„Segelverein Burg e.V.“

Vereinschronik 1924 - 1964

(Herausgegeben anlässlich des 40- jährigen Bestehens am 1. April 1964)

Von der Gründung bis zum Anfang der 30er Jahre:

Die Lesumbrücke in Bremen-Burg war der eigentliche Anlass der Vereinsgründung, denn jeder weiß, wie lästig es ist, wenn der Mast gelegt werden muss, um den heimatlichen Liegeplatz zu erreichen.
Das empfanden auch einige Segler, die 1922 mit ihren Booten oberhalb der Brücke am Anleger der Gastwirtschaft Cassal lagen, die heute Imhoff gehört.
Um diesem zu entgehen, war es nahe liegend, dass Hermann Schütze, einer dieser Segler, im Winter 1922/23 bei Josef Kraus, dem Wirt der „Villa Lesumblick“, wegen eines Liegeplatzes anfragte und im Frühjahr 1923 sein Boot am unterhalb der Brücke gelegenen Anleger von Kraus festmachte.

Die „Villa Lesumblick“ war damals ein beliebter Treffpunkt der Wassersportler und es blieb nicht aus, dass auch andere Segler Interesse an einem Liegeplatz unterhalb der Brücke hatten.
Da der Anleger von Kraus jedoch für mehrere Boote nicht groß genug war, wurde durch H. Hormann beim Wasserstraßenamt der Antrag gestellt, auf dem nördlichen Lesumufer, kurz unterhalb der Brücke, Liegeplätze für etwa 40 Sportboote einzurichten.
Es klingt unwahrscheinlich, dass diesem Antrag schon nach wenigen Tagen stattgegeben wurde und hierdurch Liegeplätze für 40 Boote genehmigt waren, der dazugehörige Verein aber nicht vorhanden war.

Es bot sich geradezu an, sich zu einer Gemeinschaft zusammenzuschließen. Und so gründeten an einem Winterabend 1922/23 (der genaue Tag lässt sich nicht mehr feststellen) E. Hove, J. Kraus, H. Schütze, E. Thölken und G. Thompsen einen Verein, der den Namen „Segelverein Burg“ erhielt.
H. Schütze, der die Genehmigung beschafft hatte, nahm an der eigentlichen Gründung nicht mehr teil, weil er inzwischen in die USA gereist war.
Im Sommer 1923 wurden am nördlichen Lesumufer, genau der „Villa Lesumblick“ gegenüber, einige Pfähle gesetzt und Liegeplätze für die ersten Boote geschaffen.
Ein Pfahl kostete damals 6,00 Mark.
Die Finanzierung bereitete trotzdem Schwierigkeiten und es war keine Seltenheit, dass der Kassierer ein Mitglied zur Zahlung des Jahresbeitrags, der 6,-- Mark betrug, überreden musste, weil wieder eine Rechnung für einen Pfahl fällig war.
Auch war noch kein Anleger vorhanden und als Tufel zum Übersetzen diente das Boot von Josef Kraus. Leider war aber auch er manchmal mit dem Boot unterwegs und dann guter Rat teuer.

Überhaupt bewegte sich alles noch in einem bescheidenen Rahmen. Dafür war der Gemeinschaftssinn stark ausgeprägt. Wohl nicht deshalb zuletzt, weil jeder in Geldnöten und auf den anderen angewiesen war.
Es spricht für sich, dass sogar die Runde Bier, die anlässlich der Vereinsgründung fällig war, nicht in bar bezahlt werden konnte und von Josef Kraus auf Kredit serviert wurde.

Die Statuten sahen vor, dass ein für damalige Verhältnisse hohes Eintrittsgeld von 10,-- Mark zu entrichten war.
Um den Verein nicht zu groß werden zu lassen, war ferner beschlossen worden, den Bootsbestand nicht über 40 Boote hinausgehen zu lassen, davon nicht mehr als 10 Motorboote.

Dieser Beschluss verursachte schon im Frühjahr 1924 Schwierigkeiten, weil die Zahl der Motorboote immer größer wurde.
Ende 1923 gehörten dem Verein 10 Segelboote und 1 Motorboot an. Da im Laufe des Winters aber nur noch Motorboote angemeldet wurden, stand man im Frühjahr 1924 vor der Tatsache, dass das Soll an Motorbooten erfüllt war und die Anträge des 11. und 12. Motorbootes stießen auf Widerstand der Segler. Diese konnten sich jedoch nicht durchsetzen und schon kurz darauf waren die Segler in der Minderheit.

Das Vereinsleben spielte sich in diesen Jahren in der Gastwirtschaft Kraus ab, der die Räumlichkeiten zur Verfügung stellte und auch die Schränke für die Mitglieder beschaffte.

Für die Winterlagerung der Boote hatte Kraus außerdem seinen Garten und den Platz unter der Veranda freigegeben. Er reichte aber nicht aus und so wurden die meisten Boote in einem gepachteten Schuppen in der Nähe des Burger Bahnhofs eingelagert.
Für den Transport hatte man einen eigenen Bootswagen gebaut und holte die Boote auf einer eigenen Slipanlage aus dem Wasser.

Nachdem der Segel- und Motorbootsport einen Sommer lang in der neuen Gemeinschaft des Vereins ausgeübt worden war, wurde eine gerichtliche Eintragung vorgenommen.
Dies geschah am 1. April 1924 und der Name lautete nun
„Segelverein Burg e.V.“
Der 1. Vorsitzende war E. Twachtman, der dieses Amt auch in den nächsten Jahren bekleidete.

Bedingt durch die Tidenverhältnisse wurden auch damals schon Fahrten über Nacht durchgeführt.
Während die Motorboote vorwiegend die Lesum hinauf zur Hamme und Wümme fuhren, zogen die Segler die Weser vor.
Bei Gemeinschaftsfahrten schipperte man aber auch gemeinsam nach Farge, das damals für die Wassersportler das Gleiche bedeutete wie Elsfleth oder Absersiel heute.
An der Lesum gab es zur der Zeit etwa ein halbes Dutzend Wassersportvereine, die alle ein gutes Verhältnis miteinander hatten.
Es wurden daher häufig Regatten veranstaltet, wobei die bevorzugten Partner der Burger Segler die oberhalb der Brücke gelegenen Vereine „Neptun“ und „Luv“ waren.
Innerhalb des Vereins wurde ebenfalls der Zusammenhalt durch Veranstaltungen gefördert, sei es durch das traditionelle An- und Absegeln oder durch das Sommerfest.

Nachdem die Vereinsboote einige Jahre am nördlichen Lesumufer an Pfählen und Bojen ihren Liegeplatz hatten, wurde es notwendig, einen anderen Liegeplatz zu suchen.
In der Lesum hatte sich eine Sandbank gebildet, die zwar zum Baden gut war, die Boote jedoch immer mehr in die Mitte des Stromes zwang. Auch dort fielen sie dann bei Niedrigwasser trocken und der Zustand war nicht mehr tragbar.

Dem Vorstand gelang es dann 1927, das jetzige Grundstück auf dem südlichen Lesumufer zu pachten und der Umzug erfolgte noch im gleichen Jahr. Die Boote lagen an Bojen in zwei Reihen nebeneinander und konnten nur mit einem Tufel vom bereits 1924 gebauten Anleger, der neu verankert werden musste, erreicht werden.

Das nächste Ziel war ein eigenes Bootshaus.
Das auf dem gepachteten Gelände stehende Haus schien am besten geeignet zu sein. Es gehörte aber zum Gut „Dunge“ und wurde von zwei Gesindefamilien bewohnt.
Erst 1930 gelang es Haus und Grundstück für 7.137,40 Goldmark zu erwerben.
Das notwendige Kapital wurde durch Ausstellen von Anteilscheinen über 100,-- Mark aufgebracht, die an Mitglieder, Freunde und an interessierte Firmen verkauft wurden.
Die Anteilscheine sollten dann im Laufe der Zeit vom Verein wieder eingelöst werden, je nach Finanzlage des Vereins.

Das Bootshaus wurde in Eigenhilfe umgebaut und man machte aus den beiden Wohnungen einen großen Clubraum und eine Bootsmanns-Wohnung.
Der Boden wurde mit Schränken versehen und erhielt ein neues Dach.
Auf dem Boden wurden Bojen, Ketten und sonstige Gerätschaften untergebracht.
Man schätzte das Alter des Hauses bereits damals auf mehr als 100 Jahre.

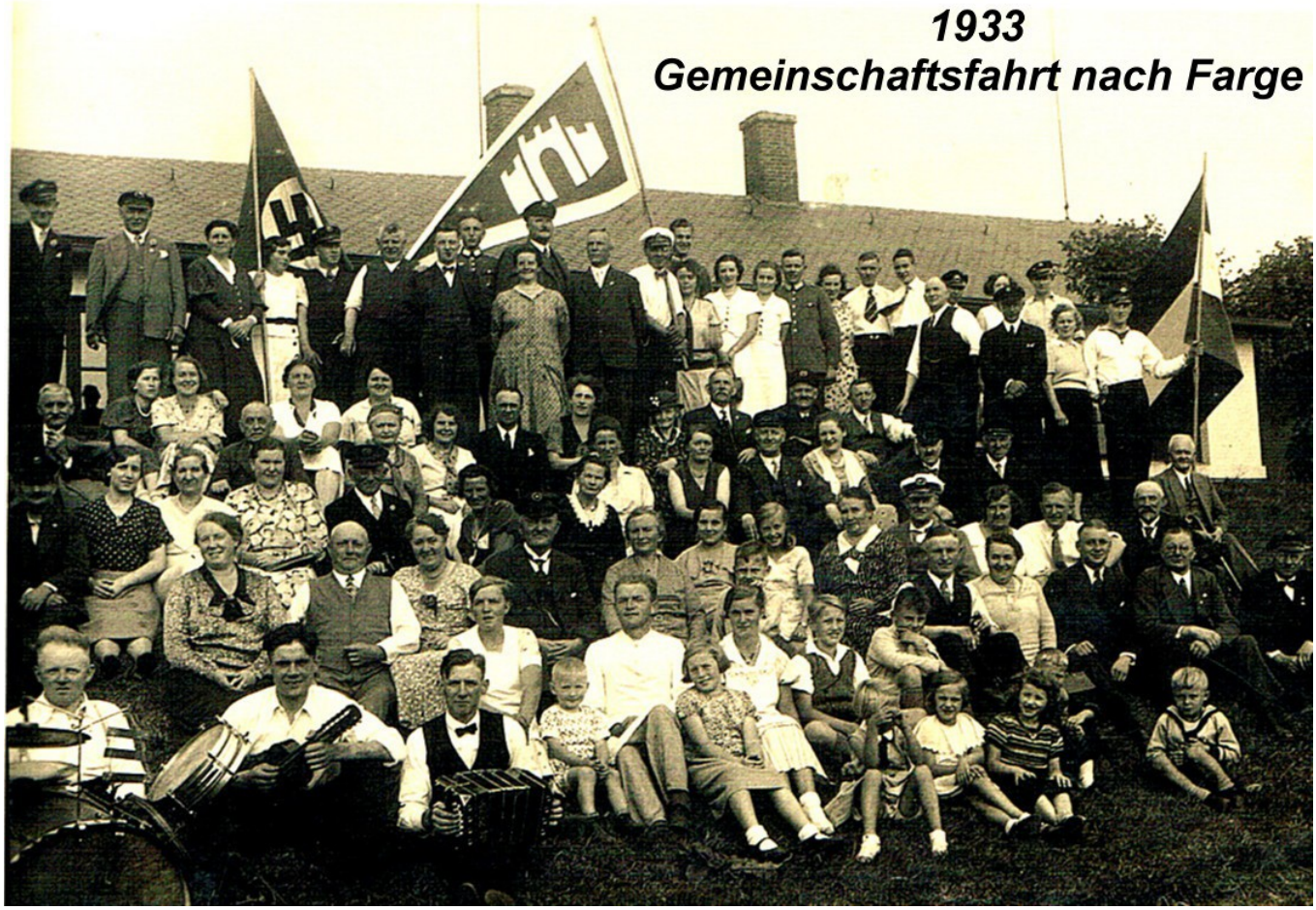
Nun konnte für die Zukunft geplant werden.

1930 wurde im „neuen“ Bootshaus ein Ausschank eingerichtet. Noch ohne Theke übernahm ein Mitglied den Getränkeverkauf bevor bereits 1931 ein Ökonom eingestellt, der den Wirtschaftsbetrieb nebenberuflich übernahm.
Für den Verein war es damals schon eine gute Nebeneinnahme, hatte man doch viele Schulden und keine großzügigen Spender. Alles musste in Eigenarbeit beschafft und geschaffen werden.

Motorboote waren in der Überzahl, aber die Segler zeigten den Burger Stander bereits Anfang der dreißiger Jahre auf Wangerooge.

1931
Rudi Battermann
auf seiner Jolle

1932
Us "Dodo" auf der Lesum
Fam. August Kohlstruk unterwegs


1933
Gemeinschaftsfahrt nach Farge

Das zweite Jahrzehnt bis zum Beginn des Krieges 1934 - 1939

Die zweiten zehn Jahre nach der Gründung fallen zusammen mit der Entfaltung der nationalsozialistischen Machthaber.
Diese Entwicklung drückte auch dem Segelverein Burg ihren Stempel auf.
Aus den Protokollbüchern ging hervor, dass man genötigt war, gemeinsame Eintopfessen im Bootshaus zu veranstalten mit anschließender Sammlung für das Winterhilfswerk. Und es dauerte nicht lange, bis die gesetzliche Vorschrift erlassen wurde, nur noch die neue Nationalflagge zu führen.
Der Verein wurde gezwungen, eine neue Einheitssatzung anzuerkennen und die Entscheidungen des Vorstandes unterlagen bis zu einem gewissen Maße den Vorschriften und Gesetzen der damaligen Zeit.
Diese gingen so weit, dass 1933 der damalige Vorsitzende C. Hartwig zurücktreten musste und ein neuer Vorsitzender, Herr Faasch vom ehemaligen Reichssportbund eingesetzt wurde.
Das Vereinsleben ging aber weiter, wenn auch die derzeitigen wirtschaftlichen Verhältnisse, die Arbeitslosigkeit und andere Zeiterscheinungen eine Aufwärtsentwicklung des Vereins stark hemmten.
Dieses kam auch im Bootsmaterial zum Ausdruck. Die wenigsten Segelboote waren vermessen und konnten sich an den meisten der ausgeschriebenen Regatten nicht beteiligen.
Auch musste der Verein auf die weniger kapitalkräftigen Mitglieder Rücksicht nehmen und so wurde beschlossen, bei Arbeitslosigkeit das Bojengeld zu erlassen.

Der Mitgliederbestand hatte sich erheblich verringert und betrug im Jahre 1935 nur noch 22 aktive und 10 passive Mitglieder.
Der Jahresbeitrag war inzwischen auf RM 36,00 angehoben worden, aber es war trotzdem nicht einfach, den finanziellen Verpflichtungen nachzukommen.
Hinzu kam, dass es sehr schwer war, jüngere Leute für den Verein zu interessieren, so dass der Verein vor Nachwuchsproblemen stand.
Der Wirtschaftbetrieb lief auch nicht mehr, denn Frau Herkamp, die den ersten Ökonom abgelöst hatte, konnte nicht wirtschaften und kam ihren Verpflichtungen dem Verein gegenüber nicht pünktlich nach.

Die Sorgen waren 1935 also groß.
Das Dach des Bootshauses musste repariert werden, eine Überholung der inzwischen in Selbsthilfe gebauten schwimmenden Anlage war notwendig und der Vorstand suchte nach einer Lösung, wie man aus dieser Misere herauskommen konnte.
Die Mitglieder kamen überein, dass es ohne Umlage nicht ginge und da die Beteiligung an den Arbeitsdiensten, der freiwillig war, zurückgegangen war, wurde zusätzlich beschlossen, ihn in einen Zwangsarbeitsdienst umzuwandeln. Jetzt mussten alle, auch die älteren Mitglieder teilnehmen.
Mit diesen Beschlüssen konnte man trotz anfänglicher Schwierigkeiten am Jahresende 1935 auf einen schönen Erfolg zurückblicken.
Das Bootshaus war innen und außen gestrichen,der Fußboden erneuert und aus preisgünstig gekauften Feldbahnschienen war ein Slip für die Anlage gebaut worden.
Besonders stolz war man darauf, dass es trotz der finanziellen Schwierigkeiten gelungen war, das Bootshaus mit fließendem Wasser zu versehen.
Gleichzeitig war ein Gasanschluss hergestellt worden, s.d. die Petroleumlampen gegen

Gaslampen ausgewechselt werden konnten. Diese waren von den Mitgliedern gespendet worden.

Das Vereinsleben nahm einen neuen Aufschwung.
Auf der Anlage war während des ganzen Sommers Hochbetrieb und es wurde eine Gemeinschaftsfahrt nach Sandstedt durchgeführt.
Der Vorstand beschloss, die alten Mitglieder, die dem Verein für mehr als zehn Jahre die Treue gehalten hatten, besonders zu ehren und man verlieh die ersten silbernen Ehrennadeln an die Mitglieder Gebers, Kohlstruk, Kuhnt, Faasch und Twachtmann.
Weiter wurde eine Clubkapelle gebildet und der Verein spendierte für den wöchentlichen Übungsabend jeweils eine Flasche Bier und erklärte sich bereit für Schäden an den Instrumenten aufzukommen, soweit diese bei der Benutzung für den Verein entstanden.

Wie auch im Vorjahr wurde auch 1936 H. Faasch wieder Vorsitzender.
Die Mitgliederzahlen und Beitragseinnahmen hatten sich nicht verändert.
Neue Aufgaben standen aber bevor, denn die Paddler, die dem Verein angehörten, äußerten ihre Wünsche nach einem Schuppen für die Lagerung ihrer Boote.
Es wurde beschlossen, einen solchen Schuppen zu bauen und im Frühjahr 1936 wurde in Selbsthilfe der Anbau des Bootshauses verlängert.
Nach Fertigstellung hatten etwa 8-9 Paddelboote oder Kanadier Platz.
Diese Kapazität war durch die vereinseigenen Boote nicht auszunutzen. Man bemühte sich daher, im Laufe des Sommers weitere Paddler und Kanuten für den Verein zu gewinnen, um möglichst schnell durch die zusätzlichen Beiträge das investierte Geld wieder hereinzuholen.
Als weitere Verbesserung wurde für die Paddler die Brücke zum Anleger verbreitert.

Für die Besitzer der größeren Boote ergab sich 1936 eine neue Situation, weil die Firma Kahrs & Hincke der das Grundstück und das Gebäude für das Winterlager gehörte, ihren Besitz verkauft hatte und der neue Inhaber Drettmann möglichst schnell die Nutznießung haben wollte.
Es war daher nicht damit zu rechnen, dass der Verein auch im kommenden Winter seine Boote wieder in der alten Unterkunft lagern konnte und die Eigner mussten sich nach etwas anderem umsehen.
Die Slipanlage auf dem nördlichen Lesumufer stand dem Verein gegen ein jährliches Entgelt von RM 30,00 jedoch weiter zur Verfügung.

Der Wirtschaftsbetrieb war seit Oktober 1935 an den neuen Ökonomen Hanebaum übergeben worden, der sich mit viel Interesse für die Belange des Vereins einsetzte und ab Januar 1936 auch die Geschäfte des Kassierers übernahm.Es war erstaunlich festzustellen, dass der Umsatz stieg und der Verein wieder Nutzen aus dem Wirtschaftbetrieb ziehen konnte.

In sportlicher Hinsicht trat der Verein 1936 nicht sonderlich hervor, obwohl sich einige Segler an der Weser-Woche beteiligten.
Die Boote waren noch nicht konkurrenzfähig. Das Interesse des Vereins an den Regatten war jedoch vorhanden und der Vorstand förderte die Beteiligung durch Übernahme des Startgeldes.

Das folgende Jahr 1937 brachte wieder neuen Zuwachs und der Verein zählte im Sommer

des Jahres 45 Mitglieder.
Trotzdem hatte man fortwährend Schwierigkeiten, die notwendigen Arbeiten an Bootshaus und Anlage durchzuführen, weil sich ein großer Teil der Mitglieder passiv verhielt.
Es musste unbedingt etwas geschehen und so wurde entschieden, dass jedes Mitglied im Jahr RM 6,00 für Arbeitsdienste zu zahlen hatte und der Vorstand von diesem Geld Leute anstellte, die gegen Bezahlung arbeiteten.
Da auch das Interesse an den Mitgliederversammlungen nachließ, wurde ein Strafgeld von RM 3,00 für unentschuldigtes Fehlen eingeführt.

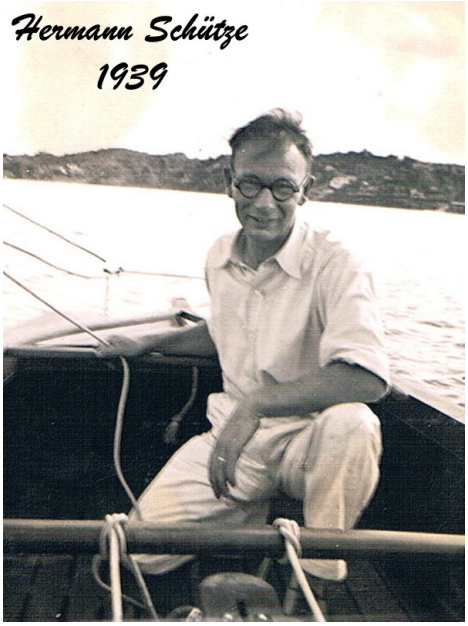
Die Paddler hatten neue Wünsche und wollten einen Schuppen auf dem Deichvorland, um Liegeplätze für etwa 30-40 Boote zu schaffen.
Dieses Projekt scheiterte aber daran,dass die behördliche Genehmigung nicht erteilt wurde.
Anstelle dessen wurde geplant, sobald wie möglich für die Paddler einen eigenen Anleger und Steg zu bauen.

Im Zuge von Einsparungsmaßnahmen entschloss sich der Vorstand die Slipanlage vom Nordufer auf das Vereinsgelände am Südufer zu bringen und somit die Pacht zu sparen.

Der Ökonom Hanebaum schied 1937 aus und wurde an Heinrich Grote übergeben, der gleichzeitig als Kassierer für den Verein tätig war.

Im Frühjahr 1938 wurde mit dem Bau des neuen Anlegers und des Stegs für die Paddler begonnen, die dann endlich einen eigenen Zugang zum Wasser hatten und den Verkehr auf der Brücke zur schwimmenden Anlage nicht mehr behinderten.
Die Arbeiten wurden in Selbsthilfe durchgeführt und mit einer Uferbefestigung des Deichvorlandes verbunden.

Der Vorstand pachtete das Vordeichgelände, um sich die Wasserrechte zu sichern und eine evtl. Verlängerung der Anlage nicht zu gefährden.
Aber die Mitgliederzahlen gingen zurück. Eine Verlängerung der Anlage war nicht nötig und am Ende des Jahres hatte der Verein noch ganze 34 Mitglieder.



Im Frühjahr 1939 trat auf der Hauptversammlung der langjährige Vorsitzende H. Faasch zurück. Die Mitglieder wählten den bereits seit 1930 im Vorstand tätigen Rudolf Battermann zum 1. Vorsitzenden.

Am politischen Himmel zeigten sich bereits die ersten dunklen Wolken, aber der neue Vorsitzende konnte nicht ahnen, dass es ihm beschieden sein sollte , den Verein durch die folgenden schweren Kriegsjahre bis zur Auflösung durch die amerikanische Militärregierung zu führen.

Doch zunächst entwickelte sich der Verein unter Battermann 1939 sehr positiv. Die Mitgliederzahl stieg auf 47, der Paddlerschuppen wurde zu klein, der Umsatz in der Wirtschaftskasse stieg wieder an.

Durch den Ausbruch des 2. Weltkrieges am 1. September 1939 fand diese positive Entwicklung ein jähes Ende.

Die Kriegsjahre

Die ersten Mitglieder wurden bereits 1939 zur Wehrmacht einberufen.

Für die Motorboote gab es kein Benzin mehr und die Vereinsflotte schrumpfte im Sommer 1940 auf 12 Segelboote, 11 Motorboote und 13 Paddelboote bzw. Kanadier.
Die Anlage wurde nur zum Teil ausgebracht und notwendige Reparaturarbeiten am Bootshaus wurden wegen Materialmangels verschoben.

Trotzdem baute man 1941 eine neue erweiterte Anlage aus Holz, um auch den „Bojenlieger“, die z.T auf der Nordseite der Lesum lagen, einen Platz an der Anlage zu bieten.

Trotz des Krieges hatte der Verein 1941 einen Mitgliederzuwachs und kam am Ende auf 53 Aktive und 17 Passive Mitglieder. 25 davon wurden 1941 einberufen und weitere 5 außerhalb dienstverpflichtet.

Wegen des Benzinmangels verschoben sich die Verhältnisse innerhalb der Flotte.
Von insgesamt 40 Booten waren 1942 19 Segler, 11 Motorboote und 10 Paddler.
Größere Fahrten wurden aber nicht mehr unternommen.

Wegen Kohlenmangels wurde das Bootshaus im Winter nur noch einmal im Monat geheizt und als Treffpunkt für die Mitglieder genutzt.

Die Verhältnisse wurden immer schwieriger.
Anfang 1943 wurde auch der Ökonom und Vereinskassierer Grote eingezogen und Rudi Battermann erledigte fast komplett die ganze Verwaltungsarbeit.
Geldsorgen hatte man keine. Es gab nichts zu kaufen und so verschob man alle notwendigen Reparaturen und Erneuerungen auf hoffentlich bald wieder bessere Zeiten.

Der Vereinsbetrieb wurde merklich weniger. Durch die Vielzahl der eingezogenen Mitglieder blieben viele Boote an Land und der Sportbetrieb ging immer mehr zurück.1944 hielten noch ganze 6 Mitglieder das Vereinsleben aufrecht.

Farben und Lacke gab es nur noch vereinzelt auf Zuteilung und es mussten alle Bleikiele aus- bzw. abgebaut und abgeliefert werden.
Trotz allem wurde im Frühjahr 1944 eine Landpartie gemacht zu der alle ihre Brot-, Fett- und Fleischmarken mitbrachten, um wenigstens das Mittagessen zu sichern.

1945 war der Krieg zu Ende und der Verein zog eine traurige Bilanz:
8 Vereinskameraden waren gefallen oder Vermisst. Man trauerte um

Hans Heyn
Oscar Beuke
Günther Koch
Hans Block
Cristian Meuter
Hinni Meyer
Günter Lohmann
Friedel Kampmeyer

Auch am Bootshaus war der Krieg nicht spurlos vorübergegangen.
Die Wände zeigten außen und innen große Risse, das Dach war beschädigt und es drohte der völlige Zerfall, wenn nicht in absehbarer Zeit Abhilfe geschaffen wurde.
Hieran war aber kurz nach Kriegsende nicht zu denken.
Zunächst musste man sich damit abfinden, dass der Verein laut Gesetz der amerikanischen Militärregierung von Bremen aufgelöst wurde.

Neubeginn 1946

Die Zwangsauflösung des Vereins konnte die wenigen verbliebenen Mitglieder allerdings nicht entmutigen.
Das Bootshaus war weiterhin Treffpunkt, wenn auch die Ausübung des Sports nach der Besetzung in der ersten Hälfte 1946 nicht möglich war.

Am 21. April 1946 trafen sich dann 34 alte und neue Vereinskameraden, um in einer Versammlung den Verein neu zu gründen

Als Versammlungsleiter amtierte Ludwig Fisser und zum neuen Vorsitzenden wählte man

Fritz Stelter. Er hatte die Aufgabe, die Neugründung bei der amerikanischen Militärregierung zu beantragen.

Unabhängig davon wurde die Anlage, soweit sie den Krieg überstanden hatte, wieder zu Wasser gebracht und im Juli 1946 waren die ersten Boote wieder segelklar.
Das befahren der Lesum und der Weser waren aber nur mit einer Sondergenehmigung gestatten und so beantragten die Bootseigner eine Genehmigung zum Fischen und Angeln. Diese wurde auch für bestimmte Abschnitte der Lesum und Weser erteilt und zur Ausrüstung der Boote gehörten ab sofort Angelrute und Regenwürmer, um bei Kontrollen nachweisen zu können, dass das Boot tatsächlich nur zum Angeln diente.

Die offizielle Genehmigung der Militärregierung zur Vereinsgründung wurde am 7. November 1946 erteilt.

Der Bootshausbetrieb fand noch nicht wieder statt, weil keine Kohlen verfügbar waren. Aber im Frühjahr 1947 ging es mit dem Vereinsleben und der Sportausübung langsam wieder aufwärts. Allerdings mussten zuerst 2 Wracks von gesunkenen Minenräumbooten gehoben werden, die der Anlage des Vereins im Wege lagen. Die geschah auf Antrag des Vorstandes bei den zuständigen Behörden.

Im Frühjahr 1948 trat Fritz Stelter als Vorsitzender zurück und übergab sein Amt an Ludwig Fisser.

Die Anlage war inzwischen wieder für die gemeldeten Boote groß genug. Die vordringlichste Arbeit war die Überholung des Bootshauses.
Mit viel Mühe gelang es im Juni ein Gerüst zu besorgen und die Mitglieder schlugen bereits den Putz von den Wänden, als sich ein neues Hindernis in den Weg stellte. Sämtliche Geldmittel des Vereins gingen durch die Währungsreform verloren und der Kassenbestand betrug nach der Geldumstellung gerade einmal DM 45,00

Die Überholungsarbeiten mussten eingestellt werden, bis durch Versammlungsbeschluss eine Umlage erhoben wurde, die dann eine Fortsetzung der Arbeiten ermöglichte.

1948 wurden auch wieder die ersten Feste gefeiert. Allerdings mussten zum Sommerfest die Essbestecke mitgebracht werden, aber es war ein voller Erfolg.
Das Absegeln fand mit einer Gemeinschaftsfahrt nach Elsfleth statt und noch im November schloss sich eine Herrentour an.

1949 feierte man zusammen mit den Nachbarvereinen Luv und Neptun, die auch 1924 gegründet waren die 25-jährigen Vereinsjubiläen mit einem Schipperball im Burger Bootshaus und es gab eine Jubiläumsregatta der drei Vereine.

Die Vereinsflotte bestand in diesem Jahr aus 16 Seglern und 5 Kanadiern. Motorboote gab es keine.
Die Segler beteiligten sich an verschiedenen Regatten und konnten auch viele Preise erringen.Die ersten Nachkriegs-Urlaubsfahrten fanden wieder zu den Ostfriesischen Inseln und zur Ostsee statt.

Die nächsten Jahre nahmen einen normalen Verlauf. Man bemühte sich die Kriegsfolgen zu

überwinden. Verbesserungen an Bootshaus und Anlage wurden vorgenommen, es wurde ein Telefonanschluss eingerichtet, Regatten wurden mit den Nachbarvereinen ausgetragen und jede Menge Feste gefeiert.
Die Vereinsflotte vergrößerte sich jedoch nicht und die Mitgliederzahl blieb annähernd gleich.
1950 musste die Brücke zur Anlage erneuert werden. Das Geld war sehr knapp und die Mitgliederzahl sank auf insgesamt 32 Aktive und Passive.

Anfang 1952 bestand die Flotte immer noch aus 16 Seglern.
Die Anlage war hierfür ausreichen, aber der Verschleiß war während des Krieges und in den Jahren danach sehr stark gewesen und man entschloss sich eine neue Anlage aus Eisen zu bauen.Es bedurfte mehrerer Versammlungen, bis endlich der Entschluss gefasst wurde hierfür einen Kredit aufzunehmen. Im Herbst 1952 wurde die neue Anlage in Auftrag gegeben.

1953 übernahm Paul Mannchen den Vereinsvorsitz von Ludwig Fisser. Der Vereins-Ökonom Heinrich Grote, der seit 1937 für den Verein tätig war kündigte wegen Wohnungswechsel und im November 1953 übernahm H. Peukert den Wirtschaftsbetrieb.

Die neue Anlage kam ins Wasser. Sie war 74 m lang und hatte gegenüber der alten Holzkonstruktion große Vorteile beim Arbeitsdienst.
Aber der Verein wuchs wieder und Ende 1953 hatte man 50 Mitglieder. Man musste ernsthaft überlegen, die neue Anlage zu verlängern, um allen Mitgliedern Platz für ihre Boote anzubieten.

1954 wurde die Anlage dann bereits auf 100m verlängert.
Die Urlaubsfahrten wurden bis Malmö in Schweden (SY „Tramp“) und bis England (SY „ Tümmler“) durchgeführt.

SVBg zu Besuch in Bremerhaven Wulsdorf

Es ging wieder aufwärts. 1955 wurde der Beitrag erhöht, die Kosten waren nicht mehr zu decken. Der Umsatz in der Wirtschaftskasse stieg und man schaffte ein neues Arbeitsboot und einen kleinen Musikschrank für die Festlichkeiten im Bootshaus an.

Inzwischen gab es auch wieder Motorboote im Verein und aus den meisten Jollen waren eingedeckte Jollenkreuzer und Kielschiffe geworden.

Auf der Jahreshauptversammlung im Frühjahr 1956 wurde der Vorsitzende Paul Mannchen nicht wiedergewählt und der Vorsitz ging wieder an Rudel Battermann.
Man wollte schnellstmöglich die Darlehensschulden tilgen, aber da der alte Anleger ausgedient hatte und nicht mehr zu gebrauchen war, musste Ersatz geschaffen werden.
So wurde 1957 ein neuer Ponton beschafft, und man glaubte hiermit in den folgenden Jahren keine weiteren größeren Ausgaben zu haben.
22 Boote lagen an der Anlage und man traf sich wieder zu einen Weihnachtsfeier im Bootshaus. Insgesamt war der Verein 46 Mitglieder groß.

1958 begann mit einer Beschädigung der schwimmenden Anlage durch ein Bockschiff, das gegenüber an der Lesum zu Wasser gelassen wurde. Zum Glück lagen noch keine Vereinsboote an der Anlage, die an Land repariert werden musste Die Vereinboote musste vorübergehend die Gastfreundschaft der Nachbarvereine in Anspruch nehmen.

Im Laufe des Sommers 1958 bekamen die Burger einen attraktiven Nachbarn. Die Burmester-Werft hatte stromabwärts einen Anleger für die Aschanti 4 geschaffen. Die An- und Ablegemanöver fanden immer großes Interesse bei Vereinsmitgliedern und Spaziergängern.
Allerdings war eine Vergrößerung der Vereinsanlge durch die Aschanti 4 flußabwärts blockiert und auch flußaufwärts gab es keine Erweiterungsmöglichkeit.

Erneuerungen am Bootshaus und an der Anlage wurden zurückgestellt, zumal die Zukunft des Vereins durch Planung einer neuen Brücke und eines Sperrwerks an der Lesum ungewiss war.
Viele Mitglieder wollten in den Grohner Hafen abwandern.

Als 1959 immer noch keine politischen Entscheidungen über Brücke und Sperrwerk getroffen waren, beruhigte sich das Vereinsleben wieder und man investierte in die Renovierung des Bootshauses: der Clubraum wurde überholt.
Die Bootsleute Peukert kündigten im November 1959 und die Bewirtschaftung übernahm Bootsmann Willi Jahn.

Im Frühjahr 1960 wurde die Anlage flußauwärts verlängert und war insgesamt ca. 120 m lang. Die Boote wurden immer größer, an der Anlage lagen 13 Segel und 5 Motorboote.Außerdem lagen noch 2 Kanadier im Schuppen.

Im Herbst verschlechterte sich der Gesundheitszustand von Rudel Battermann und auf der Hauptversammlung 1961 übernahm Rolf Morisse den Vorsitz.
Rudel Battermann hatte über 30 Jahre ehrenamtlich dem Verein gedient.

Unter dem neuen Vorstand wurde der Toilettenanbau fertiggestellt und eine Wasserleitung in den Clubraum und zum Anleger verlegt.
Die Satzung wurde geändert und ließ nur noch eine begrenzte Anzahl Motorboote im „Segel“-Verein zu.Die Flotte bestand nun aus 21 Segelbooten, 3 Motorbooten und einem Kanadier. Die Anlage war bis auf den letzten Platz ausgenutzt.

1962 begann mit dem Jahrhunderthochwasser am 16/17 Februar.
Das Wasser stand bis an die Deichkrone und überspülte diese zum Teil.
Am Bootshaus gab es kaum Schaden, lag es doch hinter dem Deich. Allerdings gab es viele Schäden an den im Vordeichgelände lagernden Booten.
Wieder einmal wurde das Bootshaus überholt und der Clubraum erhielt neues Gestühl, eine neue Theke, einen neuen Fußboden und neue Lampen.
Der sportliche Höhepunkt war in diesem Jahr das gute Abschneiden des Burger Folkeboots „Askee 3“, das bei der Kieler Woche bestes deutsches Folkeboot wurde.

1963 hatte die Deutsche Bundespost ein Telefonkabel durch die Lesum und über das Vereinsgrundstück zu legen. Dadurch konnte die Anlage erst im Mai ausgebracht werden. Mit 19 Segel- und 3 Motorbooten war die Anlage wieder voll belegt.

1964 feierte man das 40 jährige Vereinsjubiläum, der Deich wurde verbreitert und erhöht und das Bootshaus wurde an die Kanalisation angeschlossen.

...erlebt und wiedergegeben von Josef Kraus, Hermann Schütze und Rudel Battermann, zusammengestellt von Herbert Bülte (1964) und überarbeitet von Henry Kohlstruk (2012)