Barthe	

Der DTSB-Ausweis der BSG-Motor für Alfred Hennig. Das Eintrittsdatum lässt auf die vorherige Mitgliedschaft in der ersten Segler-Angler-Gruppe schließen.

Das Angebot an intakten Booten war knapp, nur als wertlos eingeschätztes Material war 1945 nicht requiriert worden. Weil der Beruf des Holzbootbauers zu jener Zeit viel häufiger als in späteren Jahrzehnten erlernt und ausgeübt wurde, bestand kein Mangel an Fachleuten zum Neuaufbau oder zur Reparatur alter und beschädigter Bootskörper.

## Ab 1950 BSG Motor

Im Juni 1950 wurde aus diesem ersten neuen Wassersportverein die Betriebssportgemeinschaft (BSG) Motor, Sektion Segeln, mit dem Landmaschinenbau Barth als Trägerbetrieb gegründet. Die Segler als vorerst einzige Sektion waren somit die Gründer der BSG. Zum ersten BSG-Vorsitzenden wurde Karl Hollberg und zum ersten Sektionsvorsitzenden Reinhold Krüger gewählt. Gleichzeitig trennten sich die Angler ab und bezogen ein eigenes Gelände am Borgwall gegenüber der Werft.

Zur ersten Nachkriegsgeneration der Segler bis Mitte der 1950er Jahre gehörten u.a. Eberhard Harloff, Reinhold Krüger, Karl Hollberg, Eberhard Diews, Günter Sass, Arthur Geisendörfer, Alfred Hennig, Helmut Küttner, Ulrich Gehrke, Dieter Burr, Walter Behm, Hans Wendzich und Karl Chybych.

Am komfortabelsten hatte es Reinhold Krüger getroffen: Sein Vater Helmut aus Pruchten war erfahrener Holzbootsbauer und half ihm bei der Instandsetzung der reparaturbedürftig erworbenen „Lajuna“, die er später - sehr zum Ärger seiner Ehefrau Gerda - in „Köhminsel“ („Schnapsinsel“) umtaufte.



Auf der „Lajuna“ („Köhminsel“) von links: Reinhold Krüger, Günter Jörß, Klaus Völker und Gerhard Sund.

## Der erste Nachkriegsneubau wird 1953 getauft



Bootstaupe am Sonntag: Das selbst verfasste Taufgedicht trägt Frau Harloff vor.



Der mit Signalflaggen geschmückte neue 15er Jollenkruiser schwimmt und wird bewundert.



Mit vereinten Kräften wird der Jollenkruiser auf der alten Schienenslip in den Bodden geschoben.



Mangels eines Motors hangeln sich Günter Sass und sein Helfer an den Pfählen entlang zur eigenen Box.

**K**leinere Bootsbauwerkstätten der Boddenregion, die aufgrund mangelnder Slipkapazitäten nicht in den Reparationsneubau der 226 durch die Sowjetunion geforderten 17-Meter-Kutter eingebunden waren, wandten sich wieder dem Bau von Sportbooten zu.

Günter Sass († 2026) konnte so 1951 beim Ribnitzer Bootsbauer Rohde den Rumpf eines 15er Jollenkruisers ordern, den er anschließend in einem Lagerschuppen auf dem Gelände des Bauhofes in der Werftstraße selbst ausbaute. Die Bootstaupe 1953 mit Stapellauf über die alte Schienenslip (heute geschlossenes Nordufer) fand im Verein gebührende Beachtung - es war der erste Nachkriegsneubau. Das dazu passende Taufgedicht wurde durch Eberhard Harloffs Ehefrau verfasst und vorgetragen.



Der Neuzugang ist an seinem zukünftigen Liegeplatz eingetroffen und festgemacht.

## Regatta- und Freizeitsegeln in den 1950er Jahren

Noch viele Jahre später erinnerten sich die damaligen Barther Segler gern an die Begeisterung und die kollektive Bereitschaft zur Teilnahme an wassersportlichen Veranstaltungen anderer Vereine in der Boddenregion - bis hin nach Stralsund.

Regelmäßig segelten sie mit ihren Booten zu den Ribnitzer Regatten oder empfingen die Ribnitzer Sportfreunde in Barth - obwohl zu dieser Zeit bis sonabendmittags gearbeitet wurde und sonntag-abends alle wieder zu Hause sein mussten.

In Barth wurde gewöhnlich am frühen Samstag-nachmittag abgelegt, um noch am Abend in Ribnitz festzumachen. Nach zwei oder drei Wettfahrten sowie der Siegerehrung am Sonntag ging es zügig zurück in Richtung Heimat, denn am frühen Montagmorgen rief die Arbeit.

An den vielen Engstellen der rund 40 Kilometer langen Strecke fiel bei widrigem Wind das Kreuzen schwer, so dass Vereinsmitglied Eberhard Diewes die Teilnehmerboote dann an die Schleppleine seines stets begleitenden Fischkutters nahm. Ebenfalls auf dem Kutter wurden die Besatzungen sonntagmittags in Ribnitz mit einer warmer Mahlzeit beköstigt



Auf dem Kutter von Eberhard Diewes gibt es im Ribnitzer Hafen eine warme Mahlzeit. Links Walter Behm.

Der Weg auf die Ostsee war in den 1950er Jahren noch frei und so lagen Barther Segler häufig mit mehreren Booten an den Stränden von Hiddensee oder vor der Sundischen Wiese. Viele Bootseigner nahmen auch gern am Flaschensammeln in Wustrow oder an der Herrentour nach Wieck/Darß teil.

Oft wurden auch Freunde oder Arbeitskollegen der Bootseigner, manchmal sogar mit ihren Familien, zu einer Segeltour eingeladen.



Ein Schleppzug hinter dem Fischkutter von Eberhard Diewes auf dem Weg zur Regatta nach Ribnitz.



Unterwegs auf dem Bodden (v. li.): Heinz Achterberg, Manfred Gierke, Günter Sass, Paul Wegner



Barther Segler auf Hiddensee. Auf dem Fass (v. li.): Günter Sass, Hans Wendzich und Paul Wegner.

# Die größte Segelveranstaltung der 1950er Jahre

Im Jahr 1951 beteiligten sich 41 Segelboote aus Barth, Stralsund, Ribnitz sowie aus den Bodden-dörfern an der ersten offenen Regatta auf dem Barther Bodden nach Kriegsende. Als schnellstes Boot von allen siegte der 30er Jollenkreuzer von Rudolf Gellert (Motor Stralsund).

Beste Barther wurden bei den Ausgleichsjollen Reinhold Krüger mit „Lajuna“ und Karl Chybych mit seiner O-Jolle S-70.

Barther Segler waren auch auf auswärtigen Regatta-bahnen erfolgreich, wie zahlreiche Urkunden, Plaketten und Pokale aus jener Zeit dokumentieren.



Zwei Urkunden von Günter Sass. Offenbar startete er aufgrund der identischen Segelfläche mit seinem 15er JK bei den damals sehr verbreiteten H-Jollen mit.



Bereits am Jahresanfang 1955 begannen die Segler mit der Vorbereitung der Jubiläums-Regatta. Rechts Günter Sass, links neben ihm Eberhard Diewes.

Eine der größten Herausforderung für die Barther Segler in den 1950er Jahren war die Ausrichtung einer überregionalen Regatta anlässlich der Festwoche zum 700. Stadtjubiläum.

Schon im Winter begannen sie mit der Herrichtung des Clubgebäudes, des Steges und des Geländes für die erwarteten Gäste.



Die 20er Jollenkreuzer kurz nach ihrem Start bei Paradedewetter am Sonntag, dem 3. Juli 1955.

Die Wettfahrt am Sonnabend, dem 2. Juli, wäre aufgrund des starken und böigen Windes fast ausgefallen. Nur die Präsenz mehrerer Sicherungsfahrzeuge bewog die Wettfahrtsleitung, doch noch einen Start anzusetzen. Während der Wettfahrt kam es zu einigen Kenterungen und Mastbrüchen.

Über einen bedauerlichen Zwischenfall berichtete wenige Tage vor seinem 100. Geburtstag der damalige Augenzeuge Günter Sass: „Mit seinem 15er Jollenkreuzer kenterte ein junges Paar aus Ribnitz. Die wollten eigentlich nach der Regatta in Richtung Hiddensee weiterreisen und führten ihr komplettes Urlaubsgepäck im Boot mit. Sie taten uns allen sehr leid.“



Am Sonntag, dem 3. Juli, wurden die Barther und ihre Gäste mit bestem Segelwetter entschädigt.

Am Festumzug durch Barth nahmen am 10. Juli jüngere Vereinsmitglieder in einheitlicher Kleidung teil.

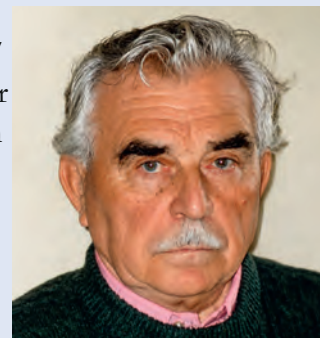


Die schwierige Bergung des gekenterten 15er JK.



## Eberhard Harloff

Eberhard Harloff (1923-2013) trat 1947 als einer der ersten Barther Wassersportler dem neuen Verein bei und war von 1950 bis 1990 Mitglied der BSG Motor. In seinen letzten Lebensjahren galt er als einer der wenigen Zeitzeugen des schweren Wiederbeginns nach 1947.



Schon vor dem Krieg hatte er als Jugendlicher auf dem Netzboot seines Onkels, einem Pruchtener Fischer, seine ersten Segelerfahrungen erwerben können.

Die Segelei ließ ihn später nie wieder los, ob als Eigner einer Jolle, eines hölzernen Jollenkreuzers oder seines Stahl-Kielschwertkreuzers „Trepang“ seit dem Ende der 1970-er Jahre.

Für die damalige Sektion Segeln der BSG Motor ersegelte der Enthusiast zahlreiche Siege und wurde ab 1958 sechsmal Bezirksmeister, einmal Gruppenmeister Nord und zweimal Vizegruppenmeister.

Stets schmückten Blaue Bänder seine Boote, die Stadt- und Kreismeistertitel hat er nie gezählt. 1960 gewann er auch den Bezirksfahrtenwettbewerb des Bundes Deutscher Segler (BDS), ab 1985 durfte er den Ehrentitel „Fahrtenkapitän“ führen.

Sein Gespür für den Wind und den richtigen Kreuzschlag war legendär, sein Rat bei den Sportfreunden begehrt. Viel Zeit und Aufmerksamkeit widmete der erfahrene Wassersportler der Vermittlung seines Wissens an junge Segler. Anfangs auf dem eigenen Boot, ab 1972 im Rahmen der neugegründeten Kinder- und Jugendgruppe auf dem Sektionsgelände und ab 1975 beim Jugendstützpunkt der Sektion auf dem Borgwall brachte er mehreren Nachwuchsgenerationen das erfolgreiche Regattasegeln bei. Auch dafür wurde er 1988 anlässlich seines 65. Geburtstages mit den Ehrennadeln des BDS sowie des DTSB ausgezeichnet.

Seinen Kielschwerter gab Eberhard Harloff 1998 schweren Herzens an einen jüngeren Sportfreund ab, was ihn aber nicht hinderte, auch noch im Alter von 80 Jahren bei Regatten an der Pinne zu sitzen – sogar auf der Ostsee. 2001 ernannten ihn seine Sportfreunde zum Ehrenmitglied des Barther Segler-Vereins, 2002 wurde ihm von Seglerverband M-V die Goldene Ehrennadel verliehen.



Die Rückkehr des gekenterten 15er JK fand viel Beachtung und Anteilnahme.



Auftakeln am Steg vor dem Auslaufen zur Wettfahrt.



Bis weit in die 1970er Jahre hinein konnte eine Lücke in der alten Mole zum Ein- und Auslaufen genutzt werden. Die am heutigen Westteil des Nordufers beheimateten Fischer verschlossen sie zum Schutz ihrer Boote vor Wellenschlag mit Betonbruch.



Jüngere Barther Segler im Festumzug am 10. Juli 1955.



# Barther Segelsport in den 1960ern

Das Vereinsleben der Segler von 1961 bis 1970 erscheint aus heutiger Sicht eher eintönig verlaufen zu sein. Dieses Vorurteil beruht wohl darauf, dass während dieses Jahrzehnts keine herausragenden Investitionen getätigt und zum anderen auch keine spektakulären Veranstaltungen ausgerichtet wurden.

Eine neue Generation Bootseigner hatte sich vom Ende der 1950er bis zum Auslaufen der 1960er Jahre auf dem Seglergelände etabliert, der u.a. Dr. Hans Freytag, Helmut Lißner, Dieter Hinke, Rolf Kagel, Siegfried Stenzel und Dieter Holtfreter angehörten.

Auch Eigner kleinerer Motorboote, wie Harry Püllmann, Gottlieb Buchmüller, Siegfried Klückmann, Oskar Prößdorf, Dr. Johannes Pensky und Erich Dressler hatten hier ihre Heimat gefunden.

## Investitionen in die Vereinssubstanz

Die Ausstattung des Geländes konnte mithilfe des Trägerbetriebes, dem VEB Landmaschinenbau, in kleinen Schritten verbessert werden.

So legten die Segler nördlich des Bootshauses eine Schienenslip an, deren Verlauf identisch mit der heutigen Trailerbahn war. Auf Antrag von Reinhold Krüger aus dem Jahr 1969 wurde am oberen Ende der Slipbahn eine Bootsüberdachung (Schleppdach) gebaut, um darunter mittels einer Querslip zum seitlichen Umsetzen drei zusätzliche Winterlagerplätze für Motorboote zu schaffen.

Ebenfalls aus jener Zeit datieren Anträge der Sek-



Die visualisierte Bleistiftskizze eines damaligen Vorstandsmitglieds, das sich in etwa so einen eventuellen Neubau des Clubhauses vorstellte.

1. Um die weitere Nutzung und Erhaltung des Bootshauses zu sichern, sind folgende Arbeiten dringend auszuführen:
  - a) abfangen, ausrichten und stützen der Längswand (Südseite)
  - b) Fundamentklötze aufrichten
  - c) verbrauchte Lagerhölzer erneuern
  - d) angegangene Außenwandtafeln instandsetzen
  - e) angefaltete Dachbinder ausbessern
  - f) Dachhaut instandsetzen.
 Diese Arbeiten können unter Anleitung eines Baufachmannes in Eigenleistung erbracht werden. Wertumfang ca. 2.800,- M
  
2. Für den Um- und Ausbau eines Klubraumes sind folgende Arbeiten durchzuführen:
  - a) Zwischenwände versetzen
  - b) verbrauchte Lagerhölzer erneuern
  - c) vorhandene Fußbodenbretter zum Teil erneuern
  - d) Wärmedämmschicht auf vorhandenen Fußboden anbringen
  - e) neuer zweiter Fußboden (Holz oder Spanplatten) auf Dämmschicht einbauen
  - f) Elektroinstallation erweitern
  - g) neuen Windfang ca. 1,25 m c 2,50 m vor dem Eingang zu dem Klubraum anbauen
  - h) Malerarbeiten im Klubraum.
 Außer Elektroinstallationsarbeiten in Klubraum und Tischlerarbeiten für den Windfang können diese Arbeiten ebenfalls unter Anleitung von Fachkräften in Eigenleistung durchgeführt werden. Wertumfang ca. 4.200,- M  
 insgesamt 7.000,- M  
 =====

Die Aufschlüsselung der geschätzten Kosten für die Sanierung des Bootshauses und des Klubraums. Weil viele Mitglieder handwerklich versiert waren, hielten Eigenleistungen die Summe niedrig.



Gerd Zorn steuert seinen 15er Jollenkreuzer, den er 1961 Günter Sass abgekauft hat.

### Betr.: Kostenermittlung für die Einrichtung des Bootshauses der BSG Barth Sektion Segeln.

Nach dem Umbau des Bootshauses zum Versammlungs- und Schulungsraum werden folgende Einrichtungsgegenstände benötigt :

10 Stück	Tische	a 100,-- M	=	1000,-- M
40 "	Stühle	a 30,-- M	=	1200,-- M
6 "	Wand-	leuchten a 40,-- M	=	240,-- M
4 "	Decken-	leuchten a 15,-- M	=	60,-- M
6 "	Vorhänge	a 20,-- M	=	120,-- M
2 "	Nachtpei-	cheröfen a 800,--M	=	1600,-- M
				Gesamt = 4220,-- M
				=====

Die Kostenschätzung zur Einrichtung des Clubraums.

tion an den Trägerbetrieb, die dringend notwendigen baulichen Maßnahmen am Bootshaus mit größeren finanziellen Zuwendungen zu unterstützen.

Für die Sicherung der Bausubstanz, vor allem der Außenwände, wurde ein Wertumfang von 2800 Mark angesetzt, für den nachfolgenden Um- und Ausbau des Clubraumes weitere 4200 Mark. Bei Erbringung zahlreicher Eigenleistungen hoffte der Verein auf eine Unterstützung in Höhe von insgesamt 7000 Mark für sein Vorhaben. Mit einem weiteren Schreiben an Betriebsleiter Hermann Breu wurden 4220 Mark zum Kauf von Einrichtungsgegenständen für den Clubraum erbeten.

Die Bewilligung der Mittel muss zeitnah erfolgt sein, denn 1969/1970 wurden die Monatsversammlungen längere Zeit in der HO-Gaststätte „Zum Franziskaner“ abgehalten, was auf die begonnene Bautätigkeit schließen lässt.

Ambitioniertere Ideen zur Errichtung eines völlig neuen Clubhauses gab es wohl auch, wie zwei erhalten gebliebene Skizzen eines unbekanntes Vereinsmitglieds bezeugen.

„Der bauliche Zustand des Bootshauses (Baracke) ist äußerst schlecht. Soll es für weitere Jahre zur Unterbringung von Wasserfahrzeugen und teilweise als Klubraum genutzt werden, so sind schnellste Bau- und Umbaumaßnahmen erforderlich.“

(Aus dem Schreiben des Vorstands an die Betriebsleitung des LMB am 3. Dezember 1968)

#### Finanzplan 1969 der Sektion Segeln

1. Für sämtliche angeführten Veranstaltungen für Kraftstoff der Begleitfahrzeuge.	450,-- M
2. Preise für Veranstaltungen	400,-- M
3. Ausbildungsmaterial (Seekarten, Nautische Mitteilungen div. Schulungsmaterial)	500,-- M
4. Erhaltung und Ausstattung des Schulungsraumes	1000,-- M
5. Beschaffung von Werkzeugen und Maschinen	800,-- M
6. Erhaltung der Brücke	350,-- M
7. Kosten für Material zum Bau eines Signalmastes. (Rohr, Blöcke, Wanten, Fallen, Spannschlösser, Staatsflagge und Ständer)	500,-- M
8. Teilnahme von Booten an nationalen und internationalen Veranstaltungen	1000,-- M
	<u>5000,-- M</u>

Der Finanzplan für 1969 der Sektion Segeln der BSG Motor macht im Vergleich zu den heutigen Ausgaben einen bescheidenen Eindruck. Es war eine Zeit mit völlig anderen Preisen - sofern man an das Material kam.

## Fast 30 Jahre kein freier Ostseezugang

Im ansonsten ruhigen Vereinsleben verursachte die Schließung der Staatsgrenze am 13. August 1961 einen drei Jahrzehnte währenden Albtraum hinsichtlich der freien Ausübung des Wassersports. Die Barther Segler verloren über Nacht ihren ungehinderten Zugang zur Ostsee. Mit Segeltouren rund Hiddensee und Rügen oder nach Warnemünde war es vorbei.

Die erlaubten inneren Seegewässer der DDR endeten an den Linien zwischen Insel Bock und Südspitze Hiddensee, zwischen den Südspitzen der Halbinseln Bessin und Bug, sowie zwischen dem Thiessower Haken und der Nordspitze von Usedom. In den Bodden durfte nachts nicht gefahren oder geankert werden. Barhöft als Basis für Grenz- und Zollboote war jetzt für Wassersportler tabu.

Jeder, der mit dem eigenen oder als Mitsegler auf einem anderen Boot in die küstennahen Territorialgewässer auslaufen wollte, brauchte die sehr schwierig zu erlangende Erlaubnis PM-18, die schon zu Beginn des Jahres mit genauen Angaben über Uhrzeiten und Fahrtrouten beantragt werden musste.

Voraussetzung für ihre Erteilung waren die Überprüfung der individuellen Zuverlässigkeit durch Dienststellen des MdI und des MfS sowie positive Einschätzungen der Loyalität zur DDR. Selbst bei Erhalt durften keine Ehepaare oder Familienangehörige gemeinsam auf einem Boot reisen. Stattdessen konnte man davon ausgehen, dass sich in jeder Besatzung ein stiller Beobachter befand, der später über den Törn berichtete.

Nach dem Diebstahl eines Zollbootes aus der Barther Reparaturwerft mit geglückter Flucht nach Schweden im Herbst 1973 wurde die Durchsetzung der Grenzordnung in den Vereinen verschärft. Die Boote hatten bei drohender Strafe mit Ketten und Schlössern am Steg gesichert zu sein. Mit Kanus oder Faltbooten auf den Bodden paddelnde Wasserwanderer standen ebenso im Fokus wachsamer Grenzhelfer, wie Bootseigner mit PS-starken Außenbordmotoren.

Die Erteilung eines PM-18 konnte der Bezirksfachausschuss des Bundes Deutscher Segler (BDS) etwas erleichtern. Zum Beispiel für Eigner, die aus den Bodden zur Warnemünder Woche reisen wollten, oder um die Teilnahme Rostocker Segler an den Zentralen Fahrtenseglertreffen Küste zu ermöglichen.

# Die aktionsreichen 1970er Jahre

Die 1970er waren eines der wichtigsten Jahrzehnte in der Vereinsgeschichte. Zu ihren größten Errungenschaften zählten zweifellos die Gründung einer regulären Kinder- und Jugendgruppe 1972, deren Ansiedlung auf einem eigenen Trainingsstützpunkt am Borgwall im Jahr 1975 sowie die Profilierung der Segelsektion ab 1972 zu einem der vier ständigen Ausrichter der Zentralen Fahrtenseglertreffen Küste des BDS.

Neben dem Eintritt weiterer Mitglieder erneuerte sich bis in das nächste Jahrzehnt hinein ein großer Teil des Bootsbestandes: Hölzerne Boote verschwanden langsam und wurden durch neue Eigenbauten ersetzt. GfK spielte als Bootsbaumaterial noch keine Rolle und diente höchstens zum Überlaminieren undichter Kajütendächer oder Decks. Vielleicht spielte die berufliche Ausbildung und Betriebszugehörigkeit der meisten Vereinsmitglieder die entscheidende Rolle, dass fast alle Neubauten aus Stahl gefertigt wurden. Nur der stilvolle Motorsegler „Inko“ aus Eichenholz, ein durch Dr. Hans Freytag nachempfundenen Colin-Archer-Riss, bildete die Ausnahme.



Klar zum Ansegeln nach Pruchten im Mai 1973.



Hans Wendzich legt mit „Dorothea“ zum Ansegeln ab.

## 25-m<sup>2</sup>-Kielschwertkreuzer

7,60 x 2,20 x 0,70 m, 3 Kojen mit Schaumstoffpolster, 2 Schlafpl. im Vorpiek, 12 PS Weterok mit E-Starter, neue 12-V-Batterie, sonst. Zubehör, 13,5 TM.  
W. Behm, 238 Barth, Bahnhofstraße 10

Im Herbst 1976 annoncierte Walter Behm schweren Herzens seinen erst vier Jahre zuvor erworbenen Kielschwertkreuzer „Yalk“, dessen Käufer (Dr. Eberhard Scharnowski, Halle) auch den Liegeplatz übernahm.



Die beiden Sektionsvorsitzenden Dieter Holtfreter (Motor, li.) und Walter Behm (Lok) zeichnen 1973 in einer Versammlung Reinhold Krüger (re.) mit einer Urkunde und einem Präsent aus

Gebaut wurden einige 20er Jollenkreuzer nach dem Bauplan des Konstrukteurs Erich Lerche sowie zahlreiche Motorboote verschiedener Variationen des Typs „Seestern C“ von Konstrukteur Manfred Ernst. Nur Rolf Kagel zeichnete den Riss für sein Motorboot mit Achterkajüte selbst. Etwa mit den Abmessungen des „Seestern C“ wies es am Bug einen geringeren Tiefgang auf, um an den Ufern von Naturhäfen den Landgang zu vereinfachen.

An den Rümpfen wurde meist in Zweier- oder Dreiergruppen gearbeitet, um nach der Fertigstellung der Rohbauten die persönlichen Exemplare zum individuellen Weiterbau auszulosen. Rolf Kagel baute gemeinsam mit Dieter Holtfreter, Reinhold Krüger mit Willi Noll in der Nollschen Dorfschmiede in Martenshagen; hingegen wurden Dieter Hinke, Helmut Lißner und Martin Linzmaier als Dreiergespann tätig. Außerdem legten sich Heinz Rewoldt, Heinz Messerschmidt und Gerhard Steinfurth neue Motor-kajütboote zu.

Allein vier Segelfreunde widmeten sich dem Bautypgleicher 20er JK aus Stahl. Zwei weitere, im Bau befindliche JK wurden nach einer aufgeklärten Brandstiftung (1982) zum Totalschaden erklärt.



Der Boom beim Motorbootsbau ab Mitte der 1970er führte zur Unterrepräsentation von Segelbooten am Steg.

Die Motorbootsbauerei führte zu einer Disproportion zum Nachteil des Segleranteils im Verein, rechnet man die schon länger hier liegenden Motorboote hinzu. Irgendwann sah sich der Vorstand genötigt, einen Stopp für weitere Motorboote auszusprechen, der allerdings nicht bei Bootsübernahmen mit Liegeplatz galt. Erst in den 1990er Jahren löste sich das Ungleichgewicht langsam wieder auf.

Das Vereinsleben wurde weiterhin mit gemeinsamen An- und Absegeltouren, Vereinsregatten, Versammlungen und Seglerbällen sowie mit Arbeitseinsätzen auf dem Gelände gestaltet. Für die Teilnahme an Pflichtveranstaltungen wurde das Punktesystem weitergeführt - wer zwei Jahre in Folge nicht genug Wertungspunkte in seiner Kartei ansammelte, riskierte den Verlust des begehrten Liegeplatzes.



Gerhard Steinfurth mit Ehefrau Gundula auf dem Boot seines Schwagers Hans Wendzich beim Auslaufen.



Familie Behm mit Frau Harloff (re.) im Clubraum.



Schönwetterzene mit der „Lügenbank“ am Clubhaus.

# Die Fahrtenseglertreffen 1972-1988



Fahrtenseglertreffen 1976: Blick über die Ballastkiste mit alter Fischereipier der FPG in Richtung Seglergelände.

Die größten Herausforderungen für die Barther Segler und zugleich wohl eindrucksvollsten Erinnerungen an den Segelsport, die sie im kollektiven Gedächtnis der Stadt hinterließen, waren die Zentralen Fahrtenseglertreffen Küste des Bundes Deutscher Segler, die von 1972 bis 1988 fünfmal von der Sektion Segeln der BSG Motor mit Unterstützung der BSG Lok ausgerichtet wurden.

In der Regel war Barth stets im olympischen Jahr an der Reihe - bis auf eine Ausnahme: Weil beim regulären Ausrichter des Jahres 1985 der Hafen saniert werden sollte, zog er im Tausch mit Barth seine Veranstaltung auf 1984 vor. Dafür empfing Barth 1985 die Wassersportler aus allen Teilen der DDR.

Die Vorbereitung des 15. Fahrtenseglertreffens 1972

verlangte den Sportfreunden am Westhafen große Anstrengungen ab: Das Gelände sowie seine Ausstattung befanden sich nicht im Zustand, hunderte Gäste begrüßen und versorgen zu können. Außerdem waren so gut wie keine Erfahrungen in der Veranstaltungsorganisation vorhanden.

Es wurden zahlreiche Arbeitseinsätze angesetzt, denn die Vereinswiese stand bei längerem Regen immer unter Wasser, die Kai- und Steganlagen waren ausbesserungsbedürftig und am Gebäude machten sich zwei Jahre nach der letzten Überholung schon wieder Verschönerungsarbeiten notwendig. In 1665 Arbeitsstunden wurden 20 Lkw-Ladungen Füllboden und 11 Ladungen Mutterboden angefahren und verteilt, 125 Meter Wasserleitung verlegt, die Beton-



Größer konnte der Unterschied nicht ausfallen. Eröffnung des Treffens 1972 bei strömendem Regen und Wind sowie die gleiche Zeremonie vier Jahre später unter warmer Sommersonne.



spundwand mit 4 m<sup>3</sup> Kies und 8 m<sup>3</sup> Split hinterfütert sowie neue Festmacher- und Brückenpfähle gerammt.

Beim Eintreffen der ersten Segler am 28. Juli konnte die Sektion sich ihnen im Bestzustand präsentieren.

Der gesamte finanzielle Aufwand für die Vorbereitung und Durchführung der Großveranstaltung betrug knapp 4000 Mark, denen Einnahmen von 1050 Mark aus dem Verkauf der Wimpel, 1000 Mark aus einer Zuwendung vom Bezirksfachausschuss (BFA) Rostock sowie 460 Mark vom Trägerbetrieb SAB gegenüberstanden. Die Unterdeckung von etwa 1400 Mark wurde später nach einigem Hin und Her durch den SAB und den BFA ausgeglichen.

Der Schriftverkehr mit Behörden und Betrieben war nicht unerheblich. So mussten bei der Post eine temporäre Telefonleitung und eine Genehmigung zum Betrieb der fünf Handsprechfunkgeräte des SAB, beim Seefahrtsamt und der Stralsunder Hafenbehörde die Nutzung des Ost- und Westbeckens sowie bei der Volkspolizei die Veranstaltung an sich angemeldet werden. Mit dem Kohlehandel wurde das dreitägige Ruhen des Umschlags am Hafen vereinbart sowie mit der HO ein Vertrag über die Versorgung der Tausenden Gäste und Schaulustigen auf dem Sektionsgelände sowie über die Bereitstellung der „Burg“ für die Abendveranstaltung geschlossen.

Ein Problem war und blieb auch bei den weiteren Treffen die sanitäre Sicherstellung. So gab es auf dem Vereinsgelände nur zwei Plumpsklos mit langen Warteschlangen, denn der zugesagte Toilettenwagen kam dieses Mal nicht. Nachts durfte von den Booten der Inhalt so mancher Pütz den Weg in das Hafenbecken genommen haben...

Schon bei der Anreise am Freitag und erst recht am Sonnabend, dem 29. Juli, zeigte sich das Barther Wetter von seiner unfreundlichsten Seite. Nach der verregneten Eröffnung auf dem Seglerplatz um 11 Uhr nahmen am Nachmittag bei vier Windstärken 14 Gastkinder auf ihren mitgeführten Opti's an der ausgeschriebenen Regatta im Hafengebiet teil.

Der Kohlengrus am Westhafen bildete mit dem Regenwasser einen schwarzen Schlamm, den sich niemand aufs Boot tragen wollte. Deshalb wurde nur ein schmaler Pfad an der Kaimauer als Fußweg genutzt.

Trotzdem ließ sich niemand die Stimmung verderben, wie dem Bericht in der Verbandszeitschrift „Der Segelsport“ Nr. 10/72 zu entnehmen ist. Autor Hans Fisser (SY „Kehrwieder“, Aken), der Vorsitzende des BFA Halle, war 1972 und in späteren Jahren beauftragt worden, über die Barther Treffen für die Zeitschrift zu berichten.



Gastboote 1972 im Westbecken vor dem Kohlenplatz.

Um der heutigen Generation die damalige, einer Festivalstimmung ähnelnde Atmosphäre am Barther Hafen zu veranschaulichen, werden nachfolgend neben zahlreichen Fotos auszugsweise die Berichte Fissers aus den Jahren 1972 und 1985 wiedergegeben.

Es bleibt zu erwähnen, dass den Barther Seglern die während der ersten Veranstaltung gewonnenen Erfahrungen eine sichere Routine für die nachfolgenden Fahrtenseglertreffen lieferten, deren Abläufe stets weiter perfektioniert wurden. So stellten ab 1976 die Kinder und Jugendlichen vom Borgwall morgens mit Ruderbooten den wasserseitigen Brötchenservice an den Gastbooten sicher. Für die zunehmenden Teilnehmerzahlen kamen weitere abendliche Veranstaltungsorte hinzu. Der Barther Knüller war jedoch jedes Mal der Verkauf rarer Südfrüchte. Organisiert wurde die Bückware durch Vereinsfrauen, die bei der HO tätig waren. Beispielsweise wechselten 1985 über 1300 vorgepackte Kilotüten mit Pfirsichen vom Lager des Clubhauses in die Einkaufsbeutel der Wassersportler und Schaulustigen.



Gastboote 1972 an der Ballastkiste im Ostbecken.



## „Der Segelsport“ über die Fahrtenseglertreffen

Die Veranstaltung (15. Fahrtenseglertreffen) war ein Bombenerfolg, trotz des mehr als miesen Wetters. Daß die aus allen Gegenden der Republik angereisten 654 Segler auf insgesamt 221 Jachten sich trotzdem pudelwohl fühlten, war das große Verdienst der Segler der BSG Motor Barth unter der Leitung von Sportfreund Dieter Holtfreter.

Im Org.-Büro wurden wir erst einmal begrüßt und dann über mehrere Stationen weitergeleitet: Registrierung, Bordbücher abstempeln, Erinnerungswimpel, Essensmarken, Eintrittskarten für den Seglerball am Sonnabend, alles klappte vorzüglich. Am Sonnabendmorgen wurde das müde Volk mit Fanfarenklängen aus den Kojen getrieben.

Schließlich gab es noch dicken Nebel. Wen konnte aber das schon noch erschüttern, denn alles rüstete zum Höhepunkt, dem Seglerball in der BURG.

In Barth war der Hafen reichlich groß, der Saal dagegen faßte nur knapp 500 Personen. Die Barther wußten aber Rat: Für den Rest und für die Sportfreunde, die kleine Kinder hatten und nicht so weit vom Boot weg wollten, stand eine Dreimann-Kapelle im Seglerheim bereit.

Im Saal ging es hoch her. Die Band aus Stralsund lieferte dazu feine Musik für alle Jahrgänge. Wann der letzte Segler in der Koje lag, wissen wir nicht zu sagen. Früh am Morgen gingen die ersten Boote schon auf Heimatkurs. Wie die Perlen an der Schnur zogen die Jachten vor einer leichten Brise davon, jede einzelne über die Lautsprecheranlage herzlich verabschiedet. Ein sehr schönes Fahrtenseglertreffen ging zu Ende. Die Veranstalter späterer Treffen werden sich sehr anstrengen müssen, um die gewonnenen Eindrücke noch zu übertreffen. Pausenlos waren die Männer um Dieter Holtfreter an den drei Tagen im Einsatz, damit sich auch jeder wohlfühlte in Barth.

Und wohlgeföhlt haben wir uns. Für den Chronisten war es bis dahin das größte und schönste Fahrtenseglertreffen. Für die unendliche Mühe, die sich die Barther Segler gegeben haben, danken wir recht herzlich.  
*Hans Fisser (BFA Halle) in „Der Segelsport“ 10/1972*

Leg' doch mal an! So konnte man es in diesem Sommer in allen Seglerhäfen an der Küste auf Plakaten lesen, die die Segler aus Nah und Fern einluden zum 26. Fahrtenseglertreffen Küste in Barth. Rund 400 Boote mit etwa 1200 Seglern waren diesem Lockruf gefolgt. Die veranstaltende BSG Motor Barth mit ihrem Sektionsleiter Rolf Kagel hatte weder Mühe noch Kosten gescheut, um den Gästen einen würdigen Empfang und schöne Tage zu bereiten. Jeder bekam einen Liegeplatz. Nicht alle hatten dabei Glück. Einige mußten am Kohlekai liegen, was nicht so ganz angenehm war.

Der erste Tag sah dann am Morgen Festplatz und Jachten im festlichen Flaggenschmuck im Nieselregen. Sektionsleiter Rolf Kagel begrüßte dennoch das Seglervolk und stellte fest, daß sich im Org.-Büro 354 Boote mit 1080 Seglern angemeldet hatten. Als Schirmherr der Veranstaltung begrüßte Stadtrat Jürgen Barz die Gäste.

Im Verlauf des Tages gab es auf dem Festplatz für jeden etwas, auch für die jüngsten Segler war gesorgt. Die Versorgung durch den Handel klappte vorzüglich, einschließlich Erbsensuppe zum Mittag. Selbst Seekarten konnte man kaufen. Für den Abend waren mehrere Veranstaltungen vorgesehen. Wir waren beispielsweise zum Seglerball in der „Burg“. Und in diesem Zusammenhang ist Kritik angebracht, denn der Rahmen dieser Tanzveranstaltung wurde einem Fahrtenseglertreffen nicht gerecht. Das begann mit der nicht vorhandenen Ausschmückung des Saales und endete damit, daß der BFA-Vorsitzende und der Fahrtenobmann des BFA Rostock nicht die Gelegenheit wahrnahmen, einige Worte an die Segler zu richten. Das fällige Dankeschön an die Gastgeber brachte einer der Gäste bei der Eröffnungsveranstaltung zum Ausdruck. Die Stimmung im Saal war trotzdem sehr gut und die Wogen gingen hoch.

Vielen Dank, liebe Barther Sportfreunde. Ihr habt Eure Sache gut, sogar sehr gut gemacht, und wir freuen uns schon heute auf das nächste Mal.

*Hans Fisser (BFA Halle) in „Der Segelsport“ 10/1985*

## Rare Foto-Erinnerungen an beeindruckende Tage



Oskar Koch (49, li.) aus Oldenburg und Julius Guldbrandt (82) von der Gründergeneration des BSV, 1985.



Eine lange Warteschlange stand 1985 vor dem Lagerraum an, um eine Tüte knapper Pfirsiche zu ergattern.



Toiletten waren stets rar. Bis Ende 1989 konnten die Segler nur dieses Doppelörtchen nutzen.



1985 begrüßten Stadtrat Jürgen Barz, Teamleiter Reinhold Krüger und Vorsitzender Rolf Kagel die Gäste.



Sektionsvorsitzender Rolf Kagel begrüßte über die Lautsprecheranlage jedes einlaufende Boot mit seinem Namen (1985).



Hartmut von Glowacki betreute 1976 den Wurftaubenstand als Teil des Beschäftigungsprogramms für die Seglerkinder.



Patrick Weinhardt von der Jugendgruppe am Borgwall 1985 mit seiner Praktica auf Motivsuche auf dem Seglersteg.

# Jugendgruppe von 1972 bis heute

## Beginn mit acht Opti's

Im Juli 1972 nahm in der damaligen Sektion Segeln der BSG Motor eine Kindergruppe den regelmäßigen Trainingsbetrieb auf. Zuvor hatte die Idee ihrer Gründung mehrere Monate lang für Diskussionsstoff in den Vereinsversammlungen gesorgt. Als im Januar 1972 Günter Pasedag über die Möglichkeit informierte, in Wismar günstig acht gute gebrauchte Holzoptimisten kaufen zu können, erklärte der kurz zuvor aufgenommene Manfred Jürgens seine Bereitschaft, bei der Jugendarbeit mitzuwirken. Im April schlug Walter Behm vor, aus Anlass des 25-jährigen Bestehens der Sektion sofort junge Sportfreunde anzuwerben, worauf die anwesenden Sportfreunde Becksmann und Harloff ihre Kinder als erste Mitglieder einer zu gründenden Trainingsgruppe anmeldeten. Anfang Juni berichtete der Vorstand, dass die Boote eingetroffen wären, aber die Kinder noch fehlten.

Bei den Booten handelte es sich um die Opti's Flax,



Die Optis wurden zu ihrem Schutz über alte Matratzen in das Wasser geschoben. Sliprollis gab es nicht.

Krümel, Struppi, Schnatterinchen, Bummi, Putzi, Mauz und Hoppel sowie einen schon 1970 gekauften uralten Cadet. Um Kinder zu finden, tourte Manfred Jürgens noch im Juni durch die Schulen und warb in den unteren Klassen für den Segelsport, so dass kurz nach Ferienbeginn ein fester Kern von 10 - 12 Kindern mit dem Training beginnen konnte.

Dieses fand zweimal wöchentlich ab 15.30 Uhr statt, wobei ein Kurs durch die Hafenausfahrt zur ersten Fahrwassertonne und von dort zur kleinen Molen-durchfahrt beim Verein abgesegelt wurde. Der wurde so oft absolviert, bis die Zeit vorüber war. Der Trainer stand mit einer Flüstertüte auf dem Steg und brüllte seine Anweisungen über den Bodden, damit sie von allen Kindern verstanden wurden. Ein Trainerboot gab es nämlich nicht, aus Sicherheitsgründen lag jedoch immer das Boot eines Vereinsmitgliedes in Startbereitschaft. Bei schlechtem Wetter wurde nur im Westbecken des Hafens trainiert.

Moderne Segelbekleidung und -zubehör heutiger Qualität gab es nicht - ein alter Anorak musste als Nässeschutz reichen. War der durch, blieb man die gesamte restliche Zeit nass bis auf die Haut. Glück-lich schätzte sich, wer einen gelben „Friesennerz“ aus dem Westen sowie eine passende, nicht über die Ohren rutschende Schwimmweste besaß.

Ab Frühjahr 1974 kam als Trainerboot eine genietete, uralte Stahlbarkasse von ca. 4,50 Meter Länge mit luftgekühltem Dieselmotor hinzu. Dieses Vehi-kel war meist in eine dicke Abgaswolke gehüllt und machte dabei so höllischen Lärm, dass niemand mehr die Anweisungen des Trainers verstand. Die Kinder taufte das heftig qualmende und ohrenbetäubende Ungetüm schnell auf den Namen „Pittiplatsch“, der bisher noch fehlte.



Ende April 1973 wurde eine Optiregatta im Hafen gese-gelt. Beteiligt waren die Kinder von Motor und Lok.



Manfred Jürgens, der Übungsleiter der Motor-Kinder, überreicht am Nachmittag die Urkunden. Danach gab es von Vereinsfrauen gebackenen Kuchen in Menge.

## Eigenes Gelände 1975

Seinen Aufschwung erlebte das Jugendsegeln ab Januar 1975, als unter der Leitung von Manfred Jürgens sowie mit Unterstützung des Schiffsanlagenbaus und der Stadt einige Übungsleiter mit den Kindern und Jugendlichen begannen, das Jugendsegelzentrum am Borgwall „aus dem Boden zu stampfen“. Hunderte Kipper- und Anhängerladungen mit Füll- und Mutterboden wurden über Wochen von der Transportbrigade des SAB angefahren und durch die jungen Segler auf einem früheren Baggerspülgelände verteilt. Außerdem schütteten sie durch den Schilfgürtel einen 200 Meter langen Damm in Richtung Bodden auf, den sie am Kopf zum Bootsstellplatz erweiterten. Schon im Mai 1975 wurde eine erste Bezirksmeisterschaft der Leistungsstufe II mit 200 Teilnehmern ausgerichtet.

Erst danach konnte der Seglernachwuchs daran denken, die eigenen Boote auf die Saison vorzubereiten und mit dem Training zu beginnen. Obwohl das nun mehrmals wöchentlich stattfand, wurde parallel an der Vervollkommnung des Geländes und seiner Ausstattung weitergearbeitet. Manfred Jürgens war inzwischen als hauptamtlicher Trainer angestellt worden und mit Eberhard Harloff, Manfred Gierke, Ingo Bussert, Harry Fildebrandt sowie Lothar Strassen standen ihm motivierte Übungsleiter zur Seite.

Einige der jungen Sportler - Ingo Schmidt, Uwe Monser und Dietmar Skrodzki - qualifizieren sich für die Segelausbildung an der Kinder- und Jugendsport-schule (KJS) Rostock.

In den Jahren zwischen 1976 und 1980 wurden zahlreiche neue, für Regatten geeignete Boote angeschafft und auch die ersten Erfolge stellten sich ein. Nach Klärung der Transportgelegenheiten fuhren die Bar-



Bau der ersten Baracke im März 1975



Im Frühjahr 1976 trafen die ersten GfK-Cadets ein .

ther zwecks Regattateilnahme sogar bis nach Polen.

Ab 1977 wurden das Gelände und die Boote durch den hauptamtlichen Platzwart Siegfried Klückmann betreut, der zugleich den durch die Stadt dort angesiedelten und von Barthern und Touristen geschätzten Ruderbootverleih betrieb.

Die Anfangsgeneration der Jahre 1972 - 1975 hatte sich allmählich durch Lehre, Studium und Armeedienst zerstreut. Auch Manfred Jürgens kehrte dem Kinder- und Jugendsegelzentrum 1980 den Rücken. Man hatte ihm nachträglich die sehr gute Bezahlung der raren Feierabendhandwerker während der Aufbauphase als Mittelverschwendung angelastet.

Einen Aufschwung gab es erst wieder, als 1981



Anfang 1975 wurde täglich an der Herrichtung des Jugendgeländes am Borgwall gearbeitet.



Erstes Trainingslager an der Ablage der Sundischen Wiese Mitte August 1981. Es war kalt, windig und nass.



Ein Teil der Jugendgruppe in Bodstedt, wo am Rande der Zeesbootregatta 1982 zusammen mit der Lok-Jugend eine Wettfahrt gesegelt werden sollte. Wegen des starken Windes fiel die aus. Li. Übungsleiter Gernot Affeldt; 4. v.li. Übungsleiter Eberhard Harloff.



Das letzte Trainingslager als Jugendgruppe der Sektion Segeln fand im August 1989 auf dem eigenen Borgwallgelände statt. Es nahmen auch Kinder der SG Aufbau Ribnitz teil. Auf dem Foto sind fast alle Barther Nachwuchs-Optisegler versammelt.

der Lehrer Fritz Wegner von der Barther EOS das Ruder in die Hand nahm. Frühere Angehörige der Jugendgruppe erinnern sich heute noch gern an die Trainingslager unter seiner Leitung, die mit äußerst spartanischer Ausrüstung Anfang der 1980er an der Ablage der Sundischen Wiese stattfanden.

Als Fritz Wegner 1983 Barth aus beruflichen Gründen verließ, ging die Leitung an Harry Fildebrandt über. Er gewährleistete bis Ende 1990 einen zuverlässigen und geordneten Trainingsbetrieb. In den 1980er Jahren meldeten sich einige ehemalige Segler der er-

sten Generation, wie Gernot Affeldt, Ingo Schmidt, Uwe Monser und Rainer Bente zurück, um sich fortan als Übungsleiter zu betätigen.

Verstärkung bekamen sie in der zweiten Hälfte der 80er Jahre von Dirk Müller, Dirk Krüger, Ralf Reblin, Bärbel Freytag, Herbert Vetter und Reinhard Ehlers. Auch Eberhard Harloff war noch aktiv und gab seine wertvollen Erfahrungen weiter.

Nach der politischen Wende 1989/90 konnte das Gelände am Borgwall weder durch die Stadt noch durch den neu gegründeten Barther Segler-Verein un-



Vor und während des Trainings am Borgwall 1983. Dabei Arne Wasmuth (li.) und Patrick Weinhardt (re.).



Das 3. Trainingslager mit dem YC Avia Prag 1992. Die Barther wurden dafür zum Skisport eingeladen.





terhalten werden. 1991 beschloss Harry Fildebrandt, es mit weiteren Gesellschaftern auf privatwirtschaftlicher Basis als Wassersportzentrum weiterzuführen.

Nun erinnerten sich einige Übungsleiter an den einstigen Anfang und richteten mit Unterstützung des Vorstands die erste Unterkunft der Kindergruppe von 1972, einen kleinen grünen Schuppen auf dem Vereinsgelände, wieder her. Zusätzlich wurde ein Lkw-Aufsatzkoffer der NVA beschafft und die kleine Slipbahn am Nordufer wiederhergestellt. Mit dem halbierten Bootsbestand sowie ca. 20 Kindern wurde von hier aus weitertrainiert und an fast jedem Wochenende an auswärtigen Regatten teilgenommen. Auch der erst 1989 abgeschlossene Partnerschaftsvertrag mit der Jugendabteilung des Yachtclub Avia Prag konnte jetzt mit mehr Leben erfüllt werden.

Die Barther Kinder fuhren einige Male zum Wintersport in das Isergebirge. 1993 wurde eine viel beachtete Fahrt mit einem holländischen Dreimastschoner organisiert und mit dem Schiff auch Barth angelaufen. Sehr viel Unterstützung leisteten in jener Zeit die Eltern der Kinder und Jugendlichen.

Mitte der 1990er Jahre wurde beim BSV die personelle Absicherung des Trainings aus beruflichen Gründen immer schwieriger. Einige ältere Kuttersegler der früheren Seesportgruppe sprangen zwar gele-



Nach dem Umzug vom Borgwall zum Verein 1991 wird die alte Fischerslip wieder benutzbar gemacht

gentlich ein, doch das war keine dauerhafte Lösung.

Als sich 1995 auf dem Gelände des privatisierten Wassersportzentrums die Segler-Vereinigung Barth-Borgwall e.V. (SVBB) gründete, die sich vorrangig dem Kinder- und Jugendsegeln widmete, wechselten die verbliebenen Jugendlichen des BSV dorthin.

Später bildeten SVBB und BSV eine Regattagemeinschaft, um sich bei der Ausrichtung von Regatten und Trainingslagern gegenseitig zu unterstützen. Bald pflegten auch die Borgwallkinder gute Kontakte zu den Prager Seglern und nahmen an den gemeinsamen



Im Juli 1993 war die Jugendgruppe für fünf Tage mit dem holländischen Dreimastschoner „Albert Johannes“ unterwegs. Das erste größere Segelschiff im Barther Hafen nach 1945 sorgte damals für Aufsehen in der Stadt. An der Reise durften auch zwei Jugendliche vom Partnerclub „Avia Prag“ teilnehmen.



Willy Brandt 2009 mit Vater Torsten, der ihn vor dem Anschluss der SVBB an den BSV trainierte. Seit 2026 ist Willy als Landestrainer in B-W angestellt.



Trainingslager der Jugendgruppen des BSV und des SSV Zingst im August 2012 in Barth. **Unten:** Arne Köhler als Leiter des Trainingslagers (Bildmitte, hinten)

Trainingslagern teil oder führen mit zum Wintersport in das Riesengebirge.

Nachdem zwischen der Segler-Vereinigung Barth-Borgwall und dem letzten Gesellschafter des Wasserportzentrums (H. Fildebrandt war bereits 2002 ausgeschieden) die Differenzen zunahm, schlossen sich die etwa 15 Kinder und Jugendlichen sowie ihre Übungsleiter 2008 dem BSV an, um fortan vom Vereinsgelände am Hafen aus zu trainieren.

Einige Regattasegler waren auf nationaler und internationaler Ebene erfolgreich. Erwähnenswert ist Willy Brandt, der 2011 als 19-Jähriger Mitglied der Jugend-Nationalmannschaft wurde und mit seinem Laser Standard an der Jugend-WM in Frankreich sowie an allen hochrangigen Regatten in Deutschland teilnahm.

Die demografische Fehlentwicklung der Region schlug im Laufe der Jahre erneut zu, denn segelerfahrene Barther Jugendliche und damit potenzieller Übungsleiternachwuchs kehrten der Stadt mangels attraktiver Perspektiven bei Berufswahl und Stellenangebot den Rücken. Allmählich schief die Jugendarbeit wieder ein.

2024 zog der Vorstand die Notbremse und beauftragte eine DSV-lizenzierte Segelschule mit der Durchführung regelmäßigen Segeltrainings und eines jährlichen Trainingslagers. Statt leistungsorientiertem Regattasegeln wird nun dem Erwerb solider Segelkenntnisse und -fertigkeiten Priorität beigemessen.

Auf diese Weise soll erfahrener Seglernachwuchs generiert werden, der perspektivisch den Fortbestand des BSV mit einheimischen Mitgliedern sichert. Mittlerweile befinden sich zwei der elf Jugendlichen (2026) selbst in der Ausbildung zu DSV-Segellehrern.



Nach dem Beitritt der SVBB-Segler zum BSV engagierte sich über zehn Jahre lang Arne Köhler als verantwortlicher Übungsleiter.



Trainingslager Barther, Rostocker und Prager Kinder 2003. Die Eltern hatten ein Neptunfest nach alter Sitte vorbereitet und trafen wasserseitig am Gelände ein. Ganz rechts als Meerjungfrau der Prager Trainer Petr Weiner.

# Letztes Jahrzehnt als Segelsektion

Das 1980er Jahrzehnt endete für die Wassersportler der Sektion Segeln voller Erwartungen hinsichtlich des erhofften freien Zugangs zur Ostsee sowie der Abschaffung der verhassten Grenzordnung. Schon am 2. November 1989, als die weitere politische Entwicklung noch völlig unklar war, wandten sie sich mit einer einstimmig durch die Mitgliederversammlung beschlossenen Eingabe an den Ministerrat der DDR, um ihre für den Wassersport konkretisierten Forderungen zum angekündigten Reisegesetz zu artikulieren. In den nachfolgenden Wochen überschlugen sich die Ereignisse, sodass sie nie eine Antwort erhielten. Als die Boote im Frühjahr 1990 zu Wasser gingen, war der Weg auf die Ostsee frei.

Die Freude der Sektionsmitglieder über die sich anbahnenden Möglichkeiten erhielt durch eine zeitgleiche Entscheidung ihres Trägerbetriebes einen erheblichen Dämpfer. Im Mai des Vorjahres hatte nämlich der SAB der Sektion das Zeesenboot FZ-05 „Borsgriep“, das sich in der Obhut der Schiffswerft befand, auf Basis eines Nutzungsvertrages zur Pflege maritimer Traditionen zur Verfügung gestellt.

Vorrangig sollten es jene Jugendlichen des sektionseigenen Segelzentrums am Borgwall nutzen, die zu alt für die Jugendbootklassen wurden.

Zahlreiche Mitglieder hatten das Boot seither überholt und hunderte Arbeitsstunden daran geleistet. Es wären nur noch wenige Restarbeiten zu vollenden gewesen.

Doch als im Herbst 1989 überall in der DDR die Betriebsräte aus dem Boden schossen, sahen es die neu gewählten Mitarbeitervertreter des SAB - insbesondere ihr Vorsitzender - als vorrangige Aufgabe an, frühere Entscheidungen der Betriebsführung zu hinterfragen und nach Gutdünken rückgängig zu machen. Im Falle des Zeesenbootes unterstellten sie der Betriebsleitung die sehr weit hergeholte Absicht, das Boot eigentlich nur für private Vergnügungstouren angeschafft zu haben.

Leider knickte der Betriebsleiter ein und forderte die Rückführung des „Borsgriep“ in die Werft. Im



Postkartenmotiv aus der ersten Hälfte der 1980er (v.li.): „Nordlicht“ (Werner Lange), „Sus-Ann“ (Akademie d. Wissenschaften), FZ-3 „Störtebeker“, Heinz Wienandt.

Dezember 1989 schickte die Sektionsleitung ein von etwa 30 Versammlungsteilnehmern unterzeichnetes Protestschreiben an Betriebsleiter Hubinger - leider vergeblich. 1992 wurde der „Borsgriep“ an einen privaten Interessenten verkauft.

Sonst prägten vor allem die Vorbereitung und Durchführung der drei Fahrtenseglertreffen Küste 1980, 1985 und 1988 sowie der Umbau des Clubhauses 1984/1985 das Vereinsleben dieses Jahrzehnts. Der Bootsbestand hatte sich durch viele Neubauten aus Stahl erheblich verjüngt und auch erste GfK-Yachten lagen nun am Steg.



Ansicht des Steges der Sektion Segeln zum Ende der 1980er Jahre. Viele Holzboote waren inzwischen moderneren Eigenbauten aus Stahl gewichen.



# Aufbruchstimmung in den 1990ern

Am 4. Juli 1990 begann für die Barther Segler eine Zeit voller Neuerungen und Umwälzungen in allen Bereichen des Vereinslebens. Die an diesem Tag stattfindende Hauptversammlung hatte nur einen Punkt zu beschließen: Den Austritt der Sektion Segeln aus der BSG Motor sowie die Neugründung des Barther Segler-Vereins nach bundesdeutschem Vereinsrecht. Die Mitglieder votierten einstimmig dafür.

Nach dem Wegfall der DDR-Seegrenze eröffnete sich die Möglichkeit, zu neuen Zielen in Skandinavien, der alten BRD und Polen aufzubrechen. Davon wurde zunächst nur zögerlich Gebrauch gemacht, da wenige über Erfahrungen im Seesegeln verfügten und vielen Booten keine Seetüchtigkeit zugetraut wurde. Das änderte sich erst, nachdem 1993 mehrere Eigner die Prüfung für den BR-Schein abgelegt und erste Törns im Küstenbereich absolviert hatten.

1991 war Achim Flohr der erste Barther Segler, der sich ein Gebraucht-Boot aus westlicher Serienproduktion zulegte - einen Kimmkieler vom Typ Leisure 22. Schon 1993 stieg er auf die neue und größere Hunter 33,5 „Ophir“ um. Die Leisure wurde danach mehrmals weiterverkauft, befindet sich nach 35 Jahren aber immer noch im Bootsbestand des BSV.

Freie Liegekapazitäten waren in der ersten Hälfte des Jahrzehnts immer ausgeschöpft, weil viele Wassersportler aus den alten Bundesländern das Revier kennenlernen wollten. Aufgrund der 1992 erfolgten, aber später revidierten Ausdünnung der Betonung ab Barthöft stand das enge Fahrwasser nach Barth bald im Ruf, „schwierig und anspruchsvoll“ zu sein.

Nach der Gründung des Vereins Barther Segel- und Hafentage im Oktober 1993, an der mehrere Mitglie-



Drachenbootrennen mit Barther und auswärtigen Booten während der Segel- und Hafentage 2004.

der des BSV beteiligt waren, wurde ab 1995 die Ausrichtung hochrangiger Meisterschaften zu einem der jährlichen Schwerpunkte des Vereinslebens.

Als 1995 Barther Enthusiasten mit geliehenen Dragonbooten die ersten Paddelwettkämpfe im Hafen ausrichteten und damit eine Massenbewegung mit zahlreichen Barther Teams auslösten, wurde der 1996 gegründete „Pommernexpress“ dem BSV als Sparte angegliedert. In den nachfolgenden Jahren nahmen die Barther Paddler an Wettkämpfen im In- und Ausland teil, bei denen sie oft beste Platzierungen erzielten. Im Jahr 2005 trennte sich die Sparte von den Seglern und bezog als Dragonbootverein „Pommernexpress“ ein eigenes Gelände am Borgwall.

Mit den Regatta-Aktivitäten der Segler und den Wettkämpfen der Paddler entstand der Bedarf nach einem größeren Veranstaltungsraum. Weil Miete und Aufbau großer Zelte auf Dauer zu aufwendig und teuer erschienen, wurde - zum größten Teil in Eigenleistung - innerhalb weniger Wochen der alte Lokschuppen neu beplankt, gedeckt und gepflastert. Nun konnte er als „Schipperschuppen“ auch für Veranstaltungen, Regatten und Trainingslager genutzt werden. Einhergehend wurde das hintere Vereinsgelände, der verwilderte einstige Goosmann-Park, zum Stellplatz für Zelte, Boote und Wohnmobile von Wettkampfteilnehmern hergerichtet. Einen Sanitärcontainer für die Gäste hatte der BSV schon 1992 bauen lassen.

Unbedingt erwähnt werden muss die Sturmflut vom 4. November 1995, die das gesamte Vereinsgelände einschließlich Clubhaus sowie weite Uferbereiche von Barth unter Wasser setzte. Sie veranlasste das StALU zum Erstellen des Hochwasserschutzkonzeptes, dessen Umsetzung mit dem Molenbau von 2005 bis 2012 begann, aber landseitig aus unerklärlichen Gründen bis heute nicht fortgesetzt wurde.



Achim Flohr (li.) mit „Dwarzlöper“ beim Absegeln 1991. Auch nach 35 Jahren liegt das Boot noch im Verein.

# Das Vereinsgeschehen nach 2000

Mit dem Beginn des neuen Jahrtausends kündigten sich beim Barther Segler-Verein erneut größere Ereignisse und Veränderungen an.

Als der finnische Konstrukteur und Hersteller der Bootsklasse Zoom8 im Mai 2002 mit acht Jollen eine Promotion-Tour durch Deutschland unternahm, ließ er diese großzügig für ein zweiwöchiges Testsegeln im Wassersportzentrum am Borgwall zurück. Die Barther Kinder und Jugendlichen begeisterten sich für den modernen und einfach zu segelnden Bootstyp, der nicht nur ihnen noch unbekannt war.

Daraufhin gründeten die Sportfreunde Matthias Müller und Volker Stephan die deutsche Klassenvereinigung der Zoom8 und bewarben sich Ende 2002 beim Jahrestreffen der Internationalen Klassenvereinigung IZCA um die Ausrichtung einer EM oder WM durch den BSV. Zum nächsten Jahrestreffen reiste der Vereinsvorsitzende Thorsten Busch persönlich mit, weil er sich von einer solchen Meisterschaft den Anstoß zur Bewilligung von Fördermitteln für das seit 1995 angestrebte Jugend- und Freizeitzen-



Vereinsvorsitzender Thorsten Busch gratuliert 2003 Petr Weiner aus Prag zur Ehrenmitgliedschaft im BSV.

trum versprach. Die gemeinsam mit Nachdruck erneuerte Bewerbung war erfolgreich und so wurde der BSV mit der Ausrichtung der WM 2005 beauftragt.

Im Jahr 2004 musste das Vereinshaus wegen fortschreitender Baufälligkeit von Grund auf erneuert werden, wobei die aufwendige Bautätigkeit wegen der bevorstehenden Großveranstaltung unter Zeitdruck geriet, aber rechtzeitig abgeschlossen werden konnte. Die einwöchige WM bei schönstem Mittelmeereswetter verlief so erfolgreich, dass Eltern und Trainer sie späteren Veranstaltern als Referenz empfahlen.

Kurz nach der WM traf auch die erhoffte Förderzusage für das Jugend- und Freizeitzentrum ein, mit dessen Bau im Frühjahr 2006 begonnen wurde. Im Juni 2007 konnte es durch den MV-Ministerpräsidenten Harald Ringstorff eingeweiht werden. Bis zum 100. Jubiläumsjahr folgten weitere bauliche Veränderungen am Gelände und seiner Ausstattung, die näher auf den Seiten 42/43 beschrieben werden.

Seit 2002 wurden jährlich Pokalregatten „Rund Plantagenet“ mit bis zu 35 Booten organisiert und vom Hafen Barhöft aus durchgeführt, zum letzten Mal 2017. Wegen Ausfall des Organizers und Wettfahrtsleiters wurde sie ab 2018 nicht mehr ausgeschrieben.

Nach 2000 verstarben viele langjährige, engagierte und vor allem einheimische Vereinsmitglieder, die oft schon in den ersten Jahren des Neubeginns in der Sektion Segeln der BSG Motor dabei gewesen waren. Mit ihnen verlor der BSV einen Teil seines lebenswerten Charakters, der durch Neuzugänge von auswärts nicht ersetzt werden kann. In der späteren digitalen BSV-Chronik soll an diese Originale und ihre Eigenheiten erinnert werden.



2002 kamen erstmalig Zoom8 zum Testen nach Barth.



Nach der Einweihung des JFZ trägt sich Ministerpräsident Harald Ringstorff in das Gästebuch ein.

## Partner des Barther Segler-Vereins im Ausland

Seit Jahrzehnten unterhält der Barther Segler-Verein partnerschaftliche, mehr oder weniger intensive Beziehungen zu ausländischen Clubs, wobei die entstandenen persönlichen Freundschaften oft eine große Rolle spielen.

Am Beginn der Entwicklung stand im September 1989 ein Partnerschaftsvertrag zwischen der BSG Motor Barth und dem Segelclub des tschechischen Fahrzeugherstellers Avia über den gegenseitigen Austausch von Jugendgruppen.

Ursächlich beruhte er auf einem Missverständnis: Weil dem Prager Jugendtrainer Petr Weiner irrtümlich berichtet worden war, man dürfe in der DDR jetzt mit Sportbooten vor dem Ostseestrand segeln, rückte eine ganze Gruppe junger Segler mit einem altem Skodabus und einem Lkw-Anhänger voller Boote auf dem für Tschechen reservierten Teil des Prerower Campingplatzes an. Entsetzt verlangten die dort Verantwortlichen - es galt ja immer noch die strenge Grenzordnung der DDR - den Trailer schnellstmöglich außer Sichtweite nach Barth zu bringen. Am dortigen Hafen angekommen, wurde Petr Weiner zum Jugendzentrum am Borgwall weitergeleitet, wo die Tschechen ihre Boote abstellen durften und mehrmals zum Training zurückkehrten.

Bei einer dieser Gelegenheiten wurde Petr Weiner von Dirk Müller und Volker Stephan angesprochen, ob nicht Interesse an einer dauerhaften Partnerschaft bestünde. Der Tscheche sagte sofort zu und nachdem auch alle Barther Verantwortlichen bis hin zum BSG-Vorsitzenden Dieter Bohn ihre Zustimmung gegeben hatten, machte sich Ende September 1989 eine vierköpfige Delegation mit dem vom Motor-Chef unter-



Ende März 1991 besiegelten der BSV-Vorsitzende Dieter Schäwel (re.) und Petr Weiner, der Jugendleiter des Prager Yachtclubs Avia, den neuen Vertrag.

schriebenen Vertrag per Bahn auf die Reise nach Prag, wo sich gerade die chaotischen Verhältnisse durch Massen von DDR-Ausreisewilligen zuspitzten.

Davon unberührt erfuhren die Barther eine große Gastfreundschaft und durften sogar auf der Moldau an einer Regatta teilnehmen, bevor sie nach zwei Tagen die Heimreise antraten. Kurioserweise stand auf dem anderen Gleis ihres Bahnsteigs der übervolle Ausreisezug in Richtung BRD..

Die Verhältnisse änderten sich schneller als vermutet, denn als die Tschechen am späten Abend des 1. Juli 1990 zum vereinbarten Trainingslager am Borgwall anreisen, galt seit dem Vormittag die D-Mark als offizielles Zahlungsmittel und alle Konten waren für 14 Tage gesperrt. Trotzdem gelang es den Barthern mit viel Ideenreichtum, ihren Gästen einen angenehmen Aufenthalt zu gestalten und sie täglich mit frischen Lebensmitteln zu versorgen.

Am letzten Märzwochenende 1991 wurde in Barth ein neuer, den veränderten Bedingungen angepasster Vertrag unterzeichnet - nun mit dem wiedergegründeten BSV als Partner. In der Folge organisierten die Barther jährlich gemeinsame Trainingslager, luden Vertreter des tschechischen Clubs zu ihren Seglerbällen ein und reisten im Gegenzug zum winterlichen Skilaufen ins Isergebirge. Später schloss sich auch ein Rostocker Club dem Austausch an. Die Trainingslager wurden terminlich so geplant, dass die tschechischen Kinder im Anschluss an den jährlichen MV-Landesmeisterschaften der Kinder- und Jugendbootklassen teilnehmen konnten.



Ende Juli 1992 trafen die Prager zwei Tage verspätet in Barth ein. Die Deichsel ihres Trailers war auf der Autobahn gerissen und notdürftig repariert worden.



Als weiterer dauerhafter Partner, allerdings ohne Vertrag, kam die am Kolberger Marinetechnikum (Zespół Szkół Morskich Kolobrzeg) beheimatete Grundsektion der polnischen Meeres- und Flussliga (Liga Morska i Rzeczna, LMR) hinzu. Während das Marinetechnikum ein Fachgymnasium/Berufsschule mit maritimer Ausrichtung ist, stellt die Liga die Interessenvereinigung aller an See- und Binnenschifffahrt, Marine, Wassertourismus sowie maritimer Traditionspflege interessierten Polen dar.

Die in der LMR organisierten Schüler des Marinetechnikums unternahmen jährlich einen mehrwöchigen Ausbildungstörn mit vier Segel- und Ruderbooten, der von zwei Motorbarkassen abgesichert wurde. 1995 führte diese Reise bis nach Barth, wo gerade die 2. Barther Segel- und Hafentage liefen.

Die Polen wurden freundlich aufgenommen und zur Teilnahme an den erstmalig ausgerichteten Drachenbootrennen eingeladen. Im nächsten Jahr kehrten sie als Freunde zurück und in der Folgezeit entwickelte sich daraus eine rege Partnerschaft mit gegenseitigen Besuchen auf dem Wasser- und Landweg. Auch die Paddler pflegten enge Kontakte und waren mit ihren Drachenbooten regelmäßig bei Wettkämpfen in Kolberg vertreten.

Diese gelebte Freundschaft führte schließlich 2001 zum Abschluss eines Vertrages über die Städtepartnerschaft zwischen Barth und Kolberg.

Einer der bisherigen Höhepunkte war 2011 der Besuch einer größeren Delegation des BSV mit mehreren Yachten und dem gecharterten Traditionssegler „Solvang“ in der polnischen Küstenstadt.

Während sich auf polnischer Seite besonders der bereits verstorbene Schulrat Antoni Szarmach sowie Kapitän zur See Marek Padjas von der Grenzbrigade um die Beziehungen verdient machten, waren es in Barth der einstige BSV-Vorsitzende Dieter Schäwel



Die Kolberger Gäste mit Barther Freunden auf der Motorbarkasse des Marinetechnikums.



Der stets gastfreundliche Kolberger Schulrat Antoni Szarmach war bis zu seinem Tod 2022 der Leiter der Kolberger LMR. Sein Nachfolger wurde Kapitän zu See Marek Padjas.



(1940-2020) sowie BSV-Mitglied Michael Camenz.

Aus Anlass des 25-jährigen Bestehens der Städtepartnerschaft zwischen Barth und Kolberg nahm der Segler-Verein mit einer Delegation Ende Mai 2026 an einer aufwendig gestalteten Jubiläumsfeier in Kolberg teil. Während einer Festveranstaltung wurde Michael Camenz für sein jahrzehntelanges Engagement mit der Goldenen Verdienstmedaille der LMR geehrt.

Sehr zurückhaltend im Gegensatz zu den beiden erstgenannten Partnern war es um die Beziehungen zum Segelsällskap (Segelgesellschaft) der schwedischen Partnergemeinde Simrishamn bestellt. Die beschränkten sich auf den Kurzaufenthalt einer schwedischen Yacht mit dem Clubchef Ende der 1990er sowie auf einen Abstecher von vier Barther Booten im Sommer 2009 nach Simrishamn.

Mit dem Beitritt zum EU-Programm „South Baltic - Sailing for all“ im Jahr 2019 gewann der BSV weitere Kooperationspartner in Polen und Litauen (Seite 37) hinzu.



Im Mai 2026 wurde Michael Camenz in Kolberg mit der Goldenen Verdienstmedaille der LMR geehrt..

# Der BSV und seine Segelregatten

## An- und Absegeln

**T**raditionell werden beim Barther Segler-Verein im Frühjahr und Herbst jeweils zwei Läufe zur jährlichen Stadtmeisterschaft gesegelt, wobei der letzte Lauf zusätzlich als Wettfahrt um das Blaue Band gewertet wird. Aufgrund der vielen unterschiedlichen Bootstypen und -klassen wird zur Angleichung der gesegelten Zeiten das Yardstick-System angewandt.

Waren Anfang der 1990er Jahre ausschließlich aus der DDR-Zeit stammende, kleinere Bootstypen und Eigenbauten am Start, kamen allmählich immer mehr größere und tiefergehende Yachten hinzu. Deshalb musste die Regattabahn aus dem flachen und beengten Revier des Barther Boddens in die weitläufigere und tiefere Grabow verlegt werden. Dort dient seit 2019 der modern ausgebaute Wasserwanderrastplatz Dabitz als Basis für die zweitägigen Veranstaltungen mit geselligen Abendrunden nach den Frühjahrs- und Herbstregatten, bei denen Gäste gern gesehen sind.



Absegeln 1991 auf dem Barther Boddens. Schon immer dabei waren die Segelkutter der früheren Seesportgruppe, die seit jenem Jahr dem BSV angehörte.



Dirk Krüger und Thomas Krämer beim Auslegen der Wendemarken für die IDM Korsar im Juli 2005.

## Deutsche und Internationale Meisterschaften

**S**eit Mitte der 1990er Jahre wurden in Barth internationale und deutsche Meisterschaften sowie regionale Ranglistenregatten, durchgeführt. Die erste Veranstaltung, der Europa-Cup der Bootsklasse Sharpie, wurde im Juli 1994 vom Blankeneser Segel-Club in Zusammenarbeit mit dem Hamburger Segel-Club sowie mit logistischer Unterstützung des Wassersportzentrums am Borgwall ausgerichtet. Er diente als Anlass, zeitgleich die 1. Barther Segel- und Hafentage zu organisieren.

Die Mitglieder des Barther Segler-Vereins unternahmen in den Folgejahren große Anstrengungen, um die materielle Basis sowie die personellen Voraussetzungen für hochrangige Regattaveranstaltungen zu schaffen. Wertvolle Unterstützung bei der Schulung des Regattapersonals sowie als Obmann der jeweiligen Schiedsgerichte leistete Klaus Krogmann,



Sofort im Anschluss an die WM der Zoom8 im Juli 2005 segelten 70 Jollen der Bootsklasse Korsar bei der Internationalen Deutschen Meisterschaft (IDM) auf dem Barther Bodden um ihre Titel.

damals Leiter des DSV-Wettsegelausschusses und Geschäftsführer des Hamburger Segel-Clubs. Deutsche-, Internationale-, Jugend- und Jüngstenmeisterschaften sowie Ranglistenregatten erforderten den tagelangen Einsatz von Helfern aus mehreren Vereinen.

Höhepunkt dieser Aktivitäten war die Durchführung der ISAF-Weltmeisterschaft der Kinder- und Jugendklasse Zoom8 im Juli 2005 auf dem Barther Bodden.

Diese bisher schönste und anspruchvollste Regattaveranstaltung des Barther Segler-Vereins verlief überaus erfolgreich. Die Vereinsmitglieder und ihre Helfer, aber auch die Stadt und ihre Bürger wurden der Herausforderung, vorbildliche Gastgeber zu sein, in jeder Hinsicht gerecht. Niemals zuvor hatten sich so viele junge ausländische Sportler gleichzeitig in Barth aufgehalten, um hier nach besten Platzierungen zu streben und dabei schöne Ferientage zu erleben.



Nach einigen Regatten waren sie ein eingespieltes Team auf dem Startboot: Der unvergessene Klaus Krogmann (1952-2002, Mitte) vom HSC als Jury-Obmann, Protokollführerin Bärbel Wiese und Wettfahrtsleiter Volker Stephan (beide BSV) beim Europa-Cup der Jugendklasse „Cadet“ 1995 auf dem Bodden.



Vor der sommerlichen Praxis auf dem Wasser stand stets die trockene Theorie. Rolf (re.) und Torsten Kugel beim Büffeln von Wettfahrtsregeln in der Clubgaststätte. Jedes Frühjahr kam Klaus Krogmann nach Barth, um für vereinseigene und auswärtige Interessenten einen zweitägigen Lehrgang durchzuführen.

# Übersicht über die Meisterschaften 1994 - 2009

Jahr	Rang der Regatta	Bootsklasse	Beteiligte
1994	Europa-Cup	Sharpie	Blankeneser YC Hamburger SC WFAZ Borgwall
1995	Europa-Cup	Cadet	BSV
1995	Dt. Meisterschaft	Ixylon	BSV
1997	Int. Dt. Meisterschaft	Schwertzugvogel	BSV
1997	Dt Meisterschaft	Conger	BSV
1997	Dt. Bestenermittlung	Vaurien	BSV
1997	Deutschlandtreffen	Hansa-Jolle	BSV
1998	Dt. Jü-Meisterschaft	Teeny	BSV
1998	Dt Meisterschaft	Javelin*	SVBB / BSV
1999	Europa-Cup	Topcat	BSV
2000	DODV-Promotion	Optimist A	BSV
2001	Dt Meisterschaft	Conger	BSV
2002	Dt Meisterschaft	Taifun / IC	BSV
2003	Int. Dt. Ju-Meisterschaft	470er	BSV
2003	Int. Dt. Ju-Meisterschaft	420**	SC Ribnitz / BSV
2005	Weltmeisterschaft	Zoom 8	BSV
2005	Int. Dt. Meisterschaft	Korsar	BSV
2008	Europa-Cup	Pirat***	Spandauer YC / BSV
2009	Dt. Meisterschaft	Conger	BSV

Seit 1995 war der BSV in Barth und Ribnitz-Damgarten an o.g. Regatten beteiligt, teilweise mit personeller Unterstützung des Hamburger SC und des Spandauer YC: \* Co-Ausrichter; \*\* Komplette Bahnabsicherung + WFL während der Gemeinsamen Deutschen Jugend- und Jüngstenmeisterschaft Ribnitz-Damgarten 2003 auf dem Saaler Bodden; \*\*\* Unterstützung mit Infrastruktur und Personal des BSV



Während der Deutschen Juniorenmeisterschaft der 470er am Himmelfahrtswochenende 2003 schief der Wind täglich spätvormittags ein und kehrte erst nach 16 Uhr zurück. **Fotos:** Schlepp in die Grabow und warten auf Wind.



In der ersten Juliwoche 2005 segelten 100 junge Segler aus 12 Ländern auf dem Barther Bodden um die Weltmeistertitel. Eröffnet wurde die Meisterschaft mit einem Umzug der Teilnehmer durch die Innenstadt. Am Ende triumphierten in der Gesamtwertung nach Punkten die dänischen Kinder vor den Zoom-Seglern aus St. Petersburg.

**Jungen:** 1. Frederick Thaarup, DEN (35 P.), 2. Nikita Kasatov, RUS (55 P.), 3. Gustav Dahlborg, SWE (63 P.), 4. Henrik Grim, SWE (65 P.), 5. Bastian Horstmann, POL (65 P.) **Mädchen:** 1. Maria Rudskaya, RUS (19 P.), 2. Louise Christensen, DEN (24 P.), 3. Pola Berent, POL (40), 4. Natalia Elkhova, RUS (54 P.), 5. Caroline Schramm, SWE (55 P.) Beste deutsche Teilnehmer: Julius Bumblees, SV Barth-Borgwall (Platz 39); Theresa Krüger, Berlin (Platz 26).





## Pokalregatta Rund Plantagenet von 2002 bis 2017



SY „Ophir“ von BSV-Mitglied Achim Flohr (1943 - 2020) in einer starken Böe im Gellenfahrwasser.

In den Jahren 2002 bis 2017 richtete der Barther Segler-Verein jährlich Mitte/Ende August die Pokalregatta „Rund Plantagenet“ auf der Ostsee westlich Hiddensee aus. Gesegelt wurde dort ein ca. 30 bis 32 sm langer Generalkurs um die Ansteuerungstonne Gellen und die namensgebende Untiefentonne „Plantagenet“.

Start und Ziel lagen in der Regel westlich des Leuchtfuers Neuendorf oder bei schlechtem Wetter auf der Reede Bock.

Mit der ersten Wettfahrt wurde dem Wunsch vieler Bootseigner nachgegeben, ihre Yachten „mal richtig laufen zu lassen“, ohne sich um Untiefen oder andere Hindernisse Sorgen zu machen. Die Trophäe für die schnellste Yacht war ein vom Dr. Eberhard und mit Bernaus massivem Stein besetzter Becher aus massivem Sterling Silber - der Plantagenet-Pokal.



Diese Regatta erfreute sich auch bei den Stralsunder Sportfreunden zunehmender Beliebtheit.

Als das Interesse der Segler zur Mitte des zweiten Jahrzehnts abflaute und der Organisator/Wettfahrtsleiter des BSV ausfiel, wurde die Veranstaltung im Jahr 2018 abgesetzt und später nicht wieder ausgeschrieben. In Anbetracht der nur noch wenigen einheimischen Segler, für die sie eigentlich bestimmt war, ließ sich der große organisatorische und finanzielle Aufwand nicht mehr rechtfertigen.

In der Erinnerung bleiben die vielen erlebnisreichen Wochenenden mit eindrucksvollen Segelszenen, tollen Yachten und Begegnungen alter Segelfreunde.

**Unten:** Einlaufen der Teilnehmer in Richtung Barhöft nach dem Zieldurchgang der Regatta 2007.



## EU Interreg-Programm „Baltic for all“ beim BSV



Seit 2020 ist der BSV gemeinsam mit der Stadt Barth am internationalen Projekt „Baltic for all“, einer geförderten Maßnahme des EU-Programms „Interreg South Baltic“ beteiligt. Ziel ist die Heranführung von Menschen mit besonderem Förderbedarf an den breitenorientierten Segelsport. Einfacher könnte diese Umschreibung auch als Inklusionssegeln oder, wie einst üblich, als Breitensportliches Behindertensegeln bezeichnet werden.

Am Programm nehmen auch das polnische Küstendorf Dźwirzyno in der Landgemeinde Kolberg sowie die litauische Gemeinde Šilutė teil.

An einem vorbereitenden Lehrgang zur Ausbildung der ersten Instrukteure für die spätere breitensportliche Betreuung von Inklusionsseglern waren damals in Regie von Peter Thum fünf Mitglieder des Barther Segler-Vereins e.V. - die Nullgruppe - beteiligt. Theorie und Praxis fanden unter der Leitung von Grzegorz Prokopowicz, dem Nationaltrainer der polnischen Inklusionssegler, in Dźwirzyno und auf dem etwa zehn Quadratkilometer großen Resko Przymorskie (Kammer See) statt, der durch einen Kanal mit der Ostsee verbunden ist.

Mit ihrer erfolgreich bestanden Prüfung wurden die „Nuller“ aus Barth befähigt, selbst weitere Instrukteure aus dem eigenen und aus anderen Vereinen auszubilden, die dann Segelinteressierte mit körperlichen Einschränkungen an den Segelsport heranführen.

Um den Instrukteuren eine Vorstellung körperlicher Einschränkungen zu ermöglichen, mussten sie beim Auftakeln der Boote und beim Segeln entweder eine Augenklappentragen oder mit einem an den Körper gezurrten und damit bewegungsunfähigen Arm bzw. Bein klarkommen.

Die Anschaffung des benötigten Materials für die Projektdurchführung wurde durch die EU gefördert und beinhaltete einen geräumigen Betonsteg, drei kentersichere Kielboote des Typs „Hansa 303“, ein Sicherungsfahrzeug (Schlauchboot mit AB) sowie



Die drei farbenfrohen Kieljollen „Hansa 303“ warten 2020 am neuen Betonsteg des BSV auf das Ablegen.

spezielle Stegausrüstungen, wie z.B. einen Davit zum Übersetzen von körperlich schwer eingeschränkten Seglern.

Die per Joystick gesteuerte „Hansa 303“ soll einfach zu handhaben und trotzdem sportlich genug sein, um damit auch Wettfahrten zu segeln.

Die Partner aus Dźwirzyno und Šilutė waren bereits in Barth zum Austausch von Erfahrungen zu Gast, ebenso die Barther Verantwortlichen bei ihnen.

Leider ist die praktische Umsetzung des Programms wegen der durch Baumängel bedingten Außerbetriebnahme des Jugend- und Freizeitzentrums erschwert. Statt die Inklusionssegler dort unterzubringen, müssen andere Quartiere im Stadtgebiet genutzt werden. Bisher (5/2026) konnten sich der Verein und die Stadt, in deren Bilanzvermögen das JFZ eingetragen ist, nicht über die Modalitäten der Schadensbehebung in Höhe einer sechsstelligen Summe einigen.



Die praktische Ausbildung der ersten Instrukteure aus dem BSV erfolgte im Sommer 2020.

# Das Clubhaus im Wandel der Zeit

Das Clubhaus des Barther Segler-Vereins e.V., früher auch Vereins- oder Bootshaus genannt, ist nicht nur der Mittelpunkt des Vereinslebens, sondern auch eine beliebte Gaststätte der Barther.

In seiner heutigen Form existiert es erst seit der 2005 erfolgten Komplettsanierung eines 1985 errichteten, massiven Flachbaus. Dieser ersetzte damals eine Holzbaracke, die kurz nach der Vereinsgründung 1926 als Boots- und Materialschuppen errichtet und nach 1947 mehrmals ausgebessert worden war.

In den 1950er Jahren war der Clubraum zweigeteilt - vom östlichen Eingang gesehen war der rechte Bereich für Versammlungen bestimmt sowie der linke Teil mit einer Tischtennisplatte ausgestattet, an der auch die Kinder der Vereinsmitglieder, wie der 1944 geborene Klaus Hennig, spielen durften. „*Einen Ausschank gab es nicht, dafür standen meist einige Kästen Bier bereit, offenbar mit einer Kasse des Vertrauens*“, erinnerte er sich.

Ein Bartresen kam wohl erst nach der großen Instandsetzung von 1969 bis 1970 hinzu. Mit einigen Anekdoten verbunden ist die nachfolgende „Dienstzeit“ des Hobbywirtes Harry Püllmann, dem Eigner des kleinen, nach seiner Lieblingsspirituose benannten Motorbootes „KiWi“. Nach seinem plötzlichen Tod 1980 übernahmen wechselnde Mitglieder die Aufgabe, ihre Sportfreunde nach Feierabend und an den Wochenenden zu bewirten. Das Angebot beschränkte sich auf Flaschenbier, einige Schnaps- und Likörsorten sowie Kaffee und Bockwurst.

Im Winter wurde der Clubraum mit Getöse durch einen 380-Volt-Industrielüfter beheizt, sodass man sich sehr laut unterhalten musste. Damit es schneller



Am 20./21. Oktober 1984 wurde der hintere Teil des Clubhauses gemauert. Siegfried Stenzel und Rolf Kageel bereiteten auf der „Sus-Ann“ Grog mit 12 kleinen Flaschen Goldbrand für die Beteiligten zu.

angenehm warm wird, unterteilte ein schwerer Vorhang der Raum in zwei Hälften. Nur in die Südhälfte mit dem Tresen und den Stammtischen wurde warme Luft geblasen. Bei Versammlungen und den winterlichen Sportbootführer-Lehrgängen, die Reinhold Krüger durchführte, wurde der Vorhang beseite gezogen, um den ganzen Raum zu erwärmen.

Nach der Fertigstellung eines massiven Ersatzbaus, der am 30. März 1985 nach tausenden Arbeitsstunden der Mitglieder eingeweiht werden konnte, sorgten zunächst Nachtspeicheröfen für Wärme. Die wurden später durch einen urgemütlichen Kachelofen ersetzt.

Mit der Einweihung des neuen Clubhauses übernahm der im nahen Kulturmöbellager tätige Günter Lange den Ausschank. Die Nähe seiner Arbeitsstätte sicherte die pünktliche Öffnung der kleinen Kneipe an Werktagen um 16 Uhr, wenn im kurzen Takt die täglichen Stammgäste eintrafen. Spätestens um 19.30 Uhr schloss Günter Lange zu.



Beim Abriss der Außenwände im Oktober 1984 wurde das Dach abschnittsweise angehoben und abgestützt, um darunter anschließend die Mauern hochzuziehen.



Am 30. März 1985 konnte das neue Clubhaus eingeweiht werden. Gerd Steinfurth (li.) verlor die gegen den Termin gewetteten 100 Mark und zahlte gern.



Ein WC gab es nicht, ihre kleinen oder großen Geschäfte mussten die Gäste in und hinter einem Klohäuschen erledigen. Hin und zurück war es bei jedem Wetter ein jeweils 50 Meter langer Fußweg unter freiem Himmel.

Erst im Herbst 1989 wurde ein WC-Trakt im Clubgebäude geschaffen. Dafür wurden Teile vom Kohlenlager in der hinteren Gebäudehälfte mit Mauern abgetrennt sowie einige Tür- und Fensteröffnungen durch die Außenwände gebrochen.

1988 gab der kränkelnde Günter Lange den Kantinenbetrieb ab, worauf sich innerhalb der nächsten beiden Jahre mehrere externe Betreiber die Klinke in die Hand gaben, aber nie lange durchhielten. Die ersten beiden Ehepaare hatten sich wohl höhere Erlöse erhofft, während das dritte Paar nach dem Mauerfall nicht schnell genug in den Westen übersiedeln konnte. Die zuletzt als Duo tätigen Damen wurden kurz nacheinander von interessierten Herren aus dem Westen weggeheiratet. Günter Lange ließ sich überreden, noch einmal übergangsweise einzuspringen...

Von ihm übernahm am 30. Dezember 1990 der frühere Franziskaner-Alleinkoch Dirk „Moppi“ Schottenhammel den täglichen Kantinenbetrieb von 16 bis 20 Uhr und meldete im Mai 1991 sein Gastgewerbe als selbstständiger Wirt an.

## „Moppi“ kam zum BSV, um zu bleiben

Hier begann die bis heute andauernde Erfolgsgeschichte des Familienbetriebes, der sich kontinuierlich von der Seglerkantine zum beliebtesten Speiselokal der Stadt entwickelte. Dank der vielen Urlauber ist die Clubgaststätte, die während des Barther Vineta-Hypes den Namen „Vinetablick“ erhielt und seit einigen Jahren den Zusatz „Bei Moppi“ führt, in ganz Deutschland bekannt.

Von Moppis erstem Imbissangebot - Bockwurst, Kartoffelsalat, Freitags-Eisbein mit Sauerkraut (5 DM), Halbliterflasche Bier (1,50 DM), Doppelter Korn (1 DM) - bis zur opulenten Standardkarte mit gutbürgerlicher norddeutscher Küche war es ein beschwerlicher Weg.

Aufgrund der Enge hinter dem Tresen kochte er die Eisbeine anfangs zu Hause vor und wärmte sie in der Kantine auf Heizplatten wieder auf. Zwei Personen kamen im schmalen Gang hinter dem Tresen knapp

aneinander vorbei. Wer an der Abwäsche stand, durfte sich nicht bewegen, wenn Moppi am Herd arbeitete. 1992 schaffte er einen professionellen Gastroherd sowie einen Tresen mit Zapfanlage an, sodass seine Gäste ihren Durst nun mit Fassbier löschen konnten.

Blies im Winter ein eiskalter Nordost, fuhr er nachts gegen 2.30 Uhr zum Heizen des Kachelofens zu seiner Arbeitsstätte, damit die Frühstücksgäste eine erträgliche Raumtemperatur vorfanden.

Mehrmals dachte Moppi ans Aufgeben, besonders im Winter 1996/97, als wegen der allgegenwärtigen Tiefbauarbeiten zur Hafenumgestaltung kaum Gäste den Weg zu ihm fanden.

2004 drohte aufgrund der mangelhaften Bausubstanz der Entzug der Betriebserlaubnis für die Gaststätte. Beim Ersatz der früheren Holzbaracke durch den Massivbau 20 Jahre zuvor hatte man nämlich den alten Dachstuhl und Teile des Unterbaus original belassen. 2004/2005 bauten die Segler sowie die zeitweilig auf dem Gelände beheimateten Drachen-



Nach dem Absegeln 1994 hatte Moppi für seine Sportfreunde einen kräftigen Kesselgulasch zubereitet.

bootpaddler in zahllosen Eigenleistungsstunden das Clubhaus zur heutigen Gestalt um. Der Gastbetrieb musste nicht ruhen, weil die jeweiligen Baubereiche durch Platten abgeschottet wurden.



Kaum jemand wagte sich 1996 durch diesen Morast.



Familie Schottenhammel versorgte die Teilnehmer der Plantagenet-Regatta mit Gegrilltem und Getränken.

Rechtzeitig zur Weltmeisterschaft der Jugendbootsklasse Zoom8 im Juli 2005 war alles fertig.

Während seiner vielen Jahre beim BSV fand Moppi Gefallen am Segelsport. 1995 nahm er mit Vereinsmitgliedern an einer Reise auf dem Traditionssegler „Skylge“ teil und war später auf einer Segelyacht bei mehreren Herrentouren dabei. Während der Plantagenet-Pokalregatten übernahm er im Barhöfter Hafen mit seiner Familie die Versorgung der Teilnehmer.



Moppi und Fleischermeister Andreas Doebler bei der Beköstigung der Teilnehmer der Jugend-WM 2005.



Moppi im 35. Dienstjahr als BSV-Wirt in seiner bereits mehrmals modernisierten Küche.



Umbau des Clubhauses 2004/05: Die abgetragenen Ziegel wurden geputzt und wiederverwendet.



Wolfgang Ewert (Mi.) mit Drachenbootpaddlern beim Verlegen der Schutzrohre für den Sanitäranbau.



Konrad Schulz, Wolfgang Ewert und Dirk Müller (v.li.) beim Schütten des Betons im Sanitäranbau.



Dank geschickter Planung wurde abschnittsweise gebaut. Der Gaststättenbetrieb musste nicht ruhen.

# Seglervergnügen mit Tradition

Die Barther Segler sind beim Feiern nie Freunde von Traurigkeit gewesen, wie Anekdoten aus vergangener Zeit berichten. Besonders in der früheren Vereinsschenke ging es bei den Fahrtenseglertreffen oder nach den Regatten oft hoch her.

Das An- und Absegeln führte gewöhnlich als Geschwaderfahrt nach Zingst, Prerow, Pruchten oder Wieck, vor 1945 auch zur Ablage auf der Sundischen Wiese, um in der Gastwirtschaft Otholt zu feiern, oder nach Barhöft, wo Gastwirt Rüting seine Gäste erwartete.

Weil sie noch keine Clubgaststätte besaßen, trafen sich die Segler zu ihren Versammlungen oder festlichen Anlässen während der ersten Jahrzehnte in satzungsgemäß festgelegten Vereinslokalen, deren Wirte Vereinsmitglieder sein mussten. Dazu zählten neben der Gastwirtschaft Otholt und dem „Borner Hof“ das Barther Hotel „Seeblick“ sowie das „Central Café“.

Zum Jahresende wurde damals ein Maskenball organisiert, an den die Nachkriegsgenerationen mit ihren Seglerbällen in wechselnden Lokalen anknüpfte. In der späten DDR-Zeit waren diese Veranstaltungen, die öffentlichen Charakter trugen, stets ausverkauft. Es gab nämlich neben guter handgemachter Musik oft ein opulentes Buffet, seltener wurde à la carte serviert. Legendar waren die Motive der Eintrittskarten und Plakate, die stets vom HO-Werbefachmann Dieter Hinke gestaltet wurden. Er war auch der Schöpfer der Wimpel und Plakate für die Fahrtenseglertreffen, deren Teilnehmer zum Feiern die Barther Säle füllten.

Nach der Neugründung des BSV stand zwar die modernisierte Clubgaststätte zur Verfügung, trotzdem wurden die Seglerbälle weiter im größeren Rahmen gefeiert.

Veranstaltungsorte im letzten DDR-Jahrzehnt sowie unmittelbar nach der Wende waren die Gaststätten „Waldschenke“, „Burg“, „Stadt Barth“, das Café Bielenberg und einmal sogar die Gaststätte Tannenheim. Weil 1991 der neue Wirt Moppi den Seglerball ausrichten sollte, wurde ein ausreichend großer Saal ohne Gastronomie gesucht. Gefeiert wurde dann im Flachbau der Schulspeisung der einstigen Diesterweg-Schule. In den nachfolgenden Jahren wurde mehrmals die „Alte Molkerei“ als geeignete Lokalität auserkoren. Auch bei den Karnevalisten in den Narrenburg und im Saal des Vereins Lebenshilfe wurde geschwoft.



In den letzten Jahren wurden keine Seglerbälle mehr organisiert, weil Ende April sowieso die jährliche Hauptversammlung mit dem vorherigen Kranen der Boote stattfindet. Die zweimalige Anreise nach Barth binnen vier Wochen soll den auswärtigen Vereinsmitgliedern nicht zugemutet werden. An die Stelle der Seglerbälle sind deshalb mit zunehmendem Zuspruch die Weihnachtsfeiern bei Moppi getreten.

Ein spezielles Vereinsvergnügen ist die jährliche Herrentour nach Wiek/Rügen im September, wobei die Teilnahme auf den im Titel genannten Personenkreis beschränkt ist. Nicht zu vergessen wären die Grillabende mit Wildschwein am Spieß nach dem herbstlichen Absegeln in Dabitz.



Pfingsten 2000 in Prerow holte Wolfgang Ewert sein Akkordeon raus und sorgte für Stimmung.



Nach dem Absegeln gibt es in Dabitz traditionell ein Wildschwein vom Spieß

# Investitionen und Eigenleistungen

Die Barther Segler waren stets darauf bedacht, über eine möglichst gute Infrastruktur auf ihrem Gelände zu verfügen. Vor 1990 war das trotz der Unterstützung durch den Trägerbetrieb SAB und die Meliorationsbetriebe, in denen zahlreiche Bootseigner tätig waren, leider nicht im gewünschten Maß möglich. Bekanntlich litten die Betriebe häufig selbst unter Materialknappheit. Im Verein konnten das handwerkliche Können und das Organisationstalent seiner Mitglieder die Defizite oft ausgleichen.

So zum Beispiel beim Austausch des hölzernen Stegbelages gegen verzinkte Lichtgitterroste. Die hatte der kurz zuvor aufgenommene Sportfreund Heinz Müller aus Weißwasser mitgebracht. Er bediente im Braunkohlenkombinat den mit 120 Tonnen größten Liebherr-Autodrehkran des Landes und war damit oft an den Reparaturen von Abraumbaggern und Förderbrücken beteiligt. Dadurch hatte er die gut erhaltenen, nicht mehr benötigten Gitterroste vor dem Hochofen retten und zum Schrottpreis nach Barth mitbringen können. Erfahrene Schweißer gab es im Verein mehrfach und so stellte auch der Unterbau kein Problem dar. Gearbeitet wurde im Winter 1986 auf der dicken Eisdecke. Auch zum Einspülen neuer Pfähle mittels Spüllanze wurden die Eiswinter genutzt.

Die seit Jahrzehnten marode Kaianlagen am Ost- und Nordufer konnte jedoch aufgrund der hohen Kosten erst 1996/1997 im Laufe der durch die Stadt geplanten und das Land geförderten Hafensanierung erneuert werden. Das Wasserbauunternehmen Bossow rüttelte damals stählerne Spundwandbohlen vor die alten Kaiwände, die anschließend entfernt und entsorgt wurden.

Parallel dazu wurden Regendrainagen unter der Vereinswiese verlegt, die aber erst zwei Jahre später nach einer von Vereinsmitgliedern vorgenommenen erneuten Öffnung mit Korrektur des Gefälles richtig funktionierten.

Während Abrissarbeiten gewöhnlich mit eigenen Mitteln erfolgten, wurden Neubauten bei Notwendigkeit an Firmen vergeben, wie zum Beispiel 2006 der Ersatz für den früheren GST-Schuppen sowie der Neubau des zu 90 Prozent von der „Euroregion Pomerania“ geförderten Jugend- und Freizeitzentrums, das komplett ausgeschrieben wurde. An den Baukosten in Höhe von einer Million Euro musste sich der BSV mit 100 Tausend Euro Eigenmitteln beteiligen. Ebenso erhielt 2016 eine Hallenbaufirma den Auftrag



1986 wurde gewartet, bis die Eisdecke stark genug war, um am Steg zu arbeiten oder Pfähle einzuspülen.



In heutiger Zeit werden Wasserbauunternehmen mit dem Rammen beauftragt, wie 2006 die Fa. Bossow.

zur Errichtung des geförderten neuen Schipperschuppens, nachdem die Segler den alten schon 2014 mit Unterstützung des THW abgerissen hatten.

Hingegen ist auf dem hinteren Gelände durch einige Mitglieder etappenweise eine unansehnliche Baracke in den funktionalen und schicken Bungalow mit Vereinsbüro und Schulungsraum verwandelt worden. Auch der Feststeg wurde vor wenigen Jahren erneut überholt, weil die Gitterroste beim Laufen zu sehr federten. Je nach finanzieller Situation sind die Platz- und Stegaustattungen in den letzten Jahren immer wieder um modernes Marinazubehör, wie kombinierte Versorgungssäulen, ergänzt worden.

Jüngste Errungenschaften sind ein automatisches Schrankensystem sowie die Videoüberwachung des Geländes. Gastwirt Dirk „Moppi“ Schottenhammel, der die Clubgaststätte langfristig gepachtet hat, sorgt für die Ausstattung des Gastraumes, der Außenterrasse und seiner Küche selbst.

# Fotoserie zum Thema Bautätigkeit



2006 wurde der alte GST-Schuppen - Teil einer einstigen Baracke des Stalag-Luft 1 - komplett abgerissen.



Ein Spezialunternehmen brachte die über 60 Meter tiefen Bohrlöcher für die Wärmepumpe nieder.



Die Platte für den Neubau ist fast fertig. Der Schipperschuppen darf noch sieben Jahre stehen bleiben.



Im Frühjahr 2007 stand der Rohbau des Jugend- und Freizeitzentrums auf seinen Betonpfählen.



Der von einer Barther Zimmerei gefertigte Ersatz für den GST-Schuppen wurde 2007 fertiggestellt.



Mit der Unterstützung des THW wurde 2014 der über 100 Jahre alte Schipperschuppen abgerissen.



Im Frühjahr 2006 begannen die Gründungsarbeiten für das Jugend- und Freizeitzentrum.



2016 konnte Dank einer Förderung des Landessportbundes eine neue Bootshalle errichtet werden.

# Fotos: Was sonst noch passierte...



Wenige Tage vor seinem 100. Geburtstag berichtete Günter Sass im Oktober 2025 über seine Erinnerungen an die Segler der 1950er Jahre. Rechts Sohn Wulf.



Ein jahrelanges Ärgernis war der Kohlenumschlag am Hafen. Brannte der Haufen wieder mal, wie Anfang der 1980er, bekamen die Boote besonders viel Dreck ab.



Im April 1997 eröffneten MV-Wirtschaftsminister Jürgen Seidel und der neue Barther Bürgermeister Matthias Löttge den neu gestalteten Westhafen.



Am 24. Juli 1994 segelten Kinder der BSV-Jugendgruppe mit ihren Opti's im ZDF-Fernsehgarten in Mainz. Es war eine Werbeaktion für die 1. Segel- und Hafentage.



In jedem Frühjahr nach dem Abklippen soff der Kielschwerter von Walter Behm ab. Nur das grasgrüne Kajütendach war dann noch zu sehen (1973).



Im Sommer 2003 lag Wilfried Erdmann mit seiner Hansa-Jolle wegen eines Segelschadens beim BSV fest. Er setzte sich gern mal mit an den Stammtisch.



Im Frühjahr 1982 trieb ein Serienbrandstifter sein Unwesen. Nachdem er den Schuppen einer Anglergruppe zerstört hatte, war sein nächstes Ziel der Fischerschuppen neben dem Seglergelände. Der Brand weitete sich auf das Schleppdach der Segler aus und verwandelte dort zwei im Bau befindliche Stahljollenkruzer in



Bei Wasserbauarbeiten am Nordufer des BSV im Juni 2014 sank über Nacht ein Arbeitsprahm. Den betriebseigenen Tauchern gelang es, die Leck abzudichten und den Prahm zu heben.



Zu Beginn der Deutschen Meisterschaften der Klassen Conger und Schwertzugvogel 1997 zog ein heftiges Unwetter über das Vereinsgelände. Die Barther Feuerwehr pumpte das Regenwasser ab.

Während der Zoom8-Weltmeisterschaft in der ersten Juliwoche 2005 stapelte der Bagger eines holländischen Unternehmens auf einem zuvor aufgeschütteten Damm die Steine der neuen Westmole übereinander.

Konnten Zaungäste die Segelwettkämpfe anfangs noch vom Nordufer aus beobachten, wurde ihnen im Laufe der Woche die freie Sicht durch das wachsende Molenbauwerk genommen.



In der Sturmflutnacht zum 4. November 1995 wurde der Bodden wütend und brandete mit großer Wucht über das Vereinsgelände. Weil die Boote schon eine Woche zuvor an Land gekrant worden waren, hielten sich die Schäden in Grenzen. Am Vormittag fingen Toni (li.) und Nico Wiese von der Jugendgruppe die vertriebenen Jollen wieder ein, während Moppi die Renovierung seines Gastraumes plante.

# Unser Barther Segler-Verein e.V.

## Wer wir sind

Wir sind ein traditionsreicher und landschaftlich einzigartig gelegener Verein im Zentrum der westlichen Vorpommerschen Bodden. Uns gehören etwa 140 aktive und fördernde Mitglieder aus vielen Teilen der Bundesrepublik an.

## Wie man uns erreicht

Von der Ostsee in das Gellenfahrwasser einlaufend zweigt vor dem Hafen Barth das 11sm lange, gut ausgetonnte Nebenfahrwasser nach Barth ab. Es verläuft in weiten Abschnitten entlang der Schutzzone des Nationalparks Vorpommersche Boddenlandschaft.

## Wo man uns findet

Das etwa 7000 Quadratmeter große Gelände des BSV befindet sich an der westlichen Seite im Westbecken des Barther Hafens und weist neben den wasserbaulichen Anlagen eine zwecktypische Bebauung sowie größere Grünflächen auf.

## Was wir bieten

Unser Verein bietet Wassersportlern, die für einige Tage bei uns festmachen möchten, Gastfreundschaft und Unterstützung bei benötigter Hilfe sowie modern ausgestattete Liegeplätze und Sanitäranlagen.

Vom schönen Vereinsgelände sind es nur fünf Minuten Fußweg bis ins Stadtzentrum mit zahlreichen Sehenswürdigkeiten und guten Einkaufsmöglichkeiten.

Barther Segler-Verein 1926 e.V.

Am Westhafen 15

18356 Barth

Telefon:

Platzwart 03 82 31 / 820 21 (10.30 - 12.00)

Gaststätte 03 82 31 / 2782

[www.barther-seglerverein.de](http://www.barther-seglerverein.de)

[barther-seglerverein@web.de](mailto:barther-seglerverein@web.de)

DSV-Nummer: MV 052

## Was wir haben

Neben 60 Liegeplätzen an einem festen Steg, einem Schwimmsteg sowie an der Kai, von denen etwa 40 durch die eigenen Bootseigner genutzt werden, gibt es eine für Jollenkreuzer geeignete Trailerslip, Stellplätze für Pkw und Trailer sowie 20 Kurzzeitstellplätze für Wohnmobile. Auf einer Wiese in Wassernähe können Jollen abgestellt und Zelte aufgebaut werden.

Die Clubgaststätte „Vinetablick“ („Bei Moppi“) ist während der Saison täglich von 11 bis 22 Uhr geöffnet und führt ein umfangreiches Angebot von Gerichten der regionalen gutbürgerlichen Küche.

## Was der Hafen bietet

Der Barther Hafen ist das maritime Zentrum der westlichen Boddenkette. Es gibt neben dem städtischen Yachthafen vier Marinas mit hunderten Liegeplätzen und einem umfangreichem Serviceangebot, das alle in Frage kommenden Dienstleistungen abdeckt. Der gesamte, sich in der Ost-West-Ausdehnung über etwa 1,2 Km hinziehende Hafenbereich ist durch eine Mole geschützt

