

**Festschrift  
Teil I**

50 Jahre  
WVG



Wassersportverein Galwik e.V.  
Flensburg  
1945 - 1995

50 Jahre WVG

Wassersportverein Galwik e.V.  
von 1945 - 1995

*Wassersportverein Galwik e.V. · Strandweg, 24939 Flensburg*

*1. Vorsitzender: Hans Luchte, Hochstraße 16 · 24939 Flensburg · Telefon 0461 / 51127*

*Bankverbindung: Stadtparkasse Flensburg BLZ 215 500 50 Kto.-Nr. 110 094*

## Die Festschrift 50 Jahre WVG

Diese Festschrift soll keine chronologische Beschreibung der Geschichte des Vereins sein, sondern mehrere, besonders erwähnenswerte Kapitel und Epochen des WVG behandeln.

Im 1. Kapitel "Die Galgenbucht" wird aufgezeigt, wie eng die Entwicklung des Flensburger Nordens auch mit der Entstehung des WVG verbunden ist.

Das 2. Kapitel behandelt den eigentlichen Werdegang der Entstehung des Vereins bzw. des Juchhei-Clubs.

Im 3. Kapitel "Die Vereinsentwicklung" werden die kleinen und großen Schwierigkeiten, die bis zum heutigen Tag gemeistert wurden, behandelt.

Das 4. Kapitel "Bootsbau und Umbauten im WVG" beschäftigt sich mit dem Bootsbestand, den Schwierigkeiten bei der Beschaffung und Herstellung des eigenen Bootes sowie mit dem Stolz, "es geschafft zu haben".

Im 5. Kapitel werden liebenswerte Originale aus dem Vereinsleben beschrieben.

Im 6. Kapitel "Paketregatta" wird die 20jährige Geschichte dieser doch etwas "anderen" Regatta beschrieben.

Das 7. Kapitel ist der Jugendarbeit gewidmet.

Landessportverband Schleswig-Holstein e.V..

### GRUSSWORT

zum 50jährigen Bestehen des Wassersportvereins Galwik e.V. Flensburg übermittelt der Landessportverband herzliche Grüße, die er mit einem Dank an die verantwortlichen Kräfte verbindet, die über lange Jahre diesen Verein ehrenamtlich und mit viel persönlichem Engagement geführt haben.

Die Turn- und Sportbewegung in Schleswig-Holstein ist in ständigem Wachsen begriffen. Das liegt daran, daß die Arbeit in den Vereinen und Verbänden ausgezeichnet ist, und daß die Bürger unseres Landes sich in den Sportvereinen wohl fühlen. Die Voraussetzung hierfür haben die Vereine unseres Landes dadurch geschaffen, daß sie über gesellschaftliche und sportliche Veranstaltungen hinaus auch eine wichtige gesundheitspolitische Aufgabe erfüllen, die mit Zunahme der Automation immer bedeutsamer wird. Vereine sind ein Glücksfall für unsere Gesellschaft, weil sie uneigennützig wirken, dem Bürger die Voraussetzungen für sein persönliches Wohlergehen vermitteln und die Pflege von Freundschaft und Kameradschaft als bedeutendes Ziel ihrer Arbeit empfinden. Die ehrenamtliche Tätigkeit im Verein macht darüber hinaus deutlich, daß es Menschen in unserem Lande gibt, die sich dem Nächsten verbunden und verpflichtet fühlen.

Der Landessportverband Schleswig-Holstein wünscht dem Wassersportverein Galwik e.V. Flensburg, daß diese Arbeit auch in den kommenden Jahren mit Erfolg fortgesetzt werden kann.

A handwritten signature in black ink, consisting of two distinct, stylized cursive forms that appear to be the name 'Hans Hansen'.

Hans Hansen  
Präsident des Landessportverbandes  
Schleswig-Holstein e.V.

## Grußwort

Das 50jährige Jubiläum eines Segelvereins feiern zu können, ist schon ein Ereignis, das Freude und Anerkennung über das Geleistete verdient.

Bei einem solchen Jubiläum im Jahre 1995 gilt das in ganz besonderem Maße. Man rechnet schnell zurück: Die Gründung fiel in ein Jahr des fast totalen Umbruches auf allen Gebieten. Es zeugt von dem Leistungsvermögen, aber auch von dem Optimismus und der Lebenskraft der Verantwortlichen des Wassersportvereins Galwik, die Möglichkeit dieser Zeit genutzt zu haben. Aus einer schon seit einigen Jahren bestehenden losen Interessengemeinschaft wurde ein formvollendeter Verein. Das schuf die Grundlagen, auch die für unseren Sport nun einmal erforderlichen Anlagen zu schaffen.

Es mag die Notlage der Nachkriegsjahre gewesen sein, die viel Eigenarbeit erzwang. Sie wurde aber positiv umgesetzt in Eigenverantwortung und Eigeninitiative. Der Werbespruch späterer Jahre, daß Sport im Verein am schönsten sei, wurde hier vorweggenommen und ausgedehnt: Sport ist in der Gemeinschaft eines Vereins auch am leistungsfähigsten. Nur in der Gemeinschaft konnten die verwaltungsmäßigen und technischen umfangreichen Anforderungen gemeistert werden, um die heute so ansprechenden Anlagen zu erstellen.

Es zeichnet den WSV Galwik aus, daß stets Mitglieder bereit waren, an der Spitze wie an der Basis Arbeit und Verantwortung einzubringen. Das läßt hoffen und erwarten: Ein solcher Verein wird auch in Zukunft bestehen.

Der Segler-Verband Schleswig-Holstein e.V. gratuliert zu dem Geleisteten, bedankt sich bei seinem leistungsstarken Mitglied für dessen Anteil an seiner leistungsstarken Basis und wünscht für die Zukunft alles Gute. Mast und Schotbruch!

Segler Verband Schleswig-Holstein e.V.



Heinz-Hermann Bald  
Vorsitzender



## Grußwort der Stadt Flensburg



1995 feiert der Wassersportverein "Galwik" sein 50-jähriges Jubiläum, zu dem wir dem Vorstand des Vereins und seinen Mitgliedern unseren herzlichen Glückwunsch aussprechen.

Im Norden unserer Stadt fanden sich im Sommer des Jahres 1945 Mitglieder einer Slippgemeinschaft zusammen, um die durch den Krieg entstandenen Schäden zu beheben. Am 5.7.1945 wurde die „Arbeiter -Wassersportvereinigung“ gegründet.

Acht Jahre später wurde der heutige Vereinsname ins Vereinsregister aufgenommen. Die Heimat der Wassersportvereinigung bzw. des Wassersportvereines "Galwik" befand und befindet sich noch immer in der früheren "Galgenbucht".

In den Folgejahren haben rührige Mitglieder des Vereins es immer wieder verstanden, eifrige Mitstreiter zu finden, um Bootsschuppen, Brücken und Steganlagen sowie das Clubheim zu errichten. Diese Arbeiten wurden von den Mitgliedern weitestgehend in Eigenleistung erbracht. Aber nicht nur Hoch- und Tiefbauarbeiten wurden verrichtet, sondern in gleichem Maße alte Boote umgebaut oder Serienboote erstellt, die selbstverständlich auch in Eigenleistung gestaltet wurden.

Wir wünschen den rund 160 Mitgliedern des WVG, daß die in der Vergangenheit gepflegte Kameradschaft auch in der Zukunft des Vereins weiterentwickelt wird.

Für die in 1995 geplanten Jubiläumsveranstaltungen wünschen wir einen erfolgreichen Verlauf.

*Peter Rautenberg*

Mit freundlichen Grüßen  
Peter Rautenberg  
Stadtpräsident

*O. C. Dielewicz*

Olaf Cord Dielewicz  
Oberbürgermeister

## Inhaltsverzeichnis

- |                               |                 |
|-------------------------------|-----------------|
| 1. Die Galgenbucht            | - R. Kuhnke     |
| 2. Der "Juchhei-Club"         | - G. Petersen   |
| 3. Die Vereinsentwicklung     | - H.J. Ehrhardt |
| 4. Die Bootsbau- und Umbauten | - H. Luchte     |
| 5. Liebenswerte Originale     | - H. Luchte     |
| 6. Die Paketregatta           | - C. Martinen   |
| 7. Die Jugendabteilung        | - J. Fabricius  |
| 8. Die Zukunft                | - H.J. Ehrhardt |

In dieser Jubiläumsschrift wird die 50jährige Geschichte des Wassersportvereins Galwik und dazu auch die Entwicklung von Flensburgs Norden beschrieben. Beider Schicksal ist durch den letzten Weltkrieg geprägt, der beim Aufbau zu mühevollen Anstrengungen zwang.

Dabei wird deutlich, daß die Geschichte des WVG auch immer mit Familiengeschichten verknüpft ist. Unser Dank gilt allen beteiligten Redakteuren und Mitarbeitern für ihr Engagement, mit dem sie die Entstehung dieses Buches gefördert haben.

Mit dem Jahr 1995 schließt der WVG die ersten 50 Jahre seiner Vereinsgeschichte ab.

Allerdings ist mit der offiziellen Feier am 11. März 1995 noch nicht das Paket der Feierlichkeiten abgeschlossen, sondern über das gesamte Jahr 1995 hinweg wird der WVG kleine besondere Feierlichkeiten wie Geschwaderfahrt, Kinderfest usw. durchführen.

Die Aufarbeitung der 50jährigen Geschichte des WVG hat gezeigt,

daß es immer Mitglieder im WVG gegeben hat, die sich für den Verein besonders eingesetzt haben. Ich wünsche dem WVG, daß es immer Mitglieder geben wird, die auch tatkräftig mit anpacken, damit so die nachwachsende Generation die Herausforderungen der Zukunft bewältigen kann.

Hans Luchte

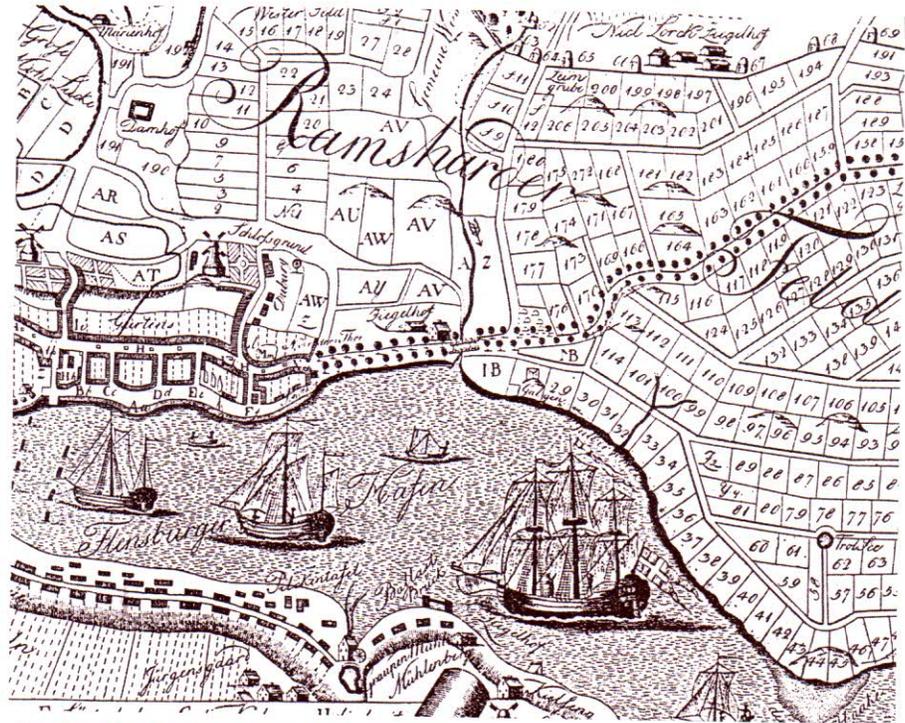
1. Vorsitzender

## An der Galgen- Bucht

Linker Hand unseres Schloßgrundes, der alten Duburg, auf dem Ramsharder Feld erstreckt sich nach Norden in Flensburg bis direkt an die Fördehänge ein kleines Haff, welches durch die Bäche Padholm und Pulverbek ständig verlandet.

Begrenzt wird diese Wik durch zwei Landhaken, der nördliche bot einer Geschützbatterie Stellung und der südliche bot ehemals einer Tranbrennerei Platz.

Oberhalb der Hänge auf dem Ramsharder Feld führte die alte Heerstraße von der Höhe in die Stadt zum Nordertor. Hier lag mit Kratt und Heide bewachsen der Hovedmands- oder Hockelmannsberg, auf dem Wotan und die bösen Geister heidnischer Zeit noch ihr Unwesen trieben und auf dem in ältester Zeit der Galgen errichtet war. Fremden wurde sogleich bei ihrer Annäherung nach „Flensborch“ damit ein Zeichen gegeben, daß hier Recht und Gerechtigkeit galten und Gewalt und Tücke streng geahndet würden.



Das Ramsharder Feld von 1799 (Ausschnitt)

Dem guten Bürger und dem redlichen Fremden war dieser Ort Gegenstand banger Scheu; das Gesindel aber sammelte sich hier nächtlicher Weile, um seine Pläne zu schmieden und die Hilfe böser Geister zu gewinnen. Hier traf die 1608 der Hexerei angeklagte Anna Kocks nachts mit einem dieser Geister und Trolle zusammen. Später wurde der Galgen auf ei-

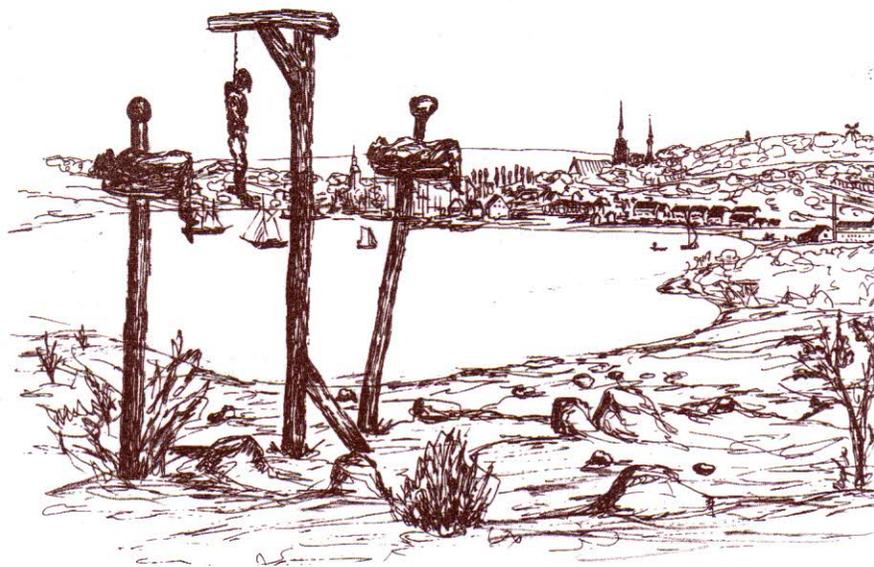
ner Erhebung am Rande der Haffwiesen, Galmaien, errichtet.

1796 endlich wurde es gestattet, vor den Stadttoren und also auch vor dem Nordertore Wohnungen zu bauen und somit zugleich eine Vorstadt anzulegen

Das hatte so seine Schwierigkeiten, denn vor dem Nordertor lag

alles noch ziemlich im urwüchsigen Zustand. Zu der Ramsharder Feldkommune mit diesem wildwüsten Fleck in der Nähe des Hafens von Flensborch gehörte, wie man weiß, der Richtplatz, dessen ominöses Wahrzeichen - der Galgen - keine gute Nachbarschaft bot. Es war klar, er mußte beseitigt wer-

den, denn die Flensburger Bürger drängten zunächst erst einmal auf die Anlegung von Kohlgärten auf der Galmai. Doch nicht so sehr die Gemüsegärten verdrängten den Richtplatz, sondern die Planungen der neuen Vorstadt sahen für die Zukunft an dieser Stelle schon einen Kirchplatz vor.



*Die Richtstätte an der Galgenbucht*

1816 wurde die Verlegung der Richtstätte zum südlichen Stadtfeld beschlossen und einlaufenden Schiffen somit die Begrüßung durch Gehenkte erspart.

Bevor wir nun weiter die Entwicklung der neuen Vorstadt verfolgen noch ein paar Anmerkungen zu den Vollsteckungsarten für Bluturteile.

Über die Handhabung des Rechts in früheren Zeiten ist zu sagen, daß Diebe gehängt, Totschläger geköpft, Raubmörder gerädert wurden. 1620 wurden zum letzten Mal in Flensburg „Hexen“ verbrannt, 1724 zum letzten Mal Verbrecher gepeinigt. Zu erwähnen sei nun noch die Hinrichtung auf der neuen Richtstätte am Hornholz vom 12. Oktober 1820 von 5 meutern den Seeleuten durch das Schwert. Seeräuberei wurde mit dem Tode durch das Rad bestraft, und zwar fing man bei ihnen unten an. Dann wurden ihre Köpfe auf Stangen gesetzt und an der Küste aufgestellt.

Zauberei verstieß auch in be-



*Die Galgenbucht um 1860*

sonderer Weise gegen die sittlichen Gebote des christlichen Glaubens und standen unter dem Einfluß der Kirche.

Es ist überliefert, daß der Stadtvogt mit 6 Stadtdienern den zum Tode Verurteilten zum Hinrichtungsplatz geleitete. Bei der Hinrichtung verlangte man von dem Scharfrichter, daß er dem Missetäter „Recht und nen Unrecht doen“ sollte. Der Scharfrichter

durfte nur einmal scharf richten, wenn die Hinrichtung nicht ganz glückte, wurde er von der schaulustigen Menge gesteinigt, welches in den Jahren 1573, 1580 und 1585 vorkam. 1771 wurde die Tortur verboten. Als man 1767 noch einmal verhören (foltern) wollte, lieh man sich die dazugehörigen Werkzeuge sowie einen torturkundigen Scharfrichter von den Rendsburgern aus.

1559, Jan. 22 weide de Galgen um

mit 8 Deve vor Flensborch. 1571, Dec. 11 wart Mette Osthof unter den Galgen gegraven. 1581, Okt. 29 wart ein nie Galge gebuwet vor Flensborch. 1601, Okt. 12 dede M. Fridericus Johannis (Pastor) syne erste Uthfolge nam Gerichte mit 2 Mißdedern edder Deven. 1602, Mai 17 weiede de Balck am Galgen af tho Flensborch mit 7 Deven. 1602, Juli 21 worden de Galge und Kake verbeteret. Man sieht, daß der Richtplatz im 16. und 17.



*Das erste Flensburger Gaswerk in der Gasstraße*

Jahrhundert stark benutzt worden ist. In der Chronik von 1820 schreibt Pastor Valentiner über die Galmai: Wieviele hier gehenkt,

durch Strick und Schwert an die Seite geschafft, ist schwer zu ermitteln. Hier also, wo die Sünder bluteten und wo seitdem eine

gräßliche Wildnis lag, werden nun bald Blumen sprießen und Kohl und Kräuter wachsen.

*Herzlich willkommen im*  
**FÖRDE-STÜBCHEN**

*Inh. I. Laedke • Schiffbrücke 7 • Flensburg • Telefon: 04 61 / 1 36 29 • täglich geöffnet 10.00 - 1.00 Uhr*

*Bei herrlichem Blick  
auf die Förde  
servieren wir Ihnen  
diverse Getränke,  
eine reichhaltige  
Speisekarte,  
Kaffee und Kuchen.*



---

*»Förde-Stübchen« – das gemütliche, gepflegte  
Hafenrestaurant gegenüber der Fördeanlegebrücke*



*Fischerplatz vor der Vereinsgründung*

So kam es, daß die Verlegung der Richtstätte von der Galmai zum südlichen Stadtfeld beschlossen wurde, da dieser Platz keine Einöde mehr war, und den Schiffern mochte man jetzt gerne diese Begrüßung ersparen.

Nun, das Gemüse sproß, die Siedler kamen, fanden Arbeit. Aber was für Leute waren die neuen Siedler, für die erstmalig Miets Häuser gebaut wurden. Es waren Arbeiterfamilien als Mietsleute,

ansonsten gewerbetreibende Bürger verschiedener Art: Tischler, Schuhmacher, Maler, Höker, Gastwirte, Fuhrleute, Schiffer, Branntweinbrenner, Müller, Maurer, ...

Woher kamen diese Leute? Es waren Leute mit dänisch klingenden Namen, meist auf „sen“ endend, Nordschleswiger. Die Wege aus den nordschleswigschen Kirchspielen führten ja zuerst in die Neustadt, dann nach Flensburg.

Der Krieg Dänemarks mit England und hatte für Flensburg katastrophale Folgen für Schifffahrt und Handel und somit auch für die beschwerliche Kolonisation des Feldes vor dem Thore (Nordertor). Der Friede von 1814 brachte die Abtretung Norwegens von Dänemark und somit fiel der starke Handel mit Branntwein fort. Die jungen Unternehmungen in der Neustadt wurden ein Opfer des wirtschaftlichen Niedergangs.

Zwei, drei Jahrzehnte mußten vergehen, bis es um 1835 zu einem Wendepunkt kam, es entstanden viele Fabriken, der Zuzug vom Lande in die Stadt wurde stärker. 1830 erhält Flensburg Zugang zum westindischen Zuckerhandel, die Zahl der Schiffe nimmt zu. Der Handel steigt und auch die Neustadt erholt sich. Es darf sogar vor dem Tore Markt (Viehmarkt) gehalten werden (1. Februar 1836), welches großen Auftrieb für den kleinen Handel gab.

Aber auch neue Industrien traten ins Leben: Ölmühlen, Seifensiede-

reien, Salzfabriken, Glaserei, Ziegelei, Eisengießerei, Ofenfabrik, Brennereien, Hefefabrik.

Die alte Riehtstätte wurde in einem Vertrag der Stadt Flensburg mit der dänischen „Gaskompagnie“ noch als Galgenberg bezeichnet. Aus der Riehtstätte wurde eine Lichtstätte für Gaslichtlampen Flensburger Straßen. In einem Kontrakt betr. der Gasbeleuchtung, heißt es bei dem § 7 „So wird hier eine Fläche im nördlichen Teil des Galgenberges ausgewiesen; dazu soll ein Stein-damm von der nördlichen Schiffbrücke bis zum Galgenberg angelegt werden“. Am 19. Mai 1852 wurde dann auch beschlossen, die Schifffahrt in diesem Teil des Hafens zu sperren. 1854 konnte das Werk in Betrieb gesetzt werden. Mit dem Kirchplatz wurde es nun erst einmal nichts hier.

Für den Koks, der bei der Gas-erzeugung nachblieb, wußte man keine andere Verwendung, als denselben im Wasser der Galgenbucht zu versenken.



*Galgenbucht um 1874 mit der alten Aktienbrauerei*

Mit der Besiedelung der Neustadt waren auch größere Aufschüttungen an dem nördlichen Teil der Schiffbrücke verbunden. Große Eindämmungsarbeiten wurden bis 1870 vorgenommen; dann 1872 die Anlage einer Schiffswerft für eiserne Schiffe, wenige hundert Meter nordöstlich vor dem Nordertor.

Einen großen Fortschritt bedeutete für die junge Neustadt der Chausseebau Flensburg - Apenrade (1846). Dies hatte unmittelba-

re Folgen für den Häuserbau mit einstöckigen und zweistöckigen Wohnhäusern. 1854 konnte die Glasfabrik bereits 40 Arbeiter beschäftigen, 1884 92 Arbeiter, in der Glashütte zeitweise bis 200 Arbeiter. Die Glasmacher stammten aus aller Herren Länder: Finnland, Russland, Belgien, Portugal, Dänemark, wiewohl von deutscher Abstammung, z.B. Sorge, Stuller, Zemke, Kielgast. 1914 trat Stillstand ein in der Glasfabrik. Auch eine Tuchfabrik und Stärkefabrik konnte sich etablieren.

In den Jahren 1879/80 wurden Wohnungen gebaut für die Arbeiter der Werft (1872) in der Harrisleer Straße, genannt „Klein England“ in Anlehnung an die Engländer, die Anteil an der Werftgründung hatten. Da zahlreiche Werftarbeiter mit ihren Familien im Norden der Stadt wohnen wollten (mußten), wurden 1879/80 einfache Mietshäuser gebaut. Bevorzugte Wohngegend aber war die Arbeiterkolonie Harrisleefeld. Hier konnte man sonntags auf eigenem Gartenland durch nützliche, selbstbestimmte Gartenarbeit den Küchenezettel der Familie bereichern und so besser das Auskommen mit dem niedrigen Einkommen ermöglichen. Aber auch Vergnügungen und Abwechslungen wurden an Sonn- und Feiertagen wahrgenommen; sei es durch Ausflüge an den Stadtrand nach Ostseebad (den Strandweg an der Galgenbucht entlang) oder sogar zu einer Dampfertour. Doch hatte die „Freizeit“ im ersten Viertel des neuen Jahrhunderts noch lange

nicht die Bedeutung und den Umfang unserer heutigen Tage (1994). Der Werktag im Sinne des Wortes prägte das Leben. Eine Flucht aus seinen Anforderungen für die hart arbeitenden Menschen war leider allzuoft der Alkohol und damit als Folge das Absinken ins soziale Elend. Die politische Gemeinde, Kirche, Verbände und Vereinigungen konnten hier helfen und stützen. Später wurden Häuser in Klues von der Werft für Werkmeister gebaut (Waldeckstraße z. B. an Nietermeister Obermöller). Aber dies ist nur ein Name für die vielen Tausenden von Männern, die auf unserer Werft ihre Kraft, Gesundheit und Leben Tag für Tag und Jahr für Jahr mit ihren Familien eingesetzt haben. Es kamen auch Fabriken hinzu, wie die Aktienbrauerei 1873/74. 1889 wurde der gewaltige Komplex der Korn- und Walzenmühle errichtet und gab vielen Menschen Arbeit. Auch die Verbrauchergenossenschaft (Konsum) mit einer Brotfabrik etablierte sich in dieser Zeit. Die städti-

schen Werke wie Schlachthof, Kraftwerk, Gaswerk, Wasserwerk wurden an die Förde in die Galgenbucht verlegt. So ist dieser Neustädter Raum zum größten Industriebezirk im Herzogtum Schleswig geworden. Es ist ganz natürlich für diese Zeit, daß sich die hier tätigen Menschen in unmittelbarer Nachbarschaft ansiedeln. Das Bautempo wurde nun hastiger, die Mietkasernen mit ihrem traurigen Milieu siegten. Daher ist die Neustadt, unsere Stadt in ihrer kleinbürgerlichen Art, eine Arbeiterstadt, deren Familien ihre Eigenart und Herkunft aus dem Schleswigschen nicht verleugnen und auch pflegen und bewahren.

# Wir sind für Sie da, wenn es um Ihre Sicherheit geht.



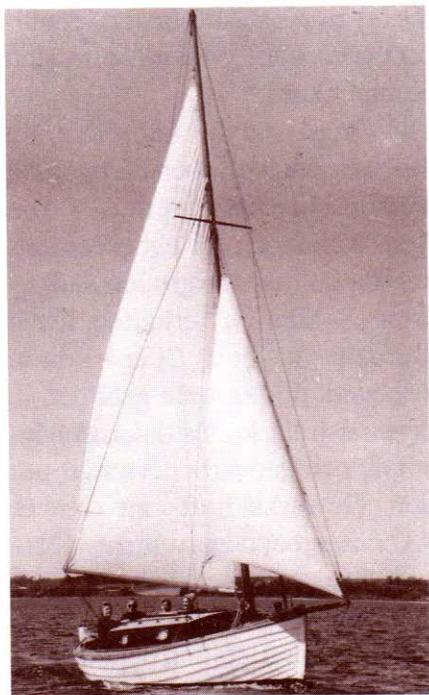
**...denn auf gute Nachbarn kann man sich immer verlassen!**

Ein persönliches Gespräch ist durch nichts zu ersetzen. Besonders wenn von Ihrer Sicherheit die Rede ist. Gut, wenn Sie dann einen kompetenten Berater ganz in der Nähe haben: Ihren Fachmann von der Provinzial. Denn ganz gleich, ob es um Altersversorgung, die Sicherheit Ihrer Familie oder den Schutz von Auto und Haus geht – wir stehen Ihnen mit Rat und Tat zur Seite. Eben typisch norddeutsch!

Partner der  Finanzgruppe

**PROVINZIAL**

Alle Sicherheit für uns im Norden



*Elsa*

Hier am Strand der Galwik fanden sich Menschen ein, die Fischerei betreiben wollten, die hier ihren Platz für ihre Boote, Geräte und Fischverarbeitungen anlegten. Aber auch Handwerker und Arbeiter aus den umliegenden Arbeits- und Wohnstätten suchten hier zunächst ein Zubrot zu bekommen durch Fischfang



*Galwik Strand 1945*

und Handel. Da ergab es sich von allein, selbst ein kleines Boot zu betreiben, nur mit dem Unterschied, daraus eine Freizeitbeschäftigung werden zu lassen. So wurde die Kleinfischerei immer mehr zur Lustschifferei bzw. -segelei. Manch altes Fischerboot wurde so umgebaut, motorisiert oder aufgeriggt und damit die

Förde erobert und dem Alltagsleben der Rücken gekehrt.

*W.R. Kuhnke Mai 94*

*Quellen:*

*Stadtarchiv Flbg.*

*Th. Matthiesen*

*P. Philippsen*

*FSC - Flensburg*

## ***Die industrielle Entwicklung der Flensburger Neustadt***

Der Aufbau der maschinellen Fertigung begann auch bei uns, das tägliche Leben zu diktieren. Dieser „Fortschritt“ ging mit katastrophalen Lebens- und Arbeitsbedingungen einher. Es begann sich bei den arbeitenden Menschen Widerstand zu regen. Arbeiterorganisationen wurden gebildet.

Neue Maschinen brachten auch neue Berufe hervor, die bislang in Flensburg nicht vertreten waren, z. B. Eisengießer, Maschinenbauer und vor allem den Fabrikarbeiter. 1864 betrug die gesamte Anzahl der Fabrikarbeiter in Flensburg 1350 Menschen. Erst durch die Gründung der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft 1872 stieg das Fabrikarbeiterpotential gewaltig. Allein auf der FSG wurden 1882 schon 950 Mitarbeiter beschäftigt, im Jahr 1912 sogar 2989 Mann.

Nach der Jahrhundertwende begann sich das „Freizeitverhalten“ in der Arbeiterschaft zu ändern.

Man betätigte sich zunächst in Schrebergärten, aber später folgten die Gründungen von Schießklubs, Radfahrervereinen, Fußballvereinen. Zur Segelei wurden seitens der Werk tätigen Verbindungen hergestellt. All dies ging mit dem wirtschaftlichen Aufschwung einher, bis der 1. Weltkrieg alles zunichte machte. Auch die neue Grenze 1920, nördlich von Flensburg, brachte große Einbrüche für die örtliche Wirtschaft. Dann kam die Wirtschaftskrise Ende der 20er Jahre und brachte auch die FSG fast zum Erliegen. Die politischen Verhältnisse wurden immer verwirrender und gestatteten keine Kalkulationen und Unternehmungen mehr auf lange Sicht. Die Arbeitslosigkeit nahm unüberschaubare Formen an.

### ***Arbeitersportbewegungen***

Nach den Rückschlägen im ersten Weltkrieg konnten die hiesigen Arbeitersportvereine in den 20er Jahren dieses Jahrhunderts einen starken Aufschwung verzeichnen. Bis zur Auflösung 1933 umfaßten

sie bis zu 2000 Mitglieder. Grundsatz aber war: „Massensport statt Kampffrekord.“

Die Jagd nach individuellen Höchstleistungen überließ man den bürgerlichen Sportvereinen. Die Veranstaltungen der Arbeitersportvereine sollten den großen Kulturwert „Solidarität“ erhalten. Dazu wurden in den 20er Jahren Arbeiterkulturkartelle gebildet, in denen sich alle kulturfördernden Institutionen der Arbeiterschaft mit der Gewerkschaft zu einem Aktionsverband zusammenschlossen; so auch in Flensburg.

Die Veranstaltungen, die nun organisiert wurden, sollten dem trägen, abseitsstehenden Werk tätigen ein Beispiel für Lebensbewußtheit geben. Es sollte der innere Mensch in der Seele des Arbeiters geweckt werden.

Es gab jetzt ein Nebeneinander von zwei Kulturen, der bürgerlichen, sowie der Arbeiterkultur.

Der Tag nach dem Reichstagsbrand in Berlin am 27.02.1933 führte neben mannigfaltigen Einschränkungen der Reichsverfassung auch zur Außerkraftsetzung des Vereins-

und Versammlungsrechtes bzw. deren starker Reglementierung. Vor allem die Vereinigungen der Arbeiter und ihrer politischen Verbände und Parteien waren unter starken Druck seitens der Nationalsozialisten geraten. Es hagelte Verbote, Inhaftierungen, Verwüstungen von Wohnungen, kurzum der engagierte Arbeiter wurde terrorisiert und bespitzelt. Nach Aussagen von Zeitzeugen gab es in Flensburg keine Gründung von Klubs oder kulturellen Vereinen in dieser Zeit, in denen sich Arbeiter, die den Sozialdemokraten nahestanden, treffen konnten. Einzige Enklaven solcher Treffs waren die Gartenkolonien im Norden der Neustadt sowie die Gartenkolonien auf der westlichen Höhe Flensburgs.

Als weitere Enklave, die einem größeren Kreis von Sozialdemokraten noch die Sicherheit für einen offenen Umgang miteinander bot, ist der Juchei-Klub zu nennen. Dieser Klub war die lose Vereinigung von Eigentümern kleinerer Fischer-, Segel- und Motorboote. Die Mitglieder waren alle Sozial-

demokraten oder Kommunisten. Genossen, die weder Mitglied einer Gartenkolonie waren noch eine Verbindung zum Juchei-Klub hatten, trafen sich nur noch im engsten Freundeskreis. Sozialdemokraten, die aktiven Widerstand gegen den nationalsozialistischen Staat leisteten, wurden verfolgt, so

daß ihnen nur die Flucht über die Grenze nach Dänemark blieb. Sie wurden von Fluchthelfern aus den eigenen Reihen über die grüne Grenze gebracht. Aber oft gelang auch die Flucht mit den Fischern vom Juchei-Klub über die Förde zu den Ochseninseln.

*R. Kuhnke*

Auch IHRE Malerarbeiten  
führen wir gerne aus!

---

***Kurt Rueß***  
***Malermeister***

Dietrich-Buxtehudestraße 11 • 24943 Flensburg  
Telefon: 04 61 / 69 49 • Fax 04 61 / 6 45 22

*Aus der Geschichte des  
Vereins -  
die Slippgemeinschaft  
»Juchei-Club«*

In dem Bemühen, die Geschichte des Vereins darzustellen und einmal aufzuzeigen, wie alles anfang, ist man nicht nur auf die im Vereinsarchiv vorhandenen Unterlagen, sondern auch auf die Aussagen der älteren Mitglieder angewiesen

Schwierig wird es aber, die Geschichte des Vereins vor der Gründung im Jahre 1945 aufzurollen, weil es aus dieser Zeit kaum schriftliche Aufzeichnungen gibt und von den ersten Mitgliedern der Slippgemeinschaft „Juchei-Club“ keiner mehr lebt. Als Walter Hamann (geb. 1896 in Dänemark) im Jahre 1927 nach Deutschland übersiedelte, lag er zunächst mit seinem Boot auf der Ostseite des Hafens bei den Fischern. Seine Wohnung lag aber im Norden der Stadt und deshalb kam er mit seinem Boot in die Galwik, eine Bucht, die den Booten bei den vorwiegend westlichen Winden ausgezeich-

neten Schutz bot. Dort traf er Eduard Pitzner (Onkel Ede), Tette Adolf und andere Nebenerwerbsfischer, die schon seit einigen Jahren hier in der Galwik ihre Boote liegen hatten.

Die Zeiten waren geprägt durch Arbeitslosigkeit und den damit verbundenen großen sozialen Schwierigkeiten. Von „Freude am Segelsport“ und „Erholung auf dem Wasser“ konnte wirklich

nicht die Rede sein. Die Boote dienten ausschließlich dem Fischfang, entweder als Beruf oder als Nebenerwerb.

Auch der Erwerb und der Erhalt der Boote schuf große Probleme. Bei dem Boot von W. Hamann z. B. handelte es sich um ein altes Rettungsboot, der „Freya“, von der Reederei F. Bruhn. Den Motor kaufte Walter für 30 Mark bei Matz. Auf dem Schuttplatz sammelte er Messing und Kup-



*Die Galgenbucht um 1920*

fer und tauschte beim Schrotthändler Altmetall gegen einen Propeller ein, die Welle stammte von der Kupfermühle.

Die Not der Zeit schuf andererseits aber eine Gemeinschaft, in der die Bereitschaft zur gegenseitigen Hilfe oberstes Gebot war. Es herrschte bei vielen Menschen damals wirklich große Not und oft war der Fisch die einzige Mahlzeit. So lag Lorenz Lorenzen mit seinem kleinen Boot fast den ganzen Sommer vor Kollund/Wassersleben und lebte vom kleinen Fischfang. Später bekam er eine Anstellung bei der Kleinbahn und kaufte das Motorboot „Alnilda“.

Die Boote wurden mit einer Handwinde über Holzrollen auf den Strand gezogen. Diese erste Slipanlage befand sich gegenüber vom jetzigen Schlachthof-Restaurant. Später, als man durch bauliche Maßnahmen dort verdrängt wurde, zog man weiter in die Bucht auf das heutige Gelände. Dort entstand dann auch die neue Slipanlage mit ei-

nem Wagen auf Schienen, natürlich noch mit einer Handwinde, denn Strom gab es dort noch nicht. Diese Anlage wurde größtenteils gebaut und bezahlt von Johannes Hinrichsen, dem späteren 1. Vorsitzenden des WVG. Diese private Anlage ging dann später ins Vereinsvermögen über.

Als es in Deutschland nach den wirtschaftlich schlechten Zeiten wieder etwas aufwärts ging, wurde auch die Zahl der Mitglieder größer. Man gründete eine Slipgemeinschaft und gab ihr den Namen „Juchei-Club“. Es handelte sich aber nicht um einen eingetragenen Verein, sondern um eine lose Vereinigung gleichgesinnter Kameraden. Es gab keine Satzungen und Ordnungen, keinen Vorstand und (leider) auch keine Aufzeichnungen über das Geschehen in der Gemeinschaft.

Auch wenn es vielen wieder wirtschaftlich etwas besser ging, so war der Fischfang als Nebenerwerb doch für viele noch der eigentliche Grund für die Mitglied-

schaft. Die aus der Not der Zeit geborene uneingeschränkte Kameradschaft blieb aber bestehen und hat sich zum Teil bis in die heutige Zeit erhalten.

Mitglieder aus dieser Zeit waren z. B. Jacob Holdt, Alex Petersen, Fritz Neumann, Hannes „Ingenieur“ und Paul Andresen, um nur einige zu nennen.

Die ersten Segler in dieser Slipgemeinschaft waren Eduard Eickhoff sen. und der Postbote Henrik Nissen. Sie benutzten ihre Boote nicht mehr für den Fischfang, sondern zur Ausübung des Segelsports im heutigen Sinne. Trotzdem wurde nebenbei natürlich manch leckerer Fisch an Deck gezogen, denn die Förde war noch sauber und Fische (auch Dorsche und Makrelen) gab es reichlich. Die Makrelenschwärme kamen bis in die Bucht bei Drei. Dort lagen besonders an den Wochenenden viele Galwiker mit ihren Booten vor Anker zum „Pilken“ und brachten erstaunliche Mengen an Fisch mit in die Galwik.

Die wirtschaftliche Aufwärtsentwicklung setzte sich weiter fort und besonders in den Jahren 1935 - 36 blühte der Segelsport auf der Förde richtig auf. In den anderen Vereinen an der Förde, dem FSC und der SVF (damals beide noch im Innenhafen ansässig), gab es bereits eine ansehnliche Flotte von Yachten, mit denen auch eifrig Regatten gesegelt wurden; aber auch die Fahrtensegelei erfreute sich zunehmender Beliebtheit, weil die Boote immer mehr Bequemlichkeit boten und ein Wohnen an Bord ermöglichten.

Wenn es früher hauptsächlich Fischer und Nebenerwerbsfischer waren, die sich der Slipgemeinschaft in der Galwik anschlossen, so waren es jetzt die Wassersportler, die die Flotte der Boote immer größer werden ließ.

Die Boote lagen an Bojen in der Bucht, das Übersetzen geschah mit Beibooten, die an kleinen Stegen am Ufer lagen.

Kameraden wie Fritz Heiligtag, Heinrich Petersen, Oskar Nielsen, Peter Möller, um nur einige zu



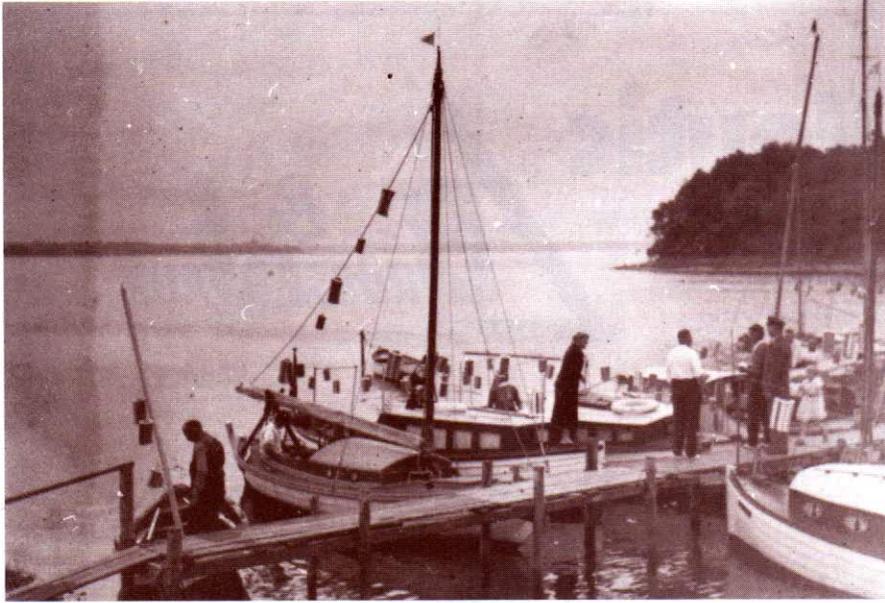
*Der Juchei Club*

nennen, waren es, die jetzt das Bild der Slipgemeinschaft prägten und einige von ihnen wie F. Heiligtag, H. Petersen und R. Voß haben später als Vorstandsmitglieder den Verein maßgeblich mitgestaltet.

Das Jahr 1939 bedeutete das vorläufige Ende des Wassersports auf der Förde. Die Förde wurde gesperrt und starke Kontrollen machten das Segeln unmöglich. Die Mitglieder wurden fast alle

zum Militär einberufen oder waren in der Rüstungsindustrie beschäftigt. Es ist bekannt, daß sich die Slipgemeinschaft den Namen „Juchei-Club“ gab. Über die Entstehung dieses Namens gibt es verschiedene Geschichten, eine davon wurde in einem Rundfunk-Interview über die Galwik unter dem Titel „Ede und der Juchei-Club“ beschrieben.

Es gibt aber, was die Benutzung



*Geschwaderfahrt zu den Ochseninseln*

des Wortes „Juchei“ als Gruß betrifft, besonders für die Zeit des Nationalsozialismus eine weitere Begründung. Die Mitglieder der Slippgemeinschaft waren zwar verbunden durch die Liebe zum Wasser und dem gemeinsamen Sport, es waren aber auch größtenteils politisch Gleichgesinnte. Die freundschaftlichen und oft auch familiären Bindungen zum Nachbarland Dänemark einerseits und die Abneigung gegen das neue NS-

Regime in Deutschland andererseits führte bei vielen Mitgliedern zur Verweigerung der Mitgliedschaft in der NSDAP oder wo diese unumgänglich war, zur Verweigerung des „Hitler-Grußes“, wie er zu der Zeit gefordert wurde. Man umging diese Probleme, indem man sich in der Öffentlichkeit überall freundlich mit „Juchei“ begrüßte.

Nach der zwangsweisen Einstel-

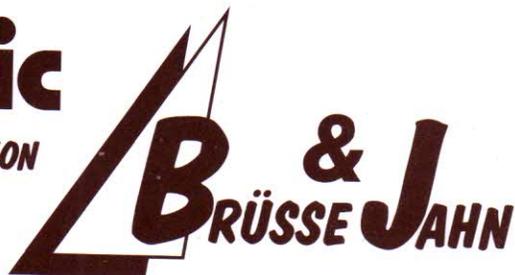
lung des Wassersports wurden die Boote an Land „untergebracht“, zum Teil auf dem Gelände von Max Giese (wo Nike Hansen Platzmeister war) oder die „Sigrid“ von Robert Voß in der oberen Harrisleer Straße, aber auch in der Steinstraße und auf dem Gelände der Schokoladenfabrik wurden die Boote, man könnte auch sagen, versteckt.

Trotz Bombardierung der Werft als militärisch interessanter Rüstungsbetrieb (U-Bootbau) blieben die meisten Boote, obwohl in der Nähe eingelagert, weitgehend unbeschädigt und konnten nach Beendigung des Krieges und der Freigabe der Förde wieder zu Wasser gelassen werden.

Nicht alle Kameraden, die sich der Slippgemeinschaft bzw. dem „Juchei-Club“ verbunden und zugehörig fühlten, traten nach der Gründung des Vereins im Jahre 1945 als ordentliche Mitglieder diesem Verein bei. Der 2. Weltkrieg war ja gerade erst beendet und die Auswirkungen des Krieges machten sich natürlich auch in dieser Gemeinschaft bemerkbar. Einige

# Ostsee Nautic

ING.- BÜRO FÜR ELEKTRONISCHE KOMMUNIKATION  
UND NAVIGATION OHG



*Nautische Ausrüstung:*

*- Bücher - Navigationsbesteck - Seekarten - Ferngläser ...*

*Schiffselektronik: Verkauf, Einbau, Reparatur von*

*- Instrumenten - Seefunk - GPS - Radar - Autopiloten ...*

**NORDERHOFENDEN 16  
AM GÄSTEBOOTSHAFEN  
24937 FLENSBURG  
TEL.: 0461 20476  
FAX : 0461 20410**

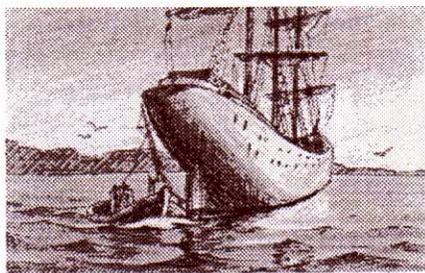
**WIKINGECK 2-6  
WIKING YACHTHAFEN  
24837 SCHLESWIG  
TEL.: 04621 37373  
FAX : 04621 36547**

Gefangenschaft, andere hatten ihr Boot verloren oder waren durch das Alter bedingt nicht mehr an einer Vereinsmitgliedschaft interessiert. Fast alle von ihnen blieben aber dem alten „Juchei-Club“ innerlich verbunden und die Galwik war das Ziel des täglichen Spaziergangs.

Und wenn sich die Rentnerbank oft bedenklich durchbog, lag es sicher nicht nur an der Belastung, sondern auch an den zum Teil unglaublichen Geschichten, die hier erzählt wurden.



*Geschwaderfahrt*



***Eine Reportage des  
Funk-Journalisten Waldemar  
Kuckuck vom 16.07 1952***

***Etwas Originelles vom Fördestrand  
„Ede und der Juchei-Club“***

Es gibt immer noch verträumte Winkel in der Welt, und es gibt immer noch Idealisten. Man braucht nur durch den Torbogen mit der Aufschrift „Wassersportverein Galwik“ bis ans Wasser

der Galwikkbucht an der Flensburger Förde zu gehen. Dort sitzen täglich die alten Invaliden und Rentner und schauen jedem Dampfer nach Glücksburg nach. Dort schaukeln Segel- und Ruderboote an den Bojen der Bucht. Die Boote sehen allerdings nach keiner Millionärsflotte aus. Dort gibt es einen schwarzen Holzschuppen mit der Aufschrift „Juchei-Club“. Dieser Name reizt. Ein altes Monstrum von

silbergrauem Zeppelin, dem der Wind aus der galligen Bucht ordentlich zugesetzt hat, hängt über der Schuppentür. Und davor sitzt einer vor Aalschnüren und dem Besteck aus Regenwürmern und Muschelfleisch, der mit bürgerlichem Namen Eduard Pietzner heißt, den man aber ganz schlicht Ede ruft.

Ihm verdankt der „Juchei-Club“ seinen Namen. Das war so, erzählt Ede, der von Beruf Fischer war

und im Krieg 1917 ein Bein verlor. 1923 waren viele arbeitslos, auch er. Da saß man dann mit Axel Albrecht, der heute in Hamburg ist, und mit dem dicken Hansen am Fördestrand und drosch Skat.

Und als einmal Ede mit seinen unverlierbaren „Grand mit Dreien“ verlor, rief er entrüstet: „Verdorri - Juchei Maria“. Juchei Maria blieb das geflügelte Wort, das die 18 Skat- und Angelbrüder als dauern-

de Redewendung im Munde führten, wenn ein totsicherer Grand verloren ging. Juchei hieß der Club, juchei hieß der Gruß, juchei riefen ihm die Fischer und Schiffer zu, die nach Sonderburg fuhren. Aus dem Häuflein der 18 wurden 80. Aus einem Kahn wurden 73 Boote mit Motor und Segeln, aus dem Juchei-Club wurde 1945 der Galwik-Wassersportverein der kleinen Leute, wie sie sich selber ehrenvoll nennen. Denn alle Mitglieder sind Handwerker, Arbeiter oder kleine Beamte, Schuster, Schneider, Tischler, Eisenbahner, die aus Passion zu ihrem Wassersportverein stehen, segeln, rudern und angeln. Die sich von ihrem kleinen Gehalt die Boote leisten, sie selber bauen und reparieren, die das Material aus den Altwarengeschäften holen und sich gegenseitig unterstützen. In Gemeinschaftsarbeit bauen sie ihren Seglerhafen aus, bauen den Schlipp mit Schienen und Winden, bauen die Schuppen.

Alles Überflüssige wird beiseite gelassen, Telefon und elektri-



*H. Köhler, Onkel Ede, W. Hamann*

# Juchei-Club

## Mitgliedsliste

Name	Vorname	Boot	Bootsname	Bemerkungen
Adolf	Tetje			
Andresen	Paul	SB	Norderney	
Caro	Christian			
Caro	Heinrich			
Damm		SB	Gustav	
Duus	Jonny	SB	Gitte	
Duus	Willi	MB	Hai	
Eikhoff	Eduard	SB	Wildente I+II	
Fleth	Robert	SB	Hanna	
Friedrichsen				
Freundlich	Johannes	FB	Fischer	
Hamann	Walter	FB		
Hansen	Nicolaus	MB	Fred	

# Juchei-Club

## Mitgliedsliste

Name	Vorname	Boot	Bootsname	Bemerkungen
Heldt	Jacob	MB	Margarethe	
Heiligtag	Fritz	SB	Strömer	
Hinrichsen	Heinrich	MB	Pulle	Tischlermeister
Hinrichsen	Hermann	MB	Anni	Taucher
Hinrichsen	Johannes	MB	Mia	Masch-.baumeister
Hoffmann	Ernst	MB	Seebär	
Konczak	Franz	FB	Elfriede	Fischer
Krümmel	Helmut	MB	Ilse	
Lippert	Karl	MB	Kerlchen	Dachdecker
Lorenzen	Lorenz	MB	Alvida	
Möller	Peter	MB	Möwe	
Neumann	Fritz	FB		Fischer
Nielsen	Lorenz	SB	Delphin	

sches Licht sind im Clubheim Luxus und daher unbekannt. Es ist besonders schwer für die begeisterten Wasserfreunde, dem teuren Segelsport zu frönen.

Einer verkaufte sogar seinen Schweinestall, um nur sein Boot zu erhalten. Weiße Pullover und weißer Hosenflannel sind hier unbekannt. Die blaue Drillichjacke tut es auch. Von den 80 Mitgliedern haben nur 4 (anm. es war 1952) ein Auto und gewiß keinen vornehmen Wagen, vielleicht ein umgekehrtes Verhältnis zu anderen Clubs.

Die Jungen vernaschen und verbrauchen ihr Geld nicht. Sie kaufen Lacke und Farben und pinseln damit ihre selbstgebauten Kanus aus. Das Fördewasser lockt. Es gab in diesem Jahr bereits zwei erste Preise auf den Regatten. Die ersten. Ede ist stolz darauf.

Er sitzt in der Sonne und weiß, daß es zu Mittag selbstgefangene

Aale geben wird. 12 Stück hängen heute morgen in den Haken. Er streckt sein Holzbein von sich und schiebt die Mütze wieder ins Genick.

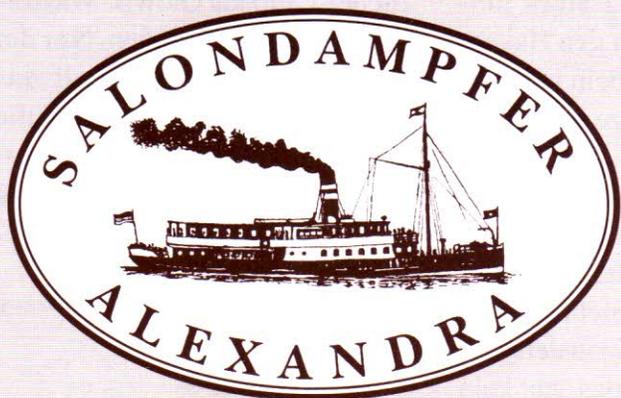
„Dieser Platz ist für Schwerkriegsbeschädigte freizuhalten“ steht auf der Rückenlehne seiner Sitzbank. „Nicht hinauslehnen“ an einem Fenster, das gar kein Fenster ist. Man hat Humor. Und mit Humor wird auch der

Juchei-Club als Galwik-Wassersportverein weiterleben. Nur der meterlange Zeppelin will das Zeitliche segnen. Hauptsache sind die Boote mit den blaugelben - gelbblauen geteilten Wimpeln und Standern.

*G. Petersen*



*Verdiente Senioren im Jahre 1970*



## SalonDampfer »ALEXANDRA«

Gebaut 1908 auf der Werft Janssen & Schmilinski, Hamburg. Länge: 36,96 m, Breite: 7,17 m, NRT 55, BRT 140.

Als Museumsschiff für 150 Personen zugelassen.  
Besatzung 5 Mann. Kohlebefeuerte Kesselanlage und 2-Zylinder-Verbund-Dampfmaschine von 420 PS.  
Höchstgeschwindigkeit 12 Knoten.

### Förderundfahrten:

in der Hauptsaison im Juli/August diesen Jahres  
am Sonntag um 13.00 und 15.00 Uhr;  
in der Vor- und Nachsaison am Sonntag um 14.30!

## 2. Flensburger Dampf-Rundum 7. - 9. Juli 1995!

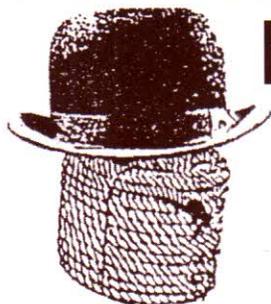
**Förderverein SalonDampfer Alexandra e.V.**

Postfach 1616, 24906 Flensburg, Telefon 0461/17190

Konto: Stadtparkasse Flensburg

(BLZ 215 500 50) Konto-Nr. 294 373

# Wassersport- bekleidung



## TAUWERK

FÜR HÖCHSTE ANSPRÜCHE

- Jacken • Hosen
- Overalls • Parker
- Fleece • Schuhe
- Stiefel • Mützen
- Handschuhe
- Strick
- Rettungswesten

*Seil* SANDER

24937 Flensburg  
Norderhofenden 10  
Tel. 0461/2 20 02  
Fax 1 76 54



Ab März 1995 neuer Katalog mit  
günstigen Niro-Preisen!

**Festschrift  
Teil II**

50 Jahre  
WVG



Wassersportverein Galwik e.V.  
Flensburg  
1945 - 1995

## Vereins-Entwicklung

Als nach Beendigung des 2. Weltkrieges der Beginn des Sommers 1945 sich abzeichnete, scheint es auch die Mitglieder einer Slippgemeinschaft in der Galwik zu einem Neubeginn angeregt zu haben. Schon am 5. Juli 1945 wurde zu einer Versammlung - schriftlich - eingeladen, um über die satzungsgemäße Gründung eines Vereins nachzudenken. Einberufen hatte der Maschinenschlossermeister Johannes Hinrichsen, dem seit 1935 in der Galwik eine, allerdings durch Kriegseinwirkung unbrauchbar gewordene Slipanlage gehörte.

An diesem Abend wurde die Gründung eines Vereins beschlossen, eine im Entwurf vorgelegte 1. Satzung nach unwesentlichen Änderungen beschlossen und ein Vorstand gewählt. 1. Vorsitzender wurde Johannes Hinrichsen, sein Stellvertreter Robert Voß und Schriftführer Fritz Heiligtag. Das Protokoll

### Abschrift des Protokolls der Slippgemeinschaft-Versammlung vom 5. Juli 1945

Zu der Versammlung am 5. 7. 1945 abends 8 Uhr, die durch schriftliche Benachrichtigung einberufen wurde, waren 15 Mitglieder erschienen. Der Vorsitzende eröffnete die Versammlung und brachte als Punkt 1 die satzungsmässige Gründung eines eingetragenen Vereins zur Sprache. Der vorgelesene Entwurf wurde bis auf kleine Aenderungen angenommen. Die vorgeschlagenen Mitglieder für den Vorstand nahmen ihre Aemter an. x)

Zum zweiten Punkt, betr. die Instandsetzung der durch Kriegseinwirkung unbrauchbaren Slipanlage wurde einstimmig beschlossen, wegen der Dringlichkeit diese Arbeiten selbst in Angriff zu nehmen, zumal jetzt die zurückgekehrten Fischer ihre Boote wieder flott haben müssen.

Drittens wurde der Vorschlag, den Platz neben dem Grenzschlachthof nach Norden von der Stadt zu mieten und die Genehmigung zur Einfriedigung einzuholen lebhaft aufgegriffen und angenommen, da besonders in der letzten Zeit sehr viel vernichtet und gestohlen worden war.

x) Der Entwurf soll einem Rechtsanwalt vorgelegt werden, der dann auch für die gerichtliche Eintragung beauftragt wird.

Flensburg, den 5. Juli 1945

gez.: Johs. Hinrichsen

dieser Sitzung liegt im Vereinsregister des Amtsgerichtes Flensburg zusammen mit dem Antrag der Gründung der „Arbeiter-Wassersportvereinigung Galwik zuzustimmen“.

Daß auch die Militärregierung der britischen Besatzungsmacht gefragt werden wollte, zeigt ein Schreiben des damaligen Oberbürgermeisters J. C. Möller an Rechtsanwalt Dr. Engel, der die Belange des Gründergremiums damals vertrat. Darin wird zudem darauf hingewiesen, „... daß besondere Verordnungen über das Segeln und andere Wassersportarten in Kraft sind und daß diese Genehmigung zur Gründung eines Sportklubs in keiner Weise die Mitglieder des geplanten Klubs befreit von ihren Verpflichtungen gegenüber allen Einschränkungen dieser Art, die auferlegt sein könnten.“ Ältere Mitglieder erinnern sich daran, daß unmittelbar nach dem Krieg ausschließlich das sogenannte „Idioten-Dreieck“ (Hafen bis Linie Wassersleben-Mürwik) befahren werden durfte.

Wie schnell auch damals die Behörden arbeiteten, zeigt, daß „schon“ am 19.03.1946 - der Antrag erfolgte am 29.10.1945 - die Eintragung der Arbeiter-Wassersport-Vereinigung Galwik unter der Nr. 310 in das Vereinsregister der Stadt Flensburg erfolgte. Die Kosten für den Notar beliefen sich auf RM 8,16 aufgrund des angegebenen Geschäftswertes des Vereins-Neulings von RM 3 000,00.



*Der erste 1. Vorsitzende Johs. Hinrichsen*

Das 1. Protokoll vom 05.07.1945 berichtet unter Punkt 2 weitere wichtige Hinweise für die Geschichte des WVG. Zum ersten will man die durch Kriegseinwirkung unbrauchbare Slipanlage schnellstens wieder in Stand setzen, und zwar in Eigenleistung, damit die „zurückgekehrten Fischer ihre Boote wieder flott“ machen könnten. Dann wurde der Vorschlag gemacht, „den Platz neben dem Grenzschlachthof nach Norden von der Stadt zu mieten und die Genehmigung zur Einfriedigung einzuholen“, weil besonders in der letzten Zeit sehr viel vernichtet und gestohlen worden sei.

Wie es damals in der „Galgenbucht“ ausgesehen hat, wissen wir nur aus Erzählungen: Im wesentlichen Strand, zwei schmale Stege links und rechts einer zerstörten Slipbahn, ansonsten dorthin verbrachter Schutt, der am 19.05.1943 in dieser Gegend durch Bomben zerstörten Gebäude, keine Uferbefestigung und noch keinerlei Bebauung.

## Der Oberbürgermeister

Geschäftszeichen: -Hauptamt-

Bei Briefen, Postanweisungen, Zahlkarten  
oder Banküberweisungen bitte angeben

Bankverbindungen  
der „Stadt Flensburg Stadthauptkasse“:  
Stadtparkasse, Reichsbank 163/232  
Postcheck Hamburg 3564

(24) Flensburg, den 16. Oktober 1945

An

Herrn Rechtsanwalt und Notar Dr. Engel

hier

Große Str. 21/23

Betr.: Genehmigung zur Gründung eines  
Sportklubs

Bezug: Schr. vom 29. Sept. 1945

Van der Militär-Regierung erhielt ich  
das nachstehende Schreiben, das ich Ihnen  
zur weiteren Verwendung übersende:

"Mit Bezug auf Ihr obengenanntes Schreiben, in dem Sie für die Arbeiter-Wassersport-Vereinigung-Galwik in Flensburg um die Erlaubnis ersuchen, einen Klub zu gründen, wird hierdurch Erlaubnis für die Gründung eines Sportklubs erteilt.

Es wird jedoch darauf hingewiesen, daß besondere Verordnungen über das Segeln und andere Wassersportarten in Kraft sind und daß diese Genehmigung zur Gründung eines Sportklubs in keiner Weise die Mitglieder des geplanten Klubs befreit von ihren Verpflichtungen gegenüber allen Einschränkungen dieser Art, die auferlegt sein könnten."

J. L. Möller.

4  
1946

Auf den Antrag an das Liegenschaftsamt um Vermietung einer angemessenen Grundfläche soll ein Beamter der Stadt sich mit Joh. Hinrichsen vor Ort getroffen haben, gefragt haben, um welche Fläche es sich denn handele, und nach Aufforderung des vorangehenden Antragstellers dessen Schritte gezählt haben bis Hinrichsen die heutige Grundstücksgrenze erreicht und „bis hierher“ gesagt habe. Und so entstand das Areal, das bis heute die Heimat des WVG bildet.

All das ist im Laufe des Jahres 1945/46 in Angriff genommen worden. Aber seitdem gibt es bis zum 26.01.1954 keinerlei Protokolle, die Genaueres über die Geschichte aussagen könnten. Aus den Unterlagen des Vereinsregisters geht lediglich hervor, daß am 03.02.1953 die Arbeiter-Wassersportvereinigung Galwik in „Wassersportverein Galwik“ umbenannt wurde, vielleicht ein früher Hinweis auf das wirksam werdende Wirtschaftswunder unseres Landes.

Am 5. Juli 1945 1945 ist der Verein  
*Wassersportverein Galwik, Flensburg, Rd. 26.*  
"Arbeiter-Wassersport-Vereinigung-Galwik"

gegründet, der in das Vereinsregister eingetragen werden soll. Der Zweck des Vereins ist die Ausübung des Wassersports und Pflege der Kameradschaft. Der Sitz des Vereins ist Flensburg.

Als Mitglieder des Vereinsvorstandes sind bestellt:

- Zum 1. Vorsitzenden: Herr Johs. Hinrichsen in Flensburg, Junkerhohlweg 26,  
" 2. " Herr Robert Voß in Flensburg, Apenrader Str. 51  
" 1. Schriftführer Herr Fritz Heiligtag in Flensburg, Lindenallee 1

Die Errichtung des Vereins und die Bestellung der Vorstandesmitglieder wird zur Eintragung in das Vereinsregister angemeldet.

- Beigefügt werden: 1. die Urschrift der Satzung und eine Abschrift derselben,  
2. eine Abschrift des Protokolls der Mitgliederversammlung vom 5. Juli 45 über die Bestellung des Vorstandes,  
3. die Genehmigungsurkunde der Britischen Militärregierung.

Das Vereinsvermögen beträgt Rm 3000,-

Sitz der Verwaltung ist Flensburg, Junkerhohlweg 26.

Wir bitten

1. den Verein und den Vorstand des Vereins in das Vereinsregister einzutragen,
2. dem Vorstand zu Händen des Notars Dr. Engel in Flensburg ein Zeugnis über die Eintragung der

Bis dahin jedoch ist ausschließlich in Eigenleistung Erhebliches geleistet worden, auf dem Strandufer eine Kaimauer aufzuschütten und zu befestigen, Stege für Jollen und Fischerboote in die Wasserfläche vorzuschieben, Bojen für den wachsenden Bootspark auszulegen, kurz, die Galwik in einen Sportboothafen zu verwandeln.

Im Jahre 1947 stieß zu dem aufblühenden Verein eine Gruppe Søspegjder, die einen Marinekutter auf dem Grundstück der Galwik wieder instandsetzten und unter Leitung von Willy Christiansen aus einer Holzbaracke ein kleines Vereinshaus errichteten.

Erst am 13.12.1955 wird dieser Schuppen dem WVG als Aufenthaltsraum zur Verfügung gestellt mit der Auflage, „denselben in Ordnung zu halten und für Auf- und Zuschließen Sorge zu tragen.“ Damit - erst 1955 also - hatte der WVG ein bescheidenes Zuhause. Erste Bootsschuppen wurden in Eigenarbeit an der Grenze zum Schlachthof errichtet, an der Höhe

Vorstandsmitglieder auszuhändigen.

Flensburg, den 29. Oktober 1945

Robert Voß  
Johannes Hinrichsen  
Fritz Heiligtag

Die vorstehenden Namensunterschriften der Herren:

1. Johannes Hinrichsen in Flensburg, Junkerhohlweg 26,
  2. Robert Voß in Flensburg, Apemraderstraße 51,
  3. Fritz Heiligtag in Flensburg, Lindemallee 1,
- zu 1. von Person bekannt, zu 2. und 3. vorgestellt durch den Bürovorsteher Hansen in Flensburg, beglaubige ich hiermit.

Flensburg, den 8. November 1945

Kostenberechnung:

Geschäftswert § 24, II KO 3000.- Rm.

Gebühr §§ 144, 26, 31, 7 KO. 8,00 Rm.

Umsatzsteuer 0,16 Rm.

8,16 Rm.



Dr. jur. Bruno Engel

Notar.

Der Notar:

*[Handwritten signature]*

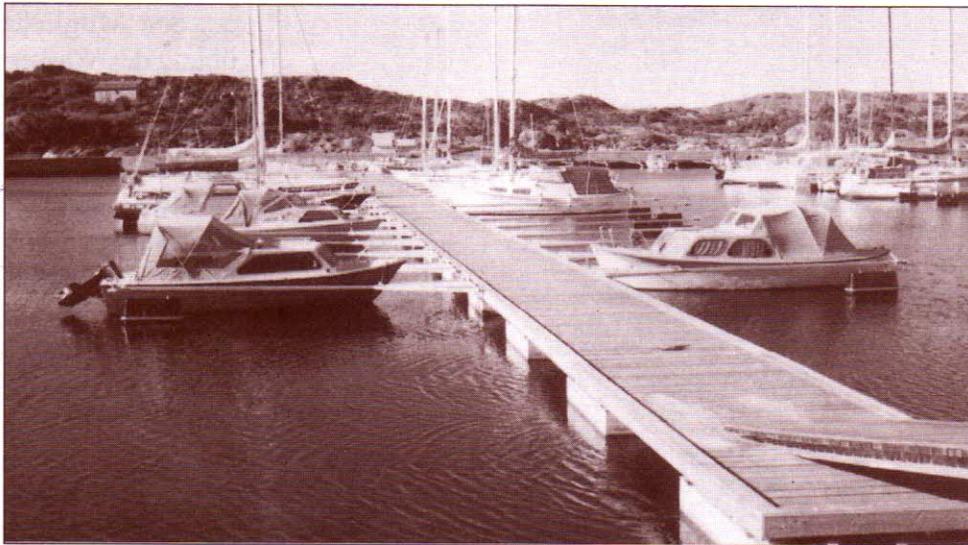
des heute noch dort vorhandenen 2. Schuppens ist ersichtlich, wie bescheiden die ersten Boote, Eigenbauten zumeist, damals waren.

Die 1. Satzung von 1945 besagt über den Zweck des Vereins in § 1 „... den Mitgliedern durch Ausübung des Wassersports angenehme Freizeit zu schaffen sowie gute Kameradschaft zu pflegen. Diesem Zwecke dienen auch die Einrichtungen des Vereins wie Bootshafen, Slipanlage usw.“ Zunächst aber war es mit der „angenehmen Freizeit“ wohl nichts, zu viel war im harten Arbeitsdienst zu erstellen. Aber daß wohl vor allem durch die Kameradschaft untereinander, das Aufeinanderangewiesensein der Mitglieder alles geschafft wurde, ergab dann recht bald auch den Genuß „angenehmer Freizeit durch Ausübung des Wassersports.“

So mußte als erstes die Uferbefestigung in Angriff genommen werden. Dazu galt es, Steine vom Beckedorfer Gelände zur Galwik zu transportieren. Wer sich am

# **SF MARINA SYSTEM AB**

## **Yacht Harbour Construction**



**Wir projektieren, liefern und montieren eine an jeden Standort angepasste Lösung, vom einzelnen Steg bis zur kompletten Hafenanlage!**

SF MARINA SYSTEM AB  
Maskingatan 5  
417 64 GÖTEBORG  
SCHWEDEN  
Tel. +46-31-779 07 65  
Fax +46-31-779 07 35

**Badestege**  
**Schwimmbrücken**  
**Wellenbrecher**

VERTRETUNG IN DEUTSCHLAND  
Schiffbauing. G. Petersen  
Sauermannstr. 4  
24937 FLENSBURG  
Tel. 0461-51607  
Fax. 0461-80 53 00

Transport oder der Verlegung der Steine nicht beteiligen würde, „... soll 5,00 DM hinterlegen. Der 2. Vorsitzende, Robert Voß, soll eine Liste bekommen, wo sämtliche Mitglieder enthalten sind, um eine genaue Kontrolle zu führen und die Nichtteilnehmenden anzukreuzen.“ So streng waren damals die Bräuche.

Ebenfalls 5,00 DM mußte entrichten, wer, „... obwohl er einen Schlüssel für das Geländetor besitzt, über den Zaun klettert.“ In den Protokollen erscheint noch immer wieder das Wort „Vereinsführer“ anstatt 1. Vorsitzender. Ärger gab es z. B. offensichtlich mit den dem Verein angeschlossenen Paddlern, so daß der Antrag gestellt wird, die Paddlerbrücke für Jollensegler in Anspruch zu nehmen. Nach einer lebhaften Diskussion wurde dann vom „Vereinsführer“ der Vorschlag gemacht, Paddler und Jollensegler zu einer Versammlung einzuladen, um „... Einigung zu erzielen und, wenn nötig, sogar strenge Maßnahmen zu ergreifen.“



*Erneuerung der Slipanlage*

Die Fischer, die auf dem Gelände ihre Geräteschuppen hatten, gaben häufig zu Klagen und Ärger Anlaß. Auch da klärte der „Vereinsführer“ durch scharfe Maßnahmen: Langes Liegenbleiben an der Brücke wurde untersagt, das Reinigen der Boote auf der Slipbahn und das Entladen von Schrott und Kohlen verboten. Deshalb verzogen sich allmählich die Fischer, der letzte, Franz Konzack, gab allerdings erst 1972 auf.

1954 betrug der Mitgliederbeitrag 0,40 + Sportgroschen monatlich. Da die Zahlungen jedoch offensichtlich nur schleppend oder gar nicht eingingen, wird vorgeschlagen, einen Boten einzustellen, der für 15 % der Einnahmen die einzelnen Mitglieder ansprechen und den Beitrag einsammeln soll. Da das Vorhandensein einer Jugendabteilung Aussicht auf Zuschüsse des LSV bietet, wird Helmut Jost zum Jugendleiter ge-

wählt und somit der Beginn einer intensiven Jugendarbeit gemacht. Bis dahin hatte man die Spejder als eine Art Jugendabteilung angesehen.

In den Jahren 1955/56 erfolgte die Erweiterung der Jollenbrücke zu einer T-Form, von der aus sodann die Ausbildung der jugendlichen Mitglieder in Angriff genommen wurde. Auf Vorschlag von Hugo Bachmann führte man eine erste Geschwaderfahrt durch, und

zwar nach Meierwik. Auch eine 1. Vereinsregatta, an der alle Boote teilnahmen, fällt in dieses Jahr, aber schon 1954 nahmen Galwiker an Regatten auf der Flensburger Förde mit Erfolg teil, so z. B. wurden Hans Lucassen und Peter Peters 1954 Gewinner der Frühjahrsregatta mit der Jolle „Min Söten“. Auch an dem großen Fahrtenseglertreffen im Jahre 1955 hatte der WVG erheblichen Anteil, bei der Organisation als Gasthafen und was die Teilnehmer betrifft.

Als Ausgleich für den „harten“ Segelsport gab es offensichtlich Jahr für Jahr Winterfeste, meist im Hotel „Norden“, die sich großer Beliebtheit erfreuten. „Der Eintritt wurde auf der Monatsversammlung vom 13.12.54 für jedes Mitglied und Gäste auf 1,50 DM festgesetzt.“

Auf derselben Versammlung erfolgte die Übernahme des Spejder-Schuppens, durch die ein weiteres engeres Zusammenfinden der Mitglieder bei „Klönschnack“ und „scharfgewürzten“ Getränken ermöglicht wurde. Jahreshauptversammlungen fanden weiterhin in der „Neustädter Bierhalle“ statt, so auch am 16.12.1955, in der der bisherige 1. Vorsitzende und Begründer des WVG zum Ehrenvorsitzenden und Karl Feckes zum 1. Vorsitzenden gewählt wurden. Dem scheidenden Joh. Hinrichsen verdankte der Verein sehr viel. Er wird in der kleinen Festschrift zum 25. Jubiläum als großer Helfer und Förderer herausgestellt, der es verstanden hatte, nicht nur bei der Stadt-



*Blick zum Schlachthof*

verwaltung, sondern auch bei der Militärregierung den Neubeginn und die Geländepachtung durchzusetzen und darauf die Grundlage zu schaffen, auf der weiter aufgebaut werden konnte.

Der neue 1. Vorsitzende wendet sich gegen Cliquenwirtschaft und führt als Strafe für „Dazwischenreden, ohne das Wort zu haben,“ die Zahlung von 0,20 DM ein. Die noch heute gültige Abfolge von Vorstandssitzungen und Monatsversammlungen wurde beschlossen und angeregt, im Anschluß derselben „Einlagen einzuflechten wie seemännische Handarbeit, Gesetzeskunde, Navigation usw.“. Eine weitere Vereinsregatta wird beschlossen und am Tage vor dem Absegeln mit einer anschließenden Zusammenkunft in der Neustädter Bierhalle durchgeführt.

Beklagt und gerügt werden mußten Vorkommnisse auf den Ochseninseln, die „nichts mehr mit Segeln zu tun haben, sondern dem Piratentum aus früherer Zeit gleichen“.

In diesem Jahr entstanden weitere



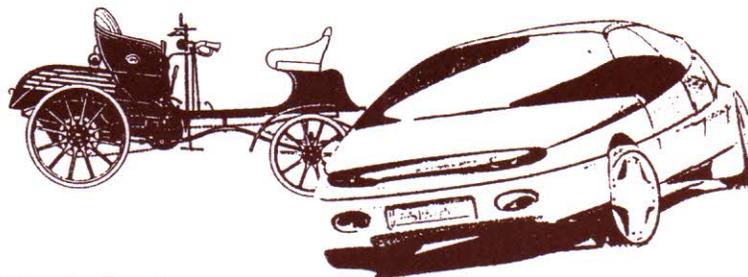
*Die alte Søspejderhytte*

Bootsschuppen in Eigenbau an der Westseite des Geländes, die zunächst gewiß eine Bereicherung waren, später jedoch in ihrem maroden Zustand allmählich zum Ärgernis wurden.

Bemerkenswert ist das unkomplizierte Aufnahmeverfahren in dieser Zeit. So wurde im November 1955 auf Vorschlag des Vorstandes und „Befragen der Mitglieder, ob jemand etwas gegen die Aufnahme der Herren - es folgen 11 Namen - einzuwenden hätte“, fest-

gestellt, daß keine Bedenken bestehen. Somit konnten die neuen Mitglieder aufgenommen werden. Kurz darauf, 1956, erfolgte eine Aufnahmesperre, 1957 wird nach Aufhebung der Sperre beschlossen, dem Vorstand (ohne Befragung der Versammlung) das Recht zur Annahme bzw. Ablehnung von Aufnahmeanträgen zuzuerkennen.

Für 1958 wird die Einrichtung einer „Lästerecke“ und eine 1.



**Zuverlässigkeit**  
seit über 100 Jahren

**Lensch & Co.**

Husumer Straße 76  
Bredtstedt • 0 46 71 / 22 01

**Lensch & Schütt**

Westerende 60  
Viöl • 0 48 43 / 3 42

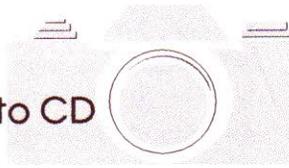
zum 50 - jährigen Bestehen des W.V.G.wünschen Karen - und Otto Schütt alles Gute.



...der Bilderprofi bietet mehr !

Kameras und Ferngläser  
für den Wassersport in großer Auswahl

Fotoarbeiten und Kodak Photo CD  
schnell und gut



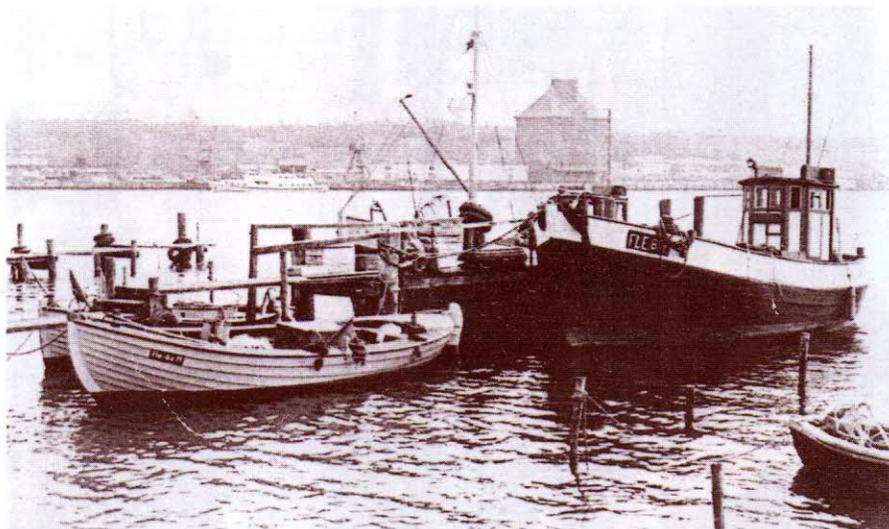
das beliebte Geschenk:  
Luftaufnahmen von  
Flensburg und Harrislee



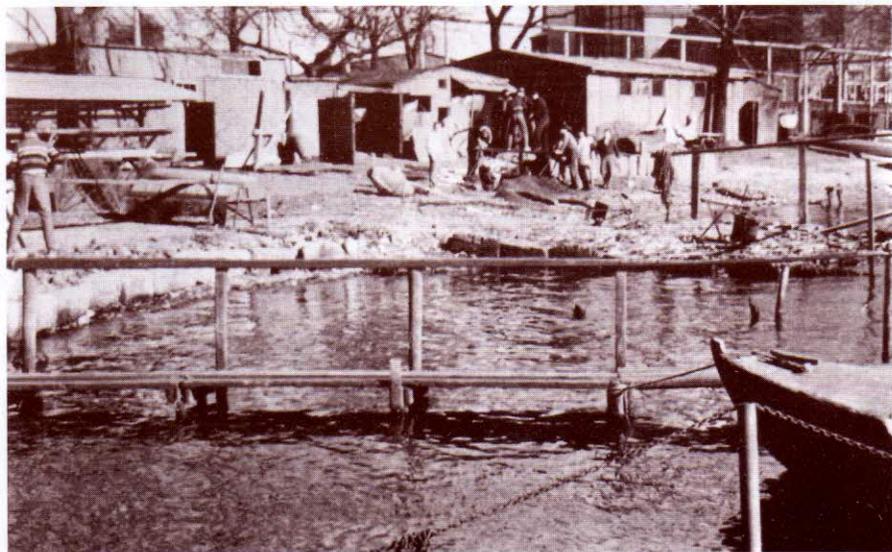
Neustadt 63, 24939 Flensburg, Tel.: 0461/42706 — Am Markt 4, 24955 Harrislee, Tel.: 0461/78238

Elektrifizierung des Vereins beschlossen.

Ein Mitglied regt an, „darauf hinzuweisen, daß die Mitglieder etwas mehr Wert auf die Garderobe zu den Versammlungen legen möchten, außerdem die Versammlungen nicht als Trinkgelage anzusehen, denn letzteres wirke sehr störend und ließe an Aufmerksamkeit fehlen.“



*Unsere Fischerbrücke*



*Vorbereitungen zu Kaiarbeiten*

Das ist in Kürze, was das 1. erhaltene Protokollbuch an Freud und Leid hergibt. Man erkennt, wie mit Schwierigkeiten gerungen, wie Streitigkeiten geschlichtet, ja wie man sich in den ersten Jahren zusammengerauft, dabei manch schöne Tradition begonnen und „angenehme Freizeit durch Ausübung des Wassersports genossen“ hat. Nebenher entstanden eine ganze Reihe von Eigenbauten, über die ein weiterer Abschnitt dieser Festschrift berichtet.

Ich habe die Anfänge des Ver-



»Fofftein«

einslebens etwas ausführlicher beschrieben, um den im Verein herrschenden Geist, um die Struktur des WVG deutlich werden zu lassen.

Im folgenden werde ich mich auf die „großen“ Ereignisse, Bau-maßnahmen und Geländeverbesserungen beschränken. In der Jahreshauptversammlung

vom 12.12.1958 werden 35 Segel-, 18 Motorboote und 6 noch im Bau befindliche Boote registriert. Der Kassenbestand beläuft sich auf DM 403,72. Dennoch wird in dieser Versammlung beschlossen, den Strand durch eine Pier zu begrenzen, das ganze Gelände aufzufüllen und zu begradigen. Mit der Führung der Arbeiten wird Egon Baden

beauftragt. Außerdem will man endlich die Veranda erweitern, denn „... man habe immer noch keine Stelle im Gelände, wo man sich mit den Frauen aufhalten könne.“ Für die Jugendabteilung wurde ein 1. Jugendboot angeschafft, wofür ganze DM 200,00 bewilligt wurden.

Einen Höhepunkt stellte die Taufe der 3 Delta-Boote „Greif“, „Rubin“ und „Huschewind“, die im Verein gebaut wurden, am 1. Mai 1960 dar. Im festlich ge-



Karl Feckes

schmückten und mit großem Aufwand an Arbeitsdienst aufgeräumten Gelände wurden die 3 Boote zu Wasser gelassen unter starker Beteiligung von Mitgliedern und Gästen. In dieses Jahr fällt auch die 1. Anregung, eine Paketregatta durchzuführen; doch darüber mehr an anderer Stelle.

Am 05.05.61 wurde beschlossen, Hütte und Schuppen der Seespeiderer für DM 200,00 zu kaufen und damit einen Schlußstrich zu ziehen unter die gemeinsame Benutzung von Haus und Gelände. Das „Clubhaus“ wird jedoch ausdrücklich als Provisorium angesehen und an dem Bau eines größeren Clubhauses in naher Zukunft gedacht. Um die Uferkante zu begradigen, wird in Eigenleistung die „Halbinsel“ abgetragen und der Ponton gesprengt. Damit kann an den Ausbau der Brückenanlage herangegangen, Wasserleitungen verlegt und weitere Bootsplätze bereitgestellt werden. Ein Toilettenhäuschen zu bauen, scheidert zunächst an den Kosten, dagegen macht man sich nun daran, die begradigte Uferkante mit



*Elsa an der Slipbrücke*

selbstgegossenen Betonplatten zu befestigen. Erst 1964 konnte das erste Toilettenhäuschen neben der Slipbrücke fertiggestellt, Slipwagen und Nordwinde in Betrieb genommen werden. Die Erweiterung der Anlagen durch den Bau der Nordbrücke 1965 machte offensichtlich den Erwerb größerer Boote möglich, so daß die Slipbahn neuerdings auf 8 to Belastung erprobt werden mußte. Zahlen mögen den damaligen Einsatz der Mitglieder erkennen lassen. Beim Bau der

Brücke haben 52 Mitglieder 1202 Arbeitsstunden geleistet, so daß die Kosten bei DM 3905,00 gehalten werden konnten.

Ende 1965 ist für den Historiker des Vereins ein bedauerlicher Einschnitt: Hier enden nämlich die handschriftlich erstellten Protokolle der Schriftwarte, zunächst noch in Sütterlin- dann in lateinischer Schrift, sauber, wie gestochen, eine Freude, sie zu lesen. Von da an sind es unpersönliche Schreibmaschinen-



*Erste Uferbefestigung*

seiten, deren Inhalt nur wenig mehr über den Schreiber aussagen kann. Ein tiefer Einschnitt ergab sich auch aus dem Wechsel des Vorstandes. Am Anfang 1967 übergab der verdienstvolle 1. Vorsitzende, Heinrich Petersen, der 10 Jahre lang mit bis zur Erschöpfung reichender Hingabe die Geschicke des Vereins geleitet, durch seine nach außen so ruhige Art manchen Sturm geglättet, manchen Streit geschlich-

tet und so manchen Heißsporn zur Raison gebracht hatte, der, selbst voller Ideen und Pläne, Anregungen aufnahm und in die Tat umsetzte, der dem WVG ein ganz spezifisches Gepräge gegeben hatte, das bis heute spürbar geblieben ist, sein Amt an seinen Nachfolger. Er wurde 1967 zum Ehrenvorsitzenden ernannt, als Helmut Hinrichsen für die nächsten 10 Jahre das Vereinsruder in die Hand nahm. Nicht nur personell, sondern auch materiell trat



*Die Jollenbrücke*



*Heinrich Petersen (Heine P.)*

in diesem Jahr ein bedeutender Wandel ein. Der Bau von Booten aus Polyester erhöhte die Möglichkeiten, ergab größere Bootsformen, führte zu höherem Komfort. Das bedeutete jedoch zugleich notwendige Planungen für Brückenerweiterungen, Wasseranschluß, Bootsliegeplätze im Winterlager und schließlich auch Bau eines Clubhauses, das den Bedürfnissen eines modernen Segelhafens gerecht wurde.

Ende der 60er Jahre braute sich über der Galwik Unheil an. Die Stadt drohte, den Pachtvertrag nicht zu erneuern, so daß nach Ausweichmöglichkeiten gesucht wurde. Die Ecke vor dem Wasserwerk in Ostseebad wurde in Aussicht genommen, jedoch bald wieder fallengelassen. Schließlich glätteten sich die Wellen und ein neuer Pachtvertrag sicherte dem Verein sein bisheriges Zuhause. Neue Vereinssatzungen und Ordnungen wurden nach unendlichen

Debatten beschlossen, schon 1972 über einen Clubhausneubau nachgedacht. 1974 entstand die Mittelbrücke mit Mastenkran und Plauderkanzel

In einem 1977 gewählten Planungsausschuß machte man sich Gedanken, wie in Zukunft die „Galwik“ aussehen sollte: Abriß der baufälligen Schuppen, Überdachung einer größeren Fläche als Winterlager, Clubheim, Schwimmbrücke und vieles mehr.



*W. Hamann beim Plattenbau für die 2. Uferbefestigung*

Erster Erfolg war die Planung und der Bau des Clubhauses. 1977 trat an die Stelle von Helmut Hinrichsen der bisherige 2. Vorsitzende Manfred Krapat. Er konnte seinem Vorgänger Dank und Anerkennung des Vereins für seine Vorstandsarbeit aussprechen, vor allem für die geleistete Konsolidierung der Vereinsgesetze. Krapat ging dann gleich zu Beginn seiner Amtszeit an die Ausführung des Hausplanes heran. Ein 75 m<sup>2</sup> großes Fertighaus wurde nach Herstellung des Fundamentes in Eigenleistung mit leichten Veränderungen aufgestellt und konnte am 24. März 1979 mit Vertretern aus Politik, Verwaltung und der an der Förde beheimateten Segelvereine in einem würdigen Festakt eingeweiht werden. Am Bau waren fast alle Mitglieder tüchtig beteiligt, so daß bei 600 Stunden Eigenleistung die Kosten bei etwa 45000 DM lagen. Damit war ein bedeutender Schritt zur Modernisierung der Galwik getan. Manfred Krapat und Gert Petersen machten sich dann an die Planung der neu-



*Helmut Hinrichsen*

en Schwimmbrücke, die am 09.05.81 eingeweiht werden konnte. Ein wichtiges Ereignis fällt in die Amtszeit von Manfred Krapat: Zum ersten Mal ließ sich am 26.04.80 eine nicht kleine Zahl von Bootseignern mit ihren Booten durch einen Kran, den „roten Willy“, ins Wasser tragen. Das wiederum erfüllte den Vorstand mit Bangen, ob auf die Dauer die Uferbefestigung einer solchen Belastung würde standhalten können,



*Manfred Krapat*

also neue Planungen zur Uferbefestigung. Diese umfangreiche Unternehmung kam aber erst 1985 zur Ausführung und wurde dank Unterstützung von Stadt und Land erstmalig von einer Tiefbaufirma ausgeführt.

1984 trat der gesamte Vorstand aus Enttäuschung über das Verzetteln der Mitglieder bei der Wahl von Neuaufnahmen zurück und Hans-Jochen Ehrhardt wurde zum 1.

Vorsitzenden gewählt. Manfred Krapat ist es daher hoch anzurechnen, daß er dennoch weiterhin seine Hilfe, besonders zur Planung einer neuen Südbrücke, zur Verfügung stellte und seine Erfahrung auf dem Gebiet wieder in Zusammenarbeit mit Gert Petersen einbrachte. Die ganze Anlage einschließlich Südbrücke wurde am 15.05.87 in einem Festakt, wobei außerdem 4 Boote getauft wurden, eingeweiht. Walter Hamann, das einzige noch lebende Gründungsmitglied der WVG, gab mit einer Riesenscheure den Weg auf die neue Brücke, an der sich 32 Liegeplätze ergaben, frei.

Noch aber wurde immer wieder - im ganzen 18 Jahre - über den Abriß der Schuppen, die teilweise bereits vom Verein übernommen, aber von den Privatschuppen nicht zu trennen waren, diskutiert. Der neue Vorsitzende hatte in Egense am Limfjord einen Hafen erlebt, wie er auch in der Galwik gefallen könnte. Er bat Otto Luchte, unseren be-



*Das neue Jugend- und Vereinsheim*

gabten Kunstmaler, auf die neue Brücke zu gehen, sich umzudrehen und sich zwischen dem Schuppen von Gert Petersen und dem von Herbert Köhler etwa 12 - 15 kleine Geräteschuppen in einer durchgehenden Linie vorzustellen und zu zeichnen. Dieses Bild, das 100%ig den Vorstellungen Jochen Ehrhardts entsprach, wurde als Dia bei der Jahreshauptversammlung vorgestellt und erläutert. Bereits an diesem Abend fanden sich 44 Inter-

essenten, die ein „Bienenhäuschen“ zu mieten wünschten. Durch Rolf Weiß wurde in Ekkernförde ein Kostenanschlag und ein Angebot eingeholt und nach zwar sehr schwierigen Verhandlungen mit den Schuppen-eignern der Abriß der Schuppen und die Planierung der zu bebauenden Fläche durch die Fa. Wübbenhorst ausgeführt. Georg Pohl und „Kalle“ Biedermann übernahmen die Bauleitung und durch den Einsatz aller Mieter



*Einweihung der erten Schwimmbrücke 09.05.81*

konnte 1981 das Richtfest festlich begangen werden: 16 kleinere Geräteschuppen sowie 2 größere für die Jugendabteilung und die Takelmeisterei bildeten nun die Westgrenze des Grundstücks und die Fläche davor bietet genügend Platz für Bootsplätze im Winter und Pkws im Sommer. Die Mieter haben die Häuschen mittlerweile nach eigenem



Geschmack eingerichtet und darin fast ihr 2. Zuhause gefunden.

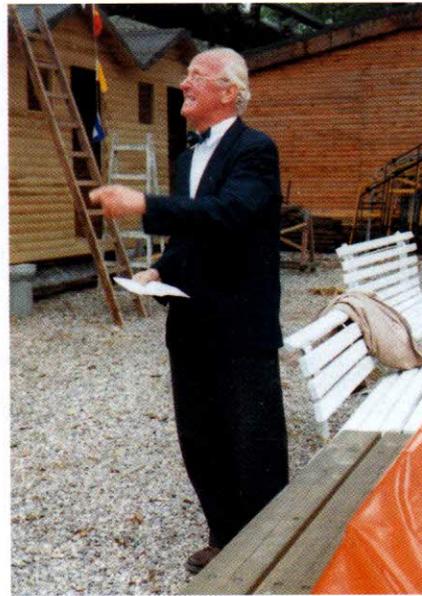
Als letzterhin zu nennendes Bauvorhaben sei das neue Toilettenhaus genannt, das nach exakter Planung von Kalle Biedermann, Heinz Briese, Walter Niß und Rudi Anstett in einem Winter (1992 - 93) hochgezogen wurde. In der Jahreshauptversammlung 1991 stellte sich Hans-Jochen Ehrhardt nicht wieder zur Wahl und machte einer jungen „Gang“ den Weg frei, ihre



*Die neuen Geräteschuppen*

Ideen und ihren Kurs zu verwirklichen. Hans Luchte wurde zum 1. Vorsitzenden gewählt, unterstützt von dem langjährigen 2. Vorsitzenden Horst Schultz, vor allem aber durch seinen Takelmeister Kalle Biedermann. Eine Gang von „Technikern“ hat die „Schreibtischtäter“ abgelöst und das - so scheint es - zum Besten des Vereins.

So konnte das erwähnte letzte Bauvorhaben gelingen, so entstand - hier müssen „Abi“ Wölffel und „Domi“ Domikowski ..... erwähnt



*Jochen Erhardts Richtspruch*

werden - ein Schwimmponton zur Ausbildung der Kinder, die von Ragnar von Winterfeld und Tim Schultz in hervorragender Weise betreut werden. Ein neuer Slipwagen entsteht und vor allem sind umweltfreundliche Maßnahmen in der Planung, die ein Abwaschen der Schiffe auf der Slipbahn ermöglichen, ohne zu Verschmutzung des Hafenwassers zu führen.

Das ist der Stand der Dinge heute. Nur einige wenige Namen sind genannt; viel mehr hätten es sein



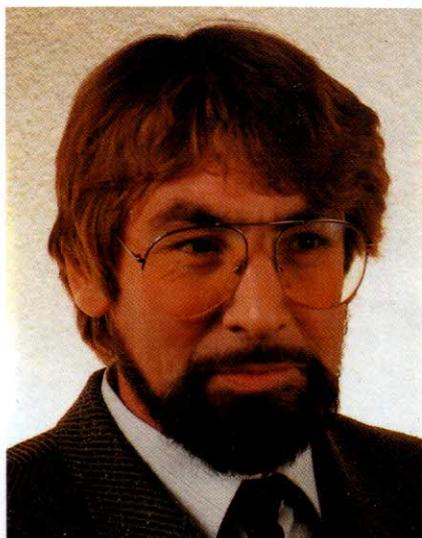




Arbeitspause

müssen. Aber alle die, die zur Förderung unserer Gemeinschaft ihren Teil beigetragen haben, aufzuzählen, war nicht möglich. 50 Jahre WVG - eine lange Zeit - eine Zeit des Aufbruchs und der Entwicklung zu einem Verein, der um seinen Wert weiß und selbstbewußt in die weitere Zukunft blicken darf.

J. Ehrhad



Hans Luchte

## *Bootsbau und Umbauten im WVG*

Einer der wesentlichen Merkmale der Mitglieder des WVG ist es, möglichst alles selber zu machen.

Dies erkennt man nicht nur auf dem Gelände des WVG, ob Kaimauer, Clubhaus, Brückenanlagen, Sanitärgebäude, Geräteschuppen, sondern auch ein großer Bestandteil unseres "Bootsarkes" ist selbstgemacht.

In den 50 Jahren des Bestehens des WVG sind eine Vielzahl von Eigenbauten entstanden. Hauptsächlich Ursache hierfür war wohl, daß nach den ersten Nachkriegsjahren für solchen "Luxus" kein Geld in den Händen der einfachen Bevölkerung war.

Jeder Groschen ist knapp gewesen und wenn ein einfacher "Arbeiter" zu einem Boot kommen wollte, konnte er es nur schaffen durch den Selbstbau oder er hatte die Möglichkeit, ein altes, gebrauchtes Boot zu erwerben, welches es dann mit viel Liebe und Arbeit zu restaurieren galt.



*Transport der »Fortuna«*

1938, lange bevor der WVG gegründet wurde, ist in der Galwik Wassersport und Fischerei betrieben worden. Schon im Jahre 1938 erbaute sich der Bootsbaumeister Heinrich Petersen seine "Fortuna". Dieses erste in der Wassersport Galwik in Eigenbau erstellte Segelboot entstand auf der "Bauwerft" in der Michelsenstraße und hatte die Hauptabmessungen:  
Länge = 7,00 m, Breite = 2,40 m.



*Stapellauf der »Fortuna«*



*1978 wurde die »Fortuna« 40 Jahre alt. Dieses Ereignis wurde gebührend gefeiert.*

**rainer haar** KG

**VOLVO  
PENTA**

Vertragswerkstatt

Engelsbyer Str. 9 • D-24943 Flensburg  
Tel. 04 61 / 60 85



Vertragswerkstatt seit über 20 Jahre für Volvo Penta

Ersatzteile • Service • Ruder- und Wellenanlagen •  
Yachtelektronik • Bootsheizungen • Schiffbetriebstechnik

**A. H. JOHANNSEN**



**Rum-Import  
Spirituosen – Liköre  
Weingroßhandel**

**Marienburg – Flensburg – Telefon 04 61 / 2 52 00**

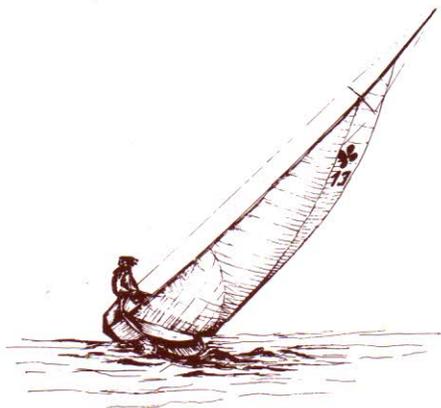
## Die Kleeblattboote



*Sturmregatta der Kleeblattboote*

Aus oben genannten Gründen war es nur natürlich, daß sich bei der Herstellung von Booten "Eigentümergeinschaften" bildeten, die sich zusammenschlossen, um kleine Serienboote zu erstellen. Eine dieser Serien war die Serie der "Kleeblatt-Boote" (oder auch "Sünschien-Klasse" genannt). Die Kleeblatt-Boote wurden von Mitgliedern der SVF-

Flensburg entwickelt und der Typ wurde rasch auf der Flensburger Förde und der Schlei bekannt. Die Boote zeichneten sich für damalige Verhältnisse durch Schnelligkeit und Stabilität aus. Für den Selbstbau waren sie besonders geeignet, da das Boot einen Knickspant-Rumpf hatte und die Außenhaut somit durch Leistenbeplankung hergestellt werden



konnte. Daher war es nur natürlich, daß die drei "Bootsbauer" Harald Hunsänger, Peter Peters und Max Gebert sich entschlossen, selbst diese schmucken Kielboote zu bauen.

Die Werft der Kleeblatt-Boote befand sich in der alten Essigfabrik. Für den Transport wurde ein alter Opel P4 gekauft und die Achsen eigens hinfüt umgerüstet. Die Kleeblatt-Boote oder Sünschien-Klasse war die 1. Serie von Eigenbauten in der WVG. Die Eigner waren: Max Gebert, Peter Peters, Harald Hunsänger und Axel Andresen.

# **FLENSBURGER YACHT-SERVICE**



An den  
Wassersportverein Galwik e.V.  
Strandweg

24939 Flensburg

16.02.95

Sehr geehrte Damen,  
sehr geehrte Herren,

zu Ihrem Jubiläum - *50 Jahre Wassersportverein Galwik e.V.* - gratulieren  
wir herzlich.

Für die Zukunft wünschen Ihnen Geschäftsleitung und Mitarbeiter des  
Flensburger Yacht-Service stetigen achterlichen Wind, ruhiges Fahrwasser  
und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel.

Flensburger Yacht Service GmbH

  
Gerd Johannsen



Stapellauf der drei Kleeblattboote

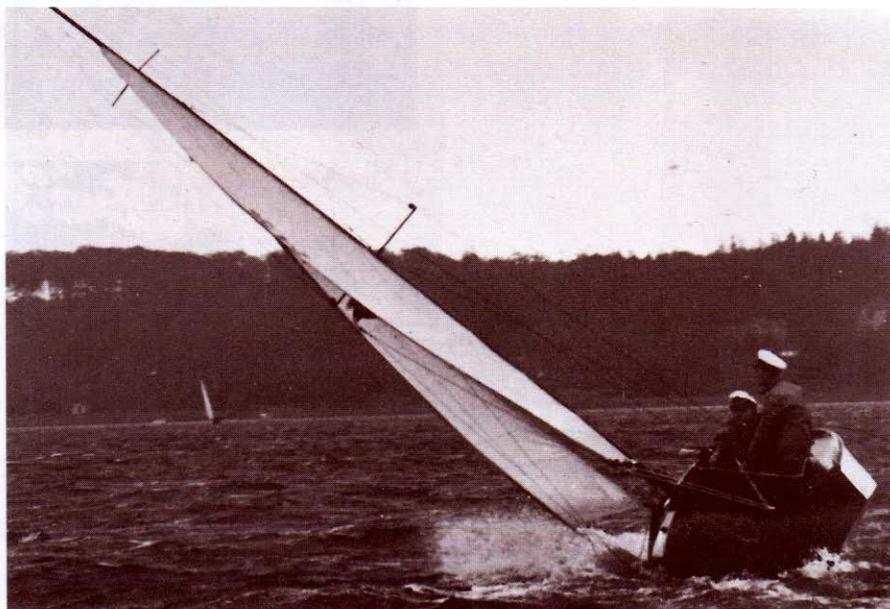
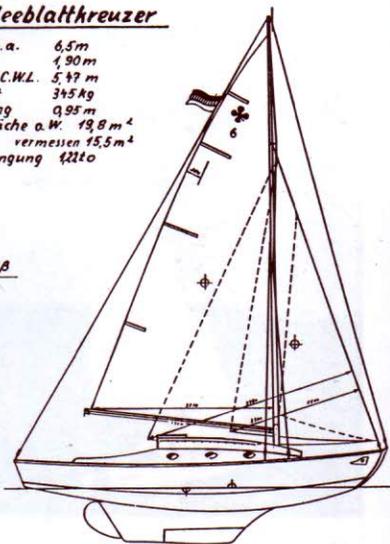


Transport zur Galwik

**12to Kleeblattkreuzer**

Länge u. a. 6,5 m  
 Breite 1,90 m  
 Länge C.W.L. 5,47 m  
 Ballast 345 kg  
 Tiefgang 0,95 m  
 Segelfläche a.W. 19,8 m<sup>2</sup>  
 vermessen 15,5 m<sup>2</sup>  
 Verdrängung 422 t

Segelriß

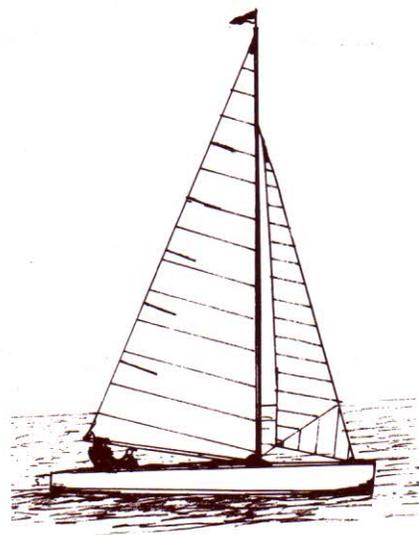


»Silvio« Max Gebert WVG

## Die Kometboote

In den Jahren 1952/53 bauten sich H.H. Petersen, H. Bastiansen, Max Gebert, Bolle Lippert und Horst Schulz aus Sprengbooten des 2. Weltkriegs die Kometen-Klasse.

Der Rumpf wurde überholt und man einigte sich auf eine einheitliche Takelungsart. Die Masten wurden aus frisch aus dem Wald geschlagenem Holz gefertigt.



*Komet*



*Kometboot*

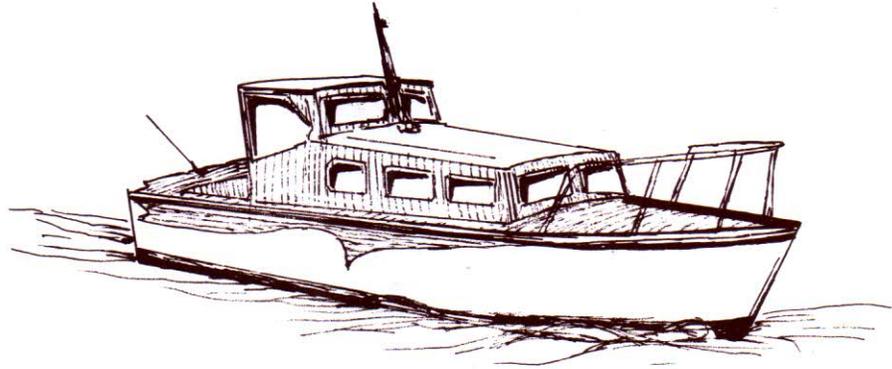


*»Min Söten« wurde 1959 von einer offenen Jolle zum Jollenkreuzer umgebaut.*

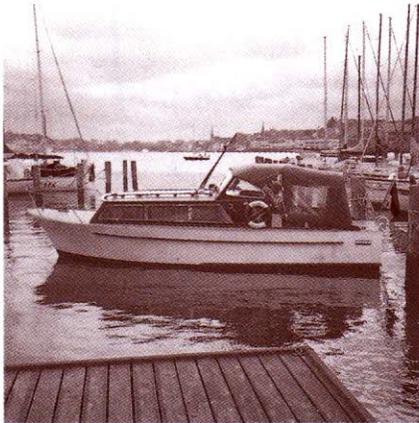
## Motorboote

Da der WVG ein Wassersportverein und nicht nur ein Segelverein ist, ist es nur natürlich, daß auch Motorboote im WVG gebaut werden.

So bauten sich im Laufe der Vereinsgeschichte Klaus Nielsen, Alfred Polnikow, Harald Hansen, Oskar Rahf und Herbert Rahf ihren Traum - ein Motorboot.



*»Krone« erbaut von Oskar Raaf*



*»Möwe II« von Peter Ebsen*



*»Sepia«*

*Konstrukteur, Bootsbauer und Direktor in einer Person,*  
so stand es am 25.04.1964 in der "Flensburg Avis".

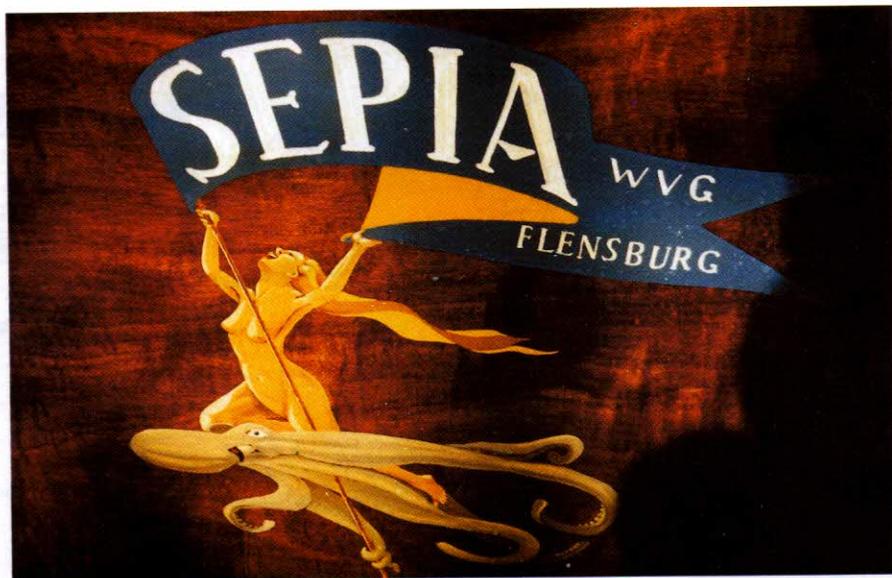
Die Idee für den Selbstbau bekam Herbert Raaf, als er mit seiner Frau Ine auf dem Selbstbau seines Vaters, der "Krone", im Sommer 1960 Urlaub machte.

Die Abmessungen des Rumpfes ergaben sich automatisch - »Schuppengröße« und keinen Zentimeter mehr. Der Ruderstand wurde so konstruiert, daß er nachträglich außerhalb des Schuppens montiert werden konnte.

Nach 2 1/2jähriger Bauzeit, wobei ein nicht unerheblicher Faktor der Bauzeit das Geld war, zum Beispiel:

Der Motor sollte 6.150,- DM kosten, ein normaler Monatslohn betrug zu der Zeit ca. 400 DM.

Jeder Tag der Freizeit wurde aufgebracht für den Bootsbau. Die erste Tour führte automatisch nach Dänemark zum Tanken, in den "Egern-Sund": Der Diesel kostete dort nur ungefähr 9 Pfennig der Liter.



*Das Heck der »Sepia«*



*Stapellauf der Sepia*

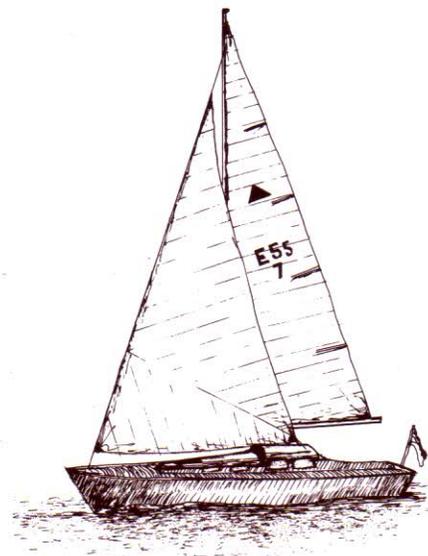
## *Delta-Boote 1960 - 1961*

Aus der Tagespresse 1960: "Drei Männer bauten sich drei Delta-Boote"

Zwei Jahre Bauzeit jetzt beendet, morgen ist Stapellauf in der Galwik. Drei Dinge haben sie gemeinsam: die Liebe zum Wassersport, die Freude am Segeln und eine gute Portion eisernen Willen, die nun einmal nötig ist, wenn man sich vorgenommen hat, ein solches Delta-Boot zu erbauen. Die zwei Jahre Bauzeit waren hart, aber die Schwierigkeiten sind heute vergessen.



*Hans Lucassen*



Die Auslosung der Boote erfolgte 1/2 Jahr vor der Taufe, damit jeder seine speziellen Wünsche noch einbauen konnte.



*Hans Lucassen, Harald Hunsänger, Günter Karau und Emil Liebscher*

## Die Dogger-Boote

Die Konstruktion der Dogger-Boote ist aus Holland gekommen. Auch diese Form war ein Knickspant-Rumpf und eignete sich besonders für den Selbstbau. Gerade die Holländer waren in der Zeit vor den Kunststoffschiffen auf dem Gebiet "Boote für den Selbstbau" führend.

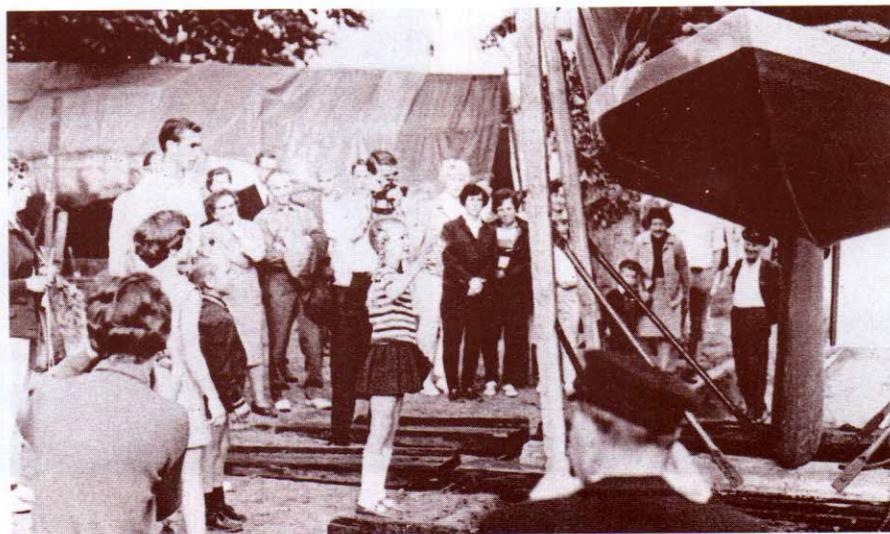
So kamen viele bekannte Schiffstypen und -linien aus Holland. Besonders Van-De-Staat hat sich einen Namen als Konstrukteur gemacht, indem er auf die besonderen Wünsche des Selbstbaus und Ausbaus von Kasko-Typen einging.

Bekannte Typen zum Selbstbau sind:

Dogger, Delta, Wibo, Waarship



*Taufe »Ilsebill« und »Tina« 5.7.1968*



*Abslippen der »Ilsebill«*

## Die Waarships

Noch heute laufen im WVG zwei Waarschiffe.

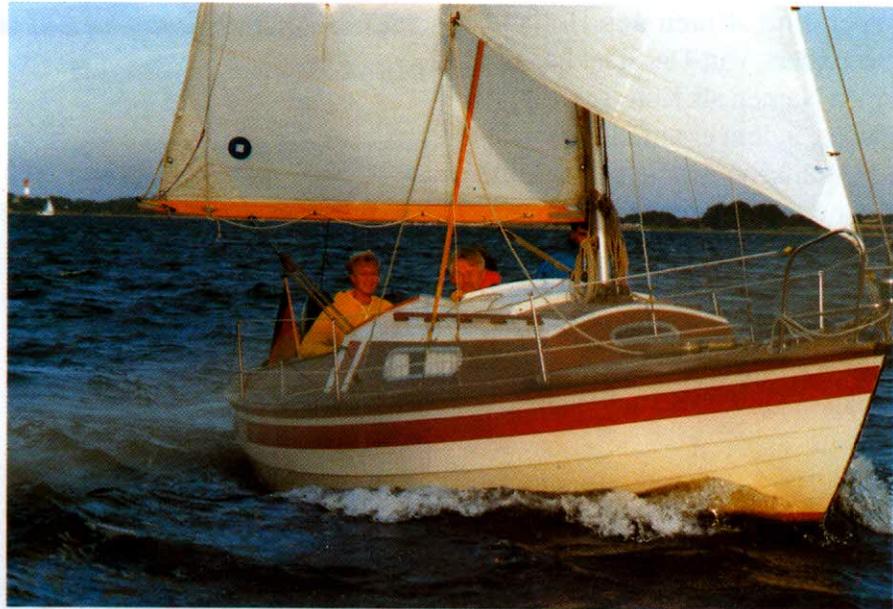
In den Jahren 1967 - 1968 entstanden 3 Stück von dieser Sorte. Sie wurden erbaut von: Franz Aschendorff, Bernd Eickhoff und Horst Schulz.

Die Rümpfe der Waarships wurden »frei WVG« von Holland bis zur Galwik gebracht.

Bernd und Ede Eickhoff plankten ihren Rumpf eine Planke höher auf und bekamen so mehr Innenraum. Horst Schulz baute seine »Britt« auf dem Firmengelände seines Chefs



»Balu«

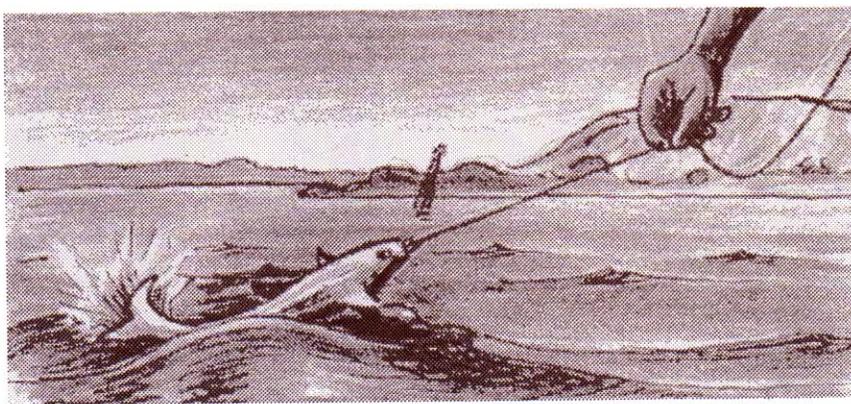
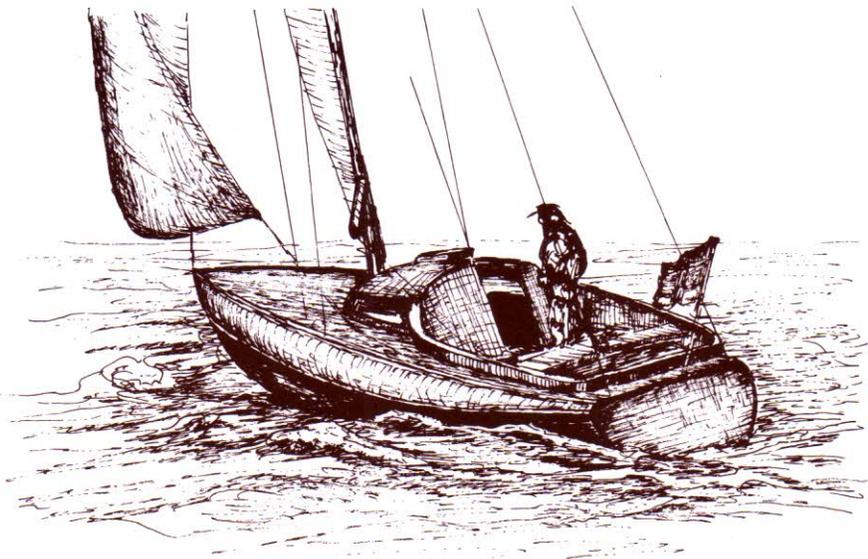


»Balu«

## Die sogenannten Luchte-Kreuzer

Im Jahre 1969 entschlossen sich die Brüder Hans und Bobby Luchte zum Bau eines Bootes. Die Boote wurden von den beiden konstruiert, worauf eine längere Zeit verwendet wurde, da das eine Boot das Meisterstück von Bobby werden sollte. Nach Aufriß der Spanten im Maßstab 1 : 1 und Übertragung von der Zeichnung konnte mit der Erstellung der Eichenspanten begonnen werden. Für die Spanten wurden ca. 2 700 m Leisten benötigt, die dann verleimt wurden. Nach Aufstellung der Spanten, des Vorstevens und des Spiegels konnte damit begonnen werden, die Außenhaut zu fertigen

Die beiden Brüder und der angehende Bootsbaumeister und Freund aus Kiel, Fred Grape, entschlossen sich, in Hamburg einen ganzen Mahagoni-Stamm zu kaufen, aus dem sie die Leisten der formverleimten Mahagoni-Außenhaut in voller Länge geschnitten bekamen.

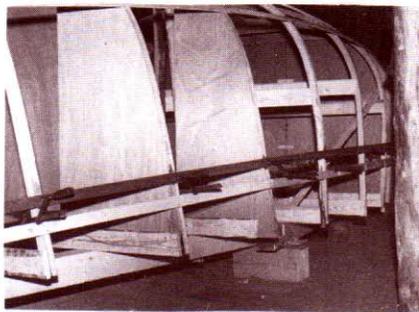


Diese Neuentwicklung fand im Freundeskreis, im WVG und auch bei anderen Wassersportlern regen Zuspruch.

Die Boote hatten für die damaligen Verhältnisse sehr viel Platz unter Deck und versprachen, auch recht seetüchtig zu sein. So war es kein Wunder, daß im Laufe der Entstehungsphase der 3 Holzboote der Entschluß gefaßt wurde, eine Negativform zu erstellen.

Nach zuerst 5 Interessenten - Dieter Pohle, Helmut Menge, Karl Mathiesen, Hans Hermann Petersen und Rolf Weiß - wurden in den Jahren 1972 - 1975 noch weitere 6 Ausbauschalen in der "Werft", der Scheune am Harrisleer Kreuz, hergestellt, die dann in ganz Schleswig-Holstein und Hamburg ausgebaut wurden.

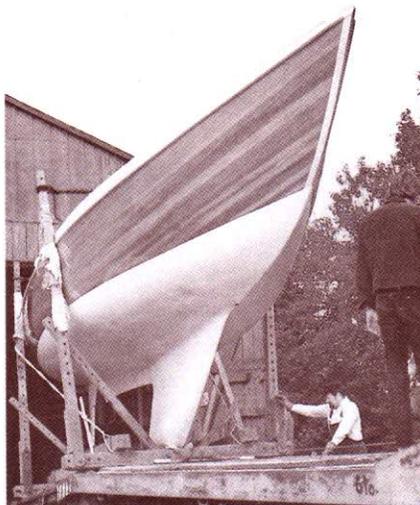
*Einen Tag vor der Taufe der Boote wurde eine Münze geworfen, um zu entscheiden, wer von beiden welches Boot bekommen sollte, denn man mußte ja noch den Bootsnamen am Abend vor der Taufe anbringen.*



*Bauspanten sind aufgestellt*



*Der Rumpf wird gedreht*



*»Firefly« zum Stapellauf*



*Das erste »Luchte-Ei« an der Nordbrücke*

In den letzten 25 Jahren wurden außer den "großen" Neubauten noch diverse Jollen und Beiboote in Eigenleistung hergestellt.

So zum Beispiel von:

Peter Peters	1 Optimisten-Jolle
Schulz	5 Optimisten-Jollen
Georg Pohl	1 Optimisten-Jolle
Rüdiger Kuhnke	1 Optimisten-Jolle
Gert Petersen	1 Optimisten-Jolle
Robert Luchte	1 Optimisten-Jolle
Karl Biedermann	2 Optimisten-Jollen
Axel Pohle	1 Optimisten-Jolle
Hans Luchte	1 Optimisten-Jolle

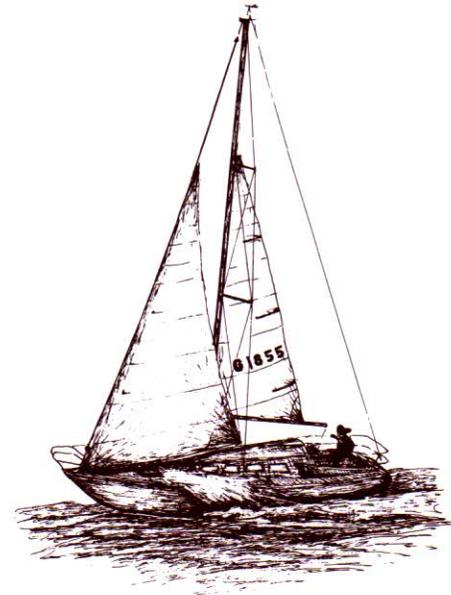
Bei allen Aufzählungen der Bootsneubauten darf aber nicht vergessen werden, auch die größten Um- und Ausbauten von Schalen und Kaskos zu erwähnen, denn die zentrale Frage des Geldes für



»Gitte«

ein Boot hat im WVG immer eine Rolle gespielt, so daß sich jeder automatisch die Frage gestellt hat: "Wie komme ich am günstigsten an mein Traumschiff?"

"Diese Überlegungen endeten dann meistens sehr schnell in: "Neukauf ist zu teuer, also was kann ich alles selber machen?" Folgende Liste gibt Aufschluß über die größeren Um- und Ausbauten, die von WVG-Mit-



»Murena I«

gliedern durchgeführt wurden. Zu dieser Auflistung gehört auch die Erwähnung der "Gitte". Das Segelschiff "Gitte" ist das älteste Schiff im WVG, Hugo Niß bekam sie am von F. Heiligtag.

Hugos Sohn, Walter, hat an dem Boot nun in den letzten Jahren von Grund auf eine Überholung durchgeführt.

**Festschrift  
Teil III**

50 Jahre  
WVG



Wassersportverein Galwik e.V.  
Flensburg  
1945 - 1995

## Neubauten im WVG

Baujahr	Erbauer	Bootstyp	Bootsname	Größe L x B x T
1938	Heinrich Petersen	Kielschwerter	Fortuna	7,0 x 2,4 x 0,7
1950	Peter Peters	Pirat		
	Axel Andresen	Pirat		
	Harald Hunsänger	Pirat		
1954-58	Max Gebert	Kleeblatt-Kielboote	Silvi	6,5x1,9x0,9
	Peter Peters		Keen Tied II	
	Harald Hunsänger		Huschewind	
	Axel Andresen		Küsselwind	
1958	Klaus Nielsen	Motorboot		
1959	Klaus Nielsen	Motorsegler		
	Oskar Rahf	Motorboot	Krone	
	Christian Rahf	Pirat		
1960	Hans Lucassen	Delta - Boot	Rubin	7,77x2,4x1,5
	Emil Liebscher		Greif	
	Harald Hunsänger		Huschewind	
1961	Kurt Rueß		Nofretete	
	Günter Karau		Katjo	
1964	Horst Hannes Schulz	Korsar-Jolle	Stups	
1964	Heinz Rühmann	Dogger-Segelboot		
	Harald Giese	Dogger Segelboot		
	Herbert Rahf	Motorboot	Sepia	9,45x3,15x0,9
1965	Nico Schwarz	OK-Jolle		

## Neubauten im WVG

1966	Hans Luchte	OK-Jolle		
	Robert Luchte	OK-Jolle		
1967	Franz Aschendorf	Moskito-Jolle		
	Christian Hansen	Kartamaran		
1968	Bernd Eichhoff	Waar-Ship	Förde-Boy	7,2x2,5x1,1
	Horst Schulz		Britt	
	Franz Aschendorf		Balm	
1970-73	Robert Luchte	Luchte-Kreuzer	Firefly	8,65x2,65x1,45
	Hans Luchte	"	Butterfly	
	H.H. Petersen	"	Røde Ørn	
	Rolf Weiß	"	Falter	
	Dieter Pohle	"	Oktopus	
	Karl Mathiessen	"	Weekend	
1975-78	Peter Peters	3/4 Tonner	Keen Tied	
	Uwe Grammann	Murena	Wega	
1978	Peter Peters	OK-Jolle		
	Kurt Rueß	OK-Jolle		
	Bernd Eichhoff	OK-Jolle		
1979-82	Horst Schulz	OE 32	Samson	
	G. Köpke	Røde Ørn		
1980	Karl Biedermann	Helmsmann	Pjok	
1982	Hans Luchte	Haff 34	Shiralee	
1994	Robert Luchte	Trimaran		



# Große Ochseninsel

Restaurant Café

Essen aller Art  
Spezialität: gebratener Aal

Tel. (0045) 74 67 87 66

## THE ART OF NAVIGATION



### Genial Einfach

GPS - Navigator APN 9

- Folgemodell des APN 8
- mit drei zusätzlichen Tasten
- Anschluss für DGPS integriert
- NMEA-Schnittstelle 0183 vorhanden



### Superflach

LCD - Kartenplotter PCP 207 & 211

- extrem flach (nur 55 mm)
- Auto-Zoom und Plottspur
- NMEA-Schnittstelle 0183 vorhanden
- hinterleuchtetes LCD-Display

### Außerdem im Lieferprogramm:

UKW-See- und Rheinfunkanlagen, Radar, Navtex, Selbststeueranlagen, Bordinstrumente sowie mobile Satelliten-Kommunikation.

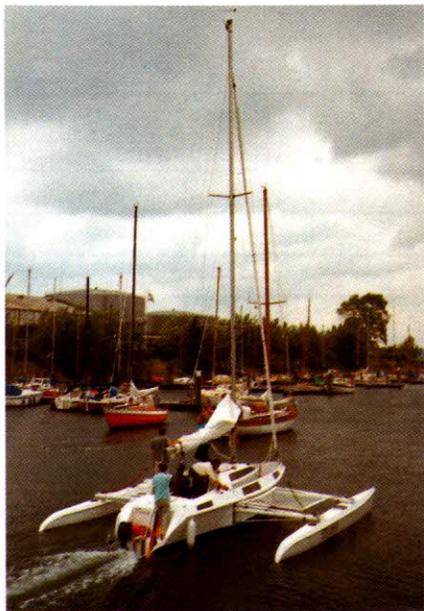


## Dantronik®

Dantronik GmbH  
Helenenallee 4  
D-24937 Flensburg  
Telefon (0461) 81100  
Fax (0461) 8110818

## Aus- und Umbauten im WVG

Jahr	Name	Baumaßnahme	Typ	Bootname
1952	H.H. Petersen	Überholung u. Kiel	Komet	
	H. Bastiansen	Überholung u. Kiel	Komet	
	Max Gebert	Überholung u. Kiel	Komet	
	Bolle Lippert	Überholung u. Kiel	Komet	
	Horst Schulz	Überholung u. Kiel	Komet	
1954-55	Hans Lucassen	O-Jolle		
	Hans Lucassen	Schwert-Kreuzer	Min-Söten	
1955	E. Badens	Deck, Kajütte u. Mast	Gr. Seekreuzer	
1958	P. Peters	Deck, Kajütte u. Mast	5 mR	Keen Tied
1962	Peter Peters	Deck und Kajütte	6 MR	Keen Tied
1980	Egon Baaden	Deck u. Kajütte	Seefahrt Kreuzer	
	Hans H. Petersen	Deck u. Kajütte	Seefahrt Kreuzer	
	Erwin Schmidt	Ausbau	Rettungsboot	
	Tim Schulz	Generalüberholung	Europa Jolle	
1982	R. Gerchen	Generalüberholung	5 er	Merlin
1982	R. Kuhnke	Generalüberholung	Junior	Inga
1993	H. u. T. Schulz	Generalüberholung	Spitzgatter	Niner
1993	Holger Joost	Rigg und Deck	5,5 m R	Styrbjørn



*Trimaran von Robert Luchte*



*»Pjok«*



*»Shiralee«*



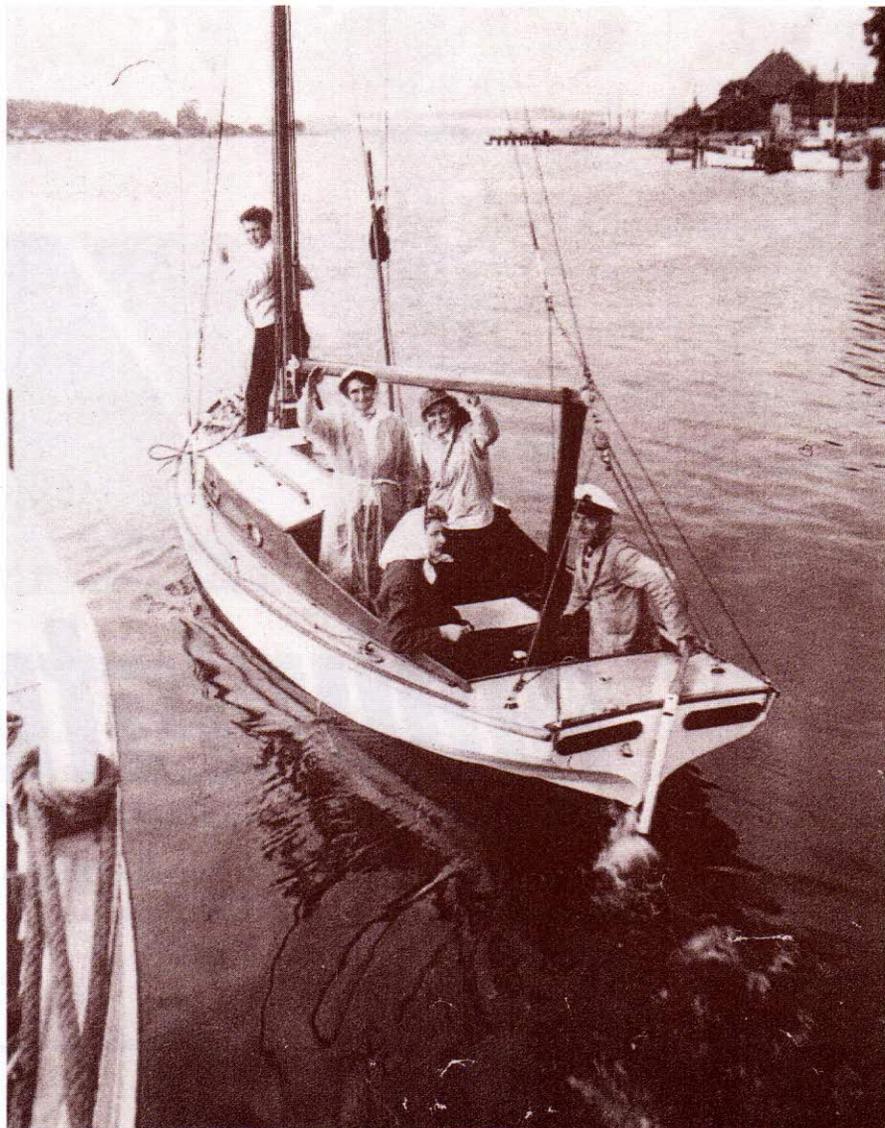
*1. Probefahrt*

### *Unsere Galwik Originale*

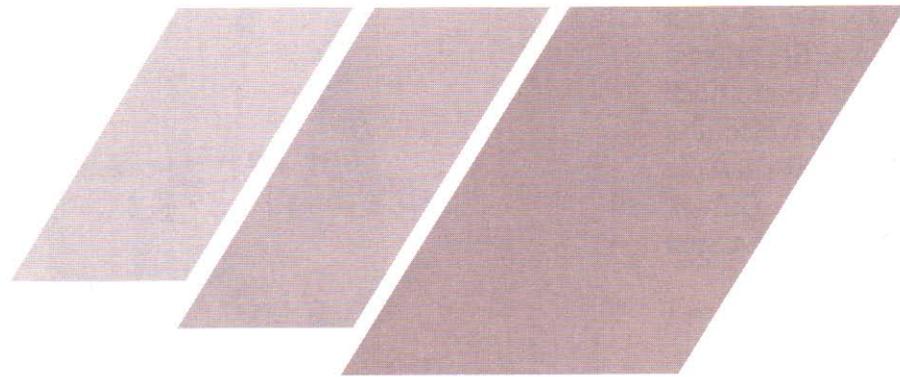
Im Andenken sollen unsere Kameraden weiterleben, »Laß uns Ihr man noch haben« unsere skurilen Kauze unserer Slippgemeinschaft und unseres Vereins. Wir leben mit Ihnen und lieben Sie. Sie prägten und prägen unseren Verein noch heute auf besondere Weise und geben unserer Kameradschaft die Würze. Sie gehören zur Galwik und zeigen deutlich unseren Sinn für Humor.

Auch heute noch im Jahre 1994 tauchen sie nicht nur in der Erinnerung älterer Mitglieder auf, ja es bilden sich neue Typen heran

Nun Sonderlinge sind sie nicht gerade, aber etwas Besonderes bildet sich über sie heraus, so daß sie sich herausheben aus ihrer Umgebung. Da genügt es oftmals schon, daß ein komischer ungewollter Zwischenfall im Zusammenarbeiten, Segeln oder im persönlichen Gespräch passiert und schon hat die Gemeinschaft einen Spitznamen zur Hand, der bleibt



*Oskar Töff-Töff*



**gielvelstein**  
ELEKTROTECHNIK

Elektrische Licht- und Kraftanlagen  
Steuerungen und Antennenbau  
E-Heizung · Alarmanlagen

dann hängen. Später gerät der richtige Name sogar in Vergessenheit und in weiterer Entwicklung bekennen sich diese Mitglieder zu ihrer Eigenart, lassen sich gerne so nennen und zeigen ihren Humor dadurch. So ranken sich mit den Jahren Anekdoten um manches Mitglied.

Lorenz- Weeste verstehste oder Lorenz Kommunist Lorenz Lorenzen.

Lorenz verfiicht mit Vehemenz seine kommunistische Einstellung, dabei kam nach jedem Satz aber »Weehste-Verstehste«. Lorenz ist lange Jahre Kassenwart gewesen.

Karl Lippert war Dachdeckermeister und organisierte in den fünfziger Jahren die Kinderfeste, Als Takelmeister ist er sehr gefürchtet gewesen, da er bei Fehlstunden Auslaufverbot verhängte. Den Spitznahe Kerlchen bekam er durch die Namensgebung seiner Motorboote, sie hießen alle »Kerlchen«



De Dügger

Die Hinrichsen Brüder hatten eine Bergungs- und Taucherfirma und verdienten sich nach dem Kriege eine Menge Geld durch Bergung vor der deutschen Ostseeküste sowie in ganz Dänemark. Dem WVG halfen sie durch Bereitstellen ihrer schweren Gerätschaften für Brückenbau und Schienenverlegung.

Lorn's Gewidder

Lorenz Nielsen bekam seinen Namen durch die Beschäftigung beim Theater, er war dort für die Geräusche zuständig, also auch fürs Gewitter machen.

*Paul »Schrafer« und Hans Albers*

## Oskar Töff Töff

Oskar Nielsen unentwegter Segler und fanatischer Bootsmotoren - Bastler erzählte oft wie gut seine Maschine lief töff-töff-töff. Bei einem Besuch in Gravenstein soll er vom dänischen König ein Fahrrad versprochen bekommen haben.



Paul Andresen ist als aktiver Seemann auf der Kaiserlichen Yacht »Meteor« gefahren, als Nebenerwerbsfischer schrabte er die kleinen Fänge anderer Fischer zusammen und verkaufte sie weiter. Er segelte mit Hans Albers den Mast ab bei den Aufnahmen zur »Großen Freiheit Nr. 7«. Nach der akti-



Hugo Bachmann "Vati"

ven Zeit als Seemann ist er lange Jahre als Bootsmann auf der »Jan Pott« gewesen.

## Vati

Hugo Bachmann wurde von allen: Seinen eigenen Kindern, Mutter Marga und auch von den Vereinsmitgliedern Vati gerufen. Seine Windstärken am Wochenende mußten immer etwas mehr gewesen sein, da er des öfteren See- gras in der Saling hatte.



*Old Hermann*

Heine-Pe  
Heinrich Petersen ist der 3. Vereinsvorsitzende gewesen von 1957 - 1967. Er gehörte der großen Familie der Petersens an, aber die unterschied sich ein klein wenig, er gehörte der Familie der "feinen" Petersens an.

### Old Hermann

Hermann führte in seiner aktiven Zeit als Takelmeister ein strenges Regiment. Bedingt durch seine Körpergröße und Kraft wagte keiner zu widersprechen.

# CHRIECKS

## Geschenkboutique

Inh. Eckehardt Liebscher

**Flensburg, Angelburger Straße 66, ☎ 0461- 27538**

---

*Suchen Sie das Besondere, etwas andere GESCHENK?*

*Dann schauen Sie mal rein.*

*Ich freue mich auf Ihren Besuch.*

Öffnungszeiten: Mo.-Fr. 10-18 Uhr, Sa. 10-15 Uhr



Walter Hamann

und er freute sich diebisch über die erschrockenen Gesichter.

Walter

Walter Hamann war bis zu seiner Pensionierung auf dem Schlachthof beschäftigt, gehörte aber auch zu den sogenannten Nebenerwerbsfischern. Er hat noch aktiv bis zu seinem 97 Lebensjahr sein Boot gepaßt und freute sich, daß seine Zigarren ihm noch schmeckten.



Werner Bon - Bon

Werner Holt von Beruf Bon-Bon Kocher.

Eduard Pitzner war die Seele der »Juchei-Eck« (siehe auch Ede und der Juchei-Club). Er machte sich einen Spaß daraus während der Flickarbeiten an Netzen oder beim Fischeausnehmen sich plötzlich das Messer in den Oberschenkel zu stechen - immer dann, wenn jemand kam der nicht wußte, daß er seit dem Krieg ein Holzbein hatte,



Onkel Ede

# Wochenend- Ausflug über den Atlantik

## Die Segeljacht wurde zum Spielball

Von Dirk Hentschel

Flensburg, 15. November

„Hallo, Freunde, da bin ich wieder. Ich hab' meinen Wochenend-Ausflug um ein Jahr verlängert und bin mal kurz über den Atlantik gesegelt!“ So entschuldigte Abenteurer „Pille“ Zirpel (61) seine verspätete Rückkehr, als er jetzt mit seiner Segeljacht „Seebär“ wieder in den Heimat-hafen des Flensburger Wassersportvereins „Galwik“ einlief.

Im August 1970 hatte sich der Apotheker zu einem Wochenend-Segeltörn verab-schiedet. Doch unterwegs packte ihn das Fernweh und er segelte munter drauflos. Ein kräftiger Wind brachte Dr. Werner Zirpel nach sechs Wochen Fahrt zunächst auf die Kanarischen Inseln.

Nach dem Einbau einer Selbststeuer-anlage startete der Einhandsegler zum Törn über den großen Teich. Nach 28 Ta-gen Fahrt landete er wohlbehalten in Bridgetown auf Barbados, Vorbei an den Bahamas kreuzte „Pille“ dann in Palm Beach in Florida auf.

Auf der Rückfahrt lernte er den Atlan-tik von der gefährlichsten Seite kennen: Orkanböen mit Windstärke um 10 herum machte die Segeljacht zum Spielball der meterhohen Wellen. Tausend Seemeilen vor England bahnte sich dann das Ende an: Der Fußlock des Mastes brach, und der Mast ging im Sturm über Bord.

Da tauchte der norwegische Bananen-Dampfer „Golaburg“ auf und nahm „Pille“ an Bord. Ein holländischer Frachter barg die Segeljacht.

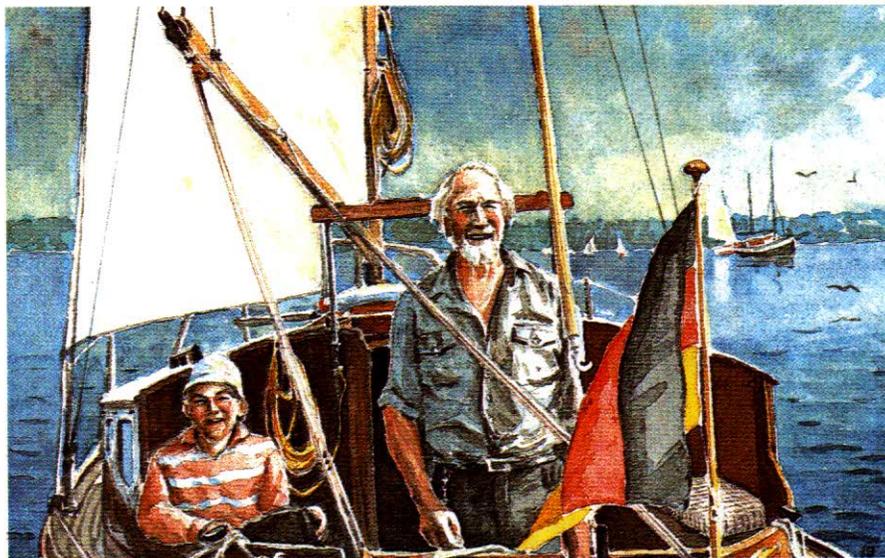


Im Jubiläumsjahr 1970 führte die WVG eine Jubiläumsregatta durch, und ein weiteres Ereignis sorgte für Schlagzeilen. Dr. Werner Zirpel, genannt "Pille" segelte mit seinem Boot "Seebär" im Alter von 60 Jahren über den Atlan-tik nach Palm Beach in Florida. Ohne Aufsehen, ja mit den Wor-ten: "Ich segel erst mal nach Ekensund" startete er Mitte Au-gust nach Las Palmas, um von dort in 28 Tagen über den "Teich" zu segeln. Auf der Rückfahrt: Sturm,

Mastbruch, Rettung durch einen norwegischen Bananendampfer, Aufgabe des Bootes. Bergung und Rücktransport von Neuseeland nach Hamburg. Im November 1971 konnte er wieder in der Galwik empfangen werden. Dr. Zirpel wurde für diese Leistung vom Verein zur Förderung des Hochseesegelns Transocean e.V. Cuxhaven die Trans-Ozean-Medaille verliehen.

Otto

Luchte war Hobby-Maler und Hobby-Dichter vieler Vereins-Anekdoten. Die in Versform vorgetragenen Geschichten über kleine Begebenheiten aus dem Vereinsleben, waren immer gespickt mit feiner Ironie. Seine Bilder über das Leben an und auf der Flensburger Förde zieren die Wohnstuben einiger Mitglieder.



*Loch* Schrotegermutter

Betrachtend diese Dinge noch,  
 daß es genau so sei,  
 ist man bereits in Richtung Heima  
 Langballigau vorbei.

Da geht es hart nach Steuerbord  
 und vorne, recht voraus,  
 da steht ein feuerrotes Etwas.  
 Schon fühlt man sich zuhaus.

Sie ist 'ne runde Dame,  
 nicht grade eine "Schöne",  
 hat sie doch alle Schipperknecht  
 als ihre Schmiegenöhne.

Hein Schliep  
Heinrich Jürgensen als Inhaber der  
Firma »Zylinderschleiferei Jürge-  
sen« als Hein Schliep bekannt.



Hein Schliep



Helmut Joost

Helmut Joost

Helmut Joost unser allseits be-  
kannter Kamerad, immer auf  
Recht, Beschluß und Satzung ach-  
tend, als Mahner im Nacken der  
Galwiker und seiner zweiten Lieb-  
lingsrolle bekannt, als Kanonier  
besonderer Segelereignisse mit ei-  
nem Böllerschuß einzuleiten, stil-  
gerecht in fantasievoller Uniform-  
zusammenstellung.

Die größte Leidenschaft aller-  
dings sind aber Schiffe und deren  
segelnde Fortbewegung. Hiermit  
verbrachte unser mit Schleiwas-  
ser getaufter Helmut mehr Tage  
auf der Förde, in Buchten und  
Belte als viele seiner Kameraden.  
Trotz allem schafte er es dann  
auch wie jedes Jahr die weiße  
Farbe auf seine »Tordenskjold«  
zu bringen.

H. Luchte.

## „Paketregatta“

Ein ganz wesentliches Element der zweiten Halbzeit unserer bisherigen Vereinsgeschichte ist die „Paketregatta“, die 1970 anlässlich des 25jährigen Jubiläums des WVG ins Leben gerufen wurde. Initiator, Organisator und Regatta-leiter in den ersten Jahren war der damalige Sportwart Gert Petersen, dessen Crew auf dem Start- und Zielschiff den technischen und organisatorischen Ablauf über etliche Jahre hinweg stets gut im Griff hatte.

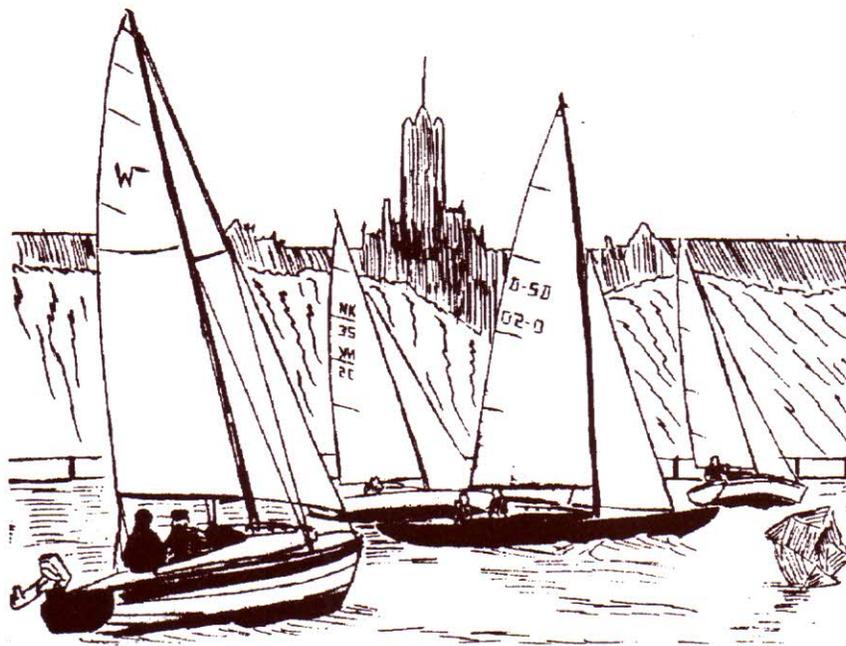
Diese Veranstaltung fand dann in guter Regelmäßigkeit 20 Jahre lang in jedem Frühsommer statt, bevor am Ende der Achtziger Jahre die Interessenten ausblieben, obwohl man schon 1986 mit dem WSF und dem SSFH eine Veranstaltungsgemeinschaft gebildet hatte, um mehr Teilnehmer auf die Regattabahnen zu locken.

Die Notwendigkeit einer solchen Maßnahme war am Anfang nicht denkbar gewesen, hatte sich die Paketregatta mit bis zu 130 Boo-

ten in über 25 Klassen schon recht schnell zur „zahlenmäßig größten Regatta der Flensburger Förde“ entwickelt.

Zwei zugkräftige Argumente lockten diese großen Teilnehmerzahlen in den ersten Jahren auf die Regattabahnen, einerseits das Paket als Ersatz für das ansonsten unpersönliche Meldegeld, verbunden mit der Gewißheit, daß

jede Mannschaft, die das Ziel erreicht, ein solches Paket entgegennehmen durfte und dabei so manche nette Überraschung auspacken hatte, andererseits gewährleistete die Einteilung der Boote in viele kleine Klassen, daß hier dann auch vergleichbare Boote mit nur geringer Zeitvergütung gegeneinander antraten.



*Paketregatta vor Mürwik*

Und für dieses zweite Argument waren die Galwiker geradezu prädestiniert, waren doch im Verein recht viele Umbauten und Eigenbauten, die nicht unbedingt in der großen Regattaszene der hochgezüchteten und nach neuesten Vermessungskriterien gestylten Rennyachten zu Hause waren, mit denen man aber gut und sportlich an die Startlinie ging, ohne allzu verbissen auf den Sieg abonniert zu sein.

Die Zeitungsmeldungen schreiben dann auch von „volkstümlich aufgezogener Veranstaltung“ (1970) und „in einzelnen Klassen ausgesprochen sportlicher Wettkampf“ (1971) oder „... Spaßregatta“ (1972). Am besten beschreibt aber der Schlußsatz in der Ausschreibung 1972 das Motto: „Einen Preis bekommt jeder ....., .. aber gewonnen hat, wer am meisten Spaß hatte!“

Gesegelt wurde in der Regel auf zwei verschiedenen langen Bahnen, von denen die Seebahn bis vor Langballigau bzw. bis vor Neukirchen führte, die kleinere Bahn hingegen immer auf der Innen-

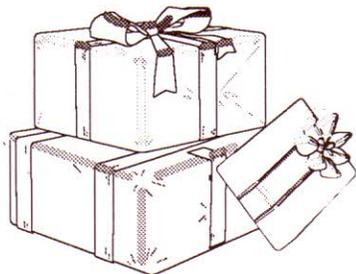
förde ausgelegt war. Start und Ziel war immer in der Wasserslebener Bucht. Liest man die im Tageblatt veröffentlichten Ergebnislisten, so stellt man fest, daß die Paketregatta bei allen Vereinen an der Förde gleichermaßen beliebt war, daß aber die Galwiker selbst auch gerne bei den Klassensiegern dabei waren.

Waren die Preise in den ersten Jahren durchweg die vielzitierten Pakete, die der Regatta den Namen gaben, so wurden in späteren Jahren dann auch gesonderte Preise vergeben, so z. B. die „Förderglocke“ für das schnellste Schiff nach gesegelter Zeit auf der Seebahn.



*Paketregatta*

In der ersten Hälfte der Achtziger Jahre wurden dann aber keine Pakete als Einsatz mehr angenommen, da mitunter recht „lieblosen Inhalts“, stattdessen wurde dann ein Meldegeld erhoben, von dem die Veranstalter dann Pakete zusammenstellten. Nach wie vor bekam jeder Zieldurchgang ein Paket.



*Walter Niß*

ZIMMERMEISTER



**Zimmerei – Innenausbau – Hausreparaturen  
Anfertigung von Yachtzubehör in Teak und Mahagoni**

Eckernförder Landstraße 16 • 24941 Flensburg

Telefon 04 61 / 9 60 97

## Jugendabteilung

Am Anfang war viel freies Gelände, ein Juchhei-Club und eine Gruppe „Spejder“, Seepfadfinder, mit denen dieses Gelände sozusagen „besiedelt“ wurde.

Diese enge Nachbarschaft provozierte direkt einen Zusammenschluß der WVG-Jugend und der Spejder - allerdings nicht ohne Debatten, wie es ja auch heute noch gehalten wird - zum Vorteil der Jugendlichen, die damit in den Genuß kommunaler Zuschüsse von damals unwahrscheinlichen 100,00 Mark kamen: Die Jugendabteilung war geboren im Jahr 1947. Mit übernommen oder genutzt wurden ein Marinekutter und 2 Aalborg-Jollen, die jedoch später mit einem Teil der Spejdermannschaft zum Flensburg Yachtclub übersiedelten.

Von der Gründung der Jugendabteilung bis im Jahr 1962 hatte Helmut Joost das Amt des Jugendwartes inne, und die ersten Mitglieder der JA waren Hans-Herm. Petersen, „Ali“ Walter Jacobsen und Gert Petersen.

H. Joost schwärmt heute noch von dem Eifer dieser Mitglieder, die sich von 16,00 Mark wohlverdient als Lehrlinge Boote zusammensparten und mit viel Eigenleistung zum Segeln brachten. Es liefen zu der Zeit 4 Komet-Boote im Verein.

Von 1962 bis 1965 übernahm Karl Mathiesen - Karl „Maler“ - die Jugendabteilung und bis 1970 dann Hans Luchte.

Der Bootsbestand veränderte sich natürlich auch. Nach einem geklinkerten Spitzgatt, dessen Name wegen fehlender Klebebuchstaben von „Fifty-Fifty“ in „Fiffi“ geändert wurde, tauchten mit der Luchte-Ära 2 OK-Jollen auf, die noch über das Jahr 1970 hinaus liefen, in dem Jürgen Fabricius zum Jugendwart gewählt wurde.

In dieser Zeit kam ein Junior hinzu, der sehr gern gesegelt wurde,



Zum  
50 jährigen Vereinsjubiläum  
gratulieren wir ...

repro **AS**  
druckvorlagenherstellung

ochsenweg 302, 24941 flensburg, telefon 0461/94212 fax 94330

da er als sicheres und schnelles Schiff galt und eben ein Kielboot war. Mit einem weiteren Junior von Holger Joost zusammen wurden Fahrten weit in die dänischen Gewässer gemacht.

Die Aufgaben des Jugendwartes wurden dann in folgender Reihenfolge übernommen von:

1976 - 1986 Martin Heuermann / Axel Pohle

1986 - 1988 Ingo Peters / Herbert Heuermann

1989 - 1992 Axel Pohle / Martin Heuermann

1992 - Ragnar v. Winterfeldt / Tim Schulz

Von 1976 an wurde die Arbeit des Jugendwartes erstmals von zwei Personen wahrgenommen. Dies war als Jugendwart Martin Heuermann, und ihm zur Seite stand der damalige Pressewart Axel Pohle. Beide teilten sich bis 1986 die Arbeit in der Jugendabteilung. In dieser Zeit wurden 2 Kielboote aus Kunststoff vom Typ MY angeschafft. Auch wurden mehrere



*Kinderfest und Opti Taufe*

Ausbildungsfahrten mit der 31t Ketsch "Solitaire" und dem Eintonner "Pumpnickel" unternommen.

Von 1986 - 1989 teilten sich Ingo Peters und Herbert Heuermann gleichermaßen die Jugendarbeit. Während dieser Zeit wurde erstmals auf das Vereinschiff des Schleswig-Holsteinischen Segler-

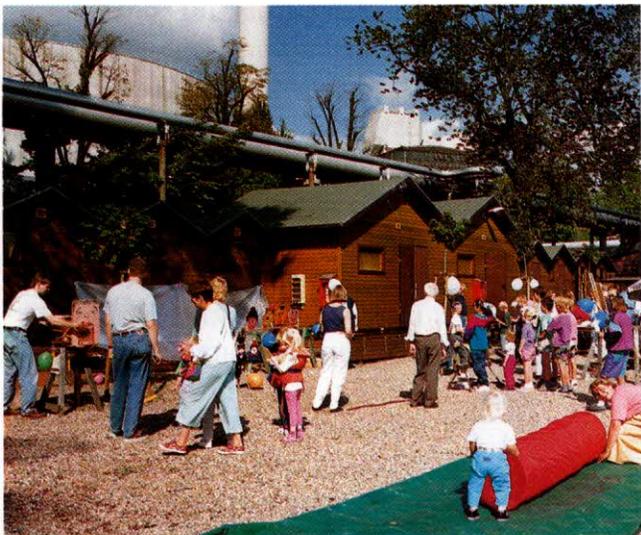
verbandes zurückgegriffen, und eine Ausbildungsfahrt organisiert.

In den Jahren 1989 bis 1992 haben dann nochmals Axel Pohle und Martin Heuermann die Jugendabteilung geleitet, bis dann 1992 Ragnar von Winterfeld und Tim Schulz die Jugendabteilung übernommen haben.

Die Größe der Jugendabteilung schwankte immer zwischen 10 und 20 Mitgliedern. Teilweise wurde geworben, teilweise hatten die Jugendwarte erheblich zu tun, die große Zahl der Kinder schadensfrei über das Training zu bringen.

Durch die Winterlichen Theoriestunden werden die praktischen Kenntnisse untermauert und durchweg in Zertifikate umgesetzt, so daß die Mitglieder der Jugendabteilung mit seglerischen und nautischen Qualifikationen in die Vollmitgliedschaft entlassen werden.

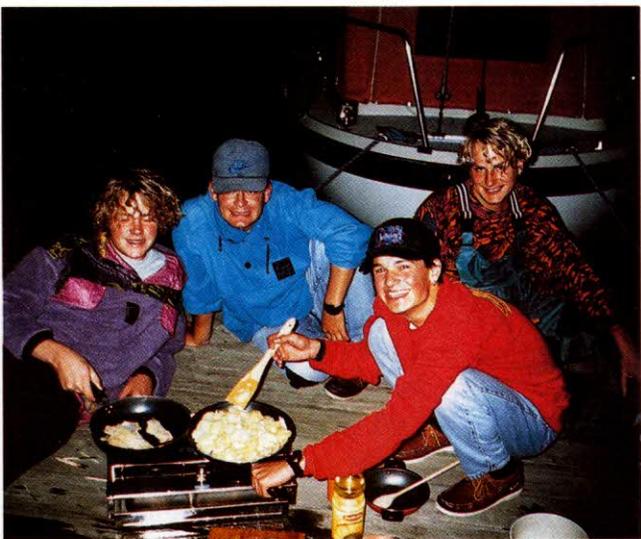
Mit jungen Jugendwarten und weiterhin verändertem Bootsbestand wurden häufig Regatten beschickt, beginnend mit Opti Jollen, die zum Teil in Selbstbau entstanden und fortgesetzt dann mit den Helmsman MY. Hier wurden auch wieder lange Fahrten mit elterlicher Begleitung durchgeführt, und gute Regattaergebnisse erreicht -erfreulicherweise- auch durch Mädchencrews.



*Kinderfest*



*Jugendboot »My«*



*Pfingstour*



*Opti-Ausbildung*

Sicher ein Höhepunkt war die Übernahme eines 9 m Kielschiffes durch die JA im Jahre 1993 - Höhepunkt war das Segeln, aber auch der Arbeitsaufwand, der die Jugendlichen bis an die Grenze ihrer Kräfte beanspruchte.

Hervorzuheben ist eine Aktivität, die zur Einführung einiger Diskussionen bedurfte, da Aufsichtspflicht, rechtliche Gesichtspunkte, aber auch Zeitaufwand und Satzungsregeln Einfluß nahmen: Die Betreuung von Kindern ab etwa 6 Jahren.

Zur Zeit besteht die Gruppe aus 18 Kindern, die an die Arbeit mit Optijollen herangeführt werden. Natürlich gibt es noch keine Regatta-Ambitionen für die Kurse „zwischen den Pfählen“, aber die intensive Aufsicht und Beschäftigung miteinander sollte nicht zuletzt auch vereinsfördernde und soziale Effekte erreichen.

Es bleibt festzustellen, daß die Mitglieder der JA durch verständnisvolle Betreuung im Verein die

Bereitstellung eines ordentlichen Klubhauses und einer - natürlich den finanziellen Möglichkeiten angepaßten - Bootsausstattung zu gemeinschaftlichen Erfahrungen geführt werden, die sicher weit über die Zeit in der JA hinaus wirken werden.

Die Jugendabteilung ermuntert zur Überleitung auf einen Kurzen Ausblick in die neuen Fünfziger: z.Zt. wird, wie schon erwähnt, unter der Leitung von Ragnar von Winterfeld und Tim Schultz eine Gruppe von Kindern zwischen 5 und 12 Jahren in zum Teil von Flensburger Firmen gesponserten Optimistjollen ausgebildet und für den Segelsport begeistert. Hier wächst ein Nachwuchskader für den Weg heran, der optimistisch in die Zukunft blicken läßt.

*Jürgen Fabricius Axel Pohle*

### **Zukunftsaussichten**

Im Hinblick auf die kommenden Jahrzehnte ist auch ein neuer Slipwagen gezeichnet (Konstrukteur

C. Martinen) und wiederum im wesentlichen von „Abi“ und „Domi“ zusammengeschweißt worden. Im Zusammenhang damit wurde die Bootswaschanlage erneuert und erweitert, so daß in Zukunft die Boote an Land genommen und umweltfreundlich auch mit Druckstrahlern gereinigt werden können.

In der Planung und seit 6 Jahren durch Umlagen angespart ist auch der Abriß und Neubau der Nord- und Mittelbrücke, so daß der Bootshafen in den nächsten Jahren ein völlig neues Gesicht bekommen wird.

Mit diesen Plänen und voller Optimismus geht`s in die nächsten 50 Jahre.

*J. Ehrhardt*

## Dank

Ein Buch wie dieses kann nicht ohne das Zusammenwirken vieler entstehen.

Die Autoren danken daher allen Informanten und Leihgebern in den Reihen des WVG für die vielen Gespräche und Informationen. Nicht alles, was zur Sprache kam, wurde in diesem Buch verwendet,

aber für unser Archiv aufbewahrt. Aus der Material- und Datenflut wurde versucht, eine geeignete Menge für dieses Buch herauszufiltern. Nicht immer mag es gelungen sein, die richtige Mischung zu finden.

Unser herzlicher Dank gilt neben den aktiven Informanten auch den

leisen Geschichtenerzählern, ohne deren Detailrecherchen wir nicht in der Lage gewesen wären, die Auswahl zu treffen.

Befreundeten Firmen, die mit Geld- und Sachspenden unser Jubiläumsbuch unterstützt haben, sagt der Vorstand ebenfalls Dank.

50 Jahre WVG

Herausgegeben vom Wassersportverein Galwik e.V. · Flensburg

Koordination: Hans Luchte  
Bildmaterial: Archiv WVG, Archiv R. Kuhnke, Otto Luchte †  
Textbeiträge: R. Kuhnke, H. Luchte, J. Erhardt,  
J.Fabricius, G. Petersen, C. Martinen, A. Pohle

Redaktion und  
Gestaltung: R. Kuhnke, H. Luchte  
Umschlagidee: Björn Kuhnke  
Foto-Reproduktion: Foto-Raake  
Litho: D. Pohle  
Druck: H. Alsen  
Bucheinband: Bogbinderi Møller, Haderslev DK



*Unser Archivar R. Kuhnke*

