

Wolfgang Pilz 1986

RCCGD

Informationen

15.03.1987

Nr. 171

Kahn- Reisekalender 1987

Osterreisen

Große Andalusien-Rundfahrt

5.-17. April 1987 DM **2395,-**

San Francisco

16.-22. April 1987 DM **2190,-**

Studienreisen

Israel

22. März – 1. April 1987 DM **2340,-**

Brasilien

24. April – 12. Mai 1987 DM **4995,-**

Zypern

22. Mai – 5. Juni 1987 DM **2095,-**



Reisebüro **KAHN**

Düsseldorf · Am Wehrhahn 22 · Tel. (0211) 36 20 61

Düsseldorf · Nordstraße 69 · Tel. (0211) 4801 23

Düsseldorf · Rethelstraße 136 · Tel. (0211) 62 69 64

INTERVIEW MIT DEM MANN DES JAHRES

Burkhard Könitzer sprach mit Wolfgang Pilz
Im Beiboot zeichnete Annette Lehnacker

Wolfgang Pilz hat 1986 mit 11.200 Ruderkilometern einen neuen Clubrekord aufgestellt, über 5.000 km mehr als der schon imposante Rekord von Herbert von Holtum mit 6.189 km aus dem Vorjahr. Jetzt gilt ein neues Maß, dem normalen Ruderer nicht mehr erreichbar.

Umgänglich und schweigsam am Ufer, zäh und ausdauern im Boot, viele Langstreckenfahrten und bisher ein persönlicher Rekord von 3.500 km, das etwa kennzeichnet Wolfgang Pilz nach zwanzig Jahren Ruderei. Einer, der auf einer Hollandtour mit Hexenschuß ins Krankenhaus mußte, dann aber weiterruderte, "weil es nur auf dem Rollsitze nicht wehtat." Und jetzt 11.200 km ...

Frage: Wolfgang, manche halten Dich für den Mann des Jahres im RCGD, wie findest Du das?

Das ist wohl angemessen. Theoretisch habe ich in einem Jahr sieben Fahrtenabzeichen hintereinander errudert.



Wie würdest Du Deine Leistung selbst beurteilen?

Im Vergleich zu anderen Wanderuderern spricht das Ergebnis für sich. Man muß Blockfahrten wie Konstanz-Rotterdam in 11 Tagen 1.065 km ebenso durchstehen wie Wochenendfahrten nach Friesland über 340 km, wiederholte Zwei-



tages-Etappen Mainz nach Düsseldorf über 235 km und schon mal eine Tagestour von Mainz nach Bonn über 150 km. Schwieriger ist es, einen Langstreckenruderer mit einem Rennruderer zu vergleichen. Die Art der Belastung ist zu verschieden. Auch Kolbe soll 11.000 km in einem Jahr im Skiff rudern. Zähigkeit und Willenskraft sind

sicher vergleichbar. Mich würde interessieren, was ein Mediziner oder Psychologe sagt.

Wie bist Du überhaupt auf die Idee mit dem Rekord gekommen?

Der Rekord von Herbert von Holtum aus dem Vorjahr hat mich erst erstaunt und dann gereizt. Ich wollte ihn übertreffen.

Aber für einen Clubrekord hättest Du dann doch bei 6.200 km Schluß machen können?

Ich wollte wissen, was bei mir möglich ist. Ich rechnete Herberts 6.162 km durch und war mir klar, daß ich die übertreffen könnte. Dann habe ich zunächst 2.000 km draufgerechnet, weil auch Herbert 2.000 km mehr hatte als sein Vorgänger. Naja, habe ich mir dann gesagt, wenn Du Dir 8.000 km zutraust, dann sind auch die 10.000 nicht mehr weit. Also wurden 10.000 km meine Marschrouten zum Jahresbeginn 1986.



Aber wieso dann tatsächlich noch mehr als 10.000 ?

Im April hatte ich schon mehr als 4.000, das lag über dem Plansoll. Da wollte ich sogar Herberts Marke verdoppeln. 10.000 km waren auf einmal kein Fixpunkt mehr. Man muß sich in einem solchen Jahr immer wieder durch Zile motivieren, die weiter liegen als das ohnehin erreichbare. Die 10.000 hatte ich schon Anfang November.



Wer hat Dir geholfen?

Ohne Hilfe und Logistik ist das alles nicht zu machen. Der Ruderausschuß hat praktisch einen Einer, den "Karpfen", für mich freigestellt und manches Auge zugeedrückt. "Kilometer-Explosionen" wie bei mir und bei der Gesamtleistung des Clubs von jetzt sogar 175.000 km sind die Folge von Zugfahrzeugen, Hängern, Dachträgern, Zelten, komfortablen Bootshäusern. Alles ist bequemer und perfekter geworden. Aber am wichtigsten sind die Helfer am Ufer. Mit größtem Dank nenne ich Detlef Amelung. Er hat 1986 rund 22.000 km nur für mich im Auto gesessen, um nur das zu nennen. Ich konnte mich auf ihn total verlassen.

Ein Neusser Ruderer, Stephan, also Nachbar, hat noch 500 km mehr als Du gerudert, übrigens zum 5. Mal hintereinander mehr als 10.000 km. Triffst Dich das?

Überhaupt nicht. Das ist wohl wie bei Bergsteigern. Wir wußten seit Mitte des Jahres voneinander, haben uns aber nur einmal, erst am 28. Dezember, kurz getroffen. Warum auch.

Was war das Schwierigste im ganzen Jahr?

Gleich die erste Fahrt, am 1. Januar 1986 bei minus 5 Grad fünfzig Kilometer stromauf bis Dormagen. Den letzten Kilometer vergesse ich nie.

Dann der plötzliche Hexenschuß im Nacken oder schon im April die Zerrung im Oberschenkel, als ich mehrere

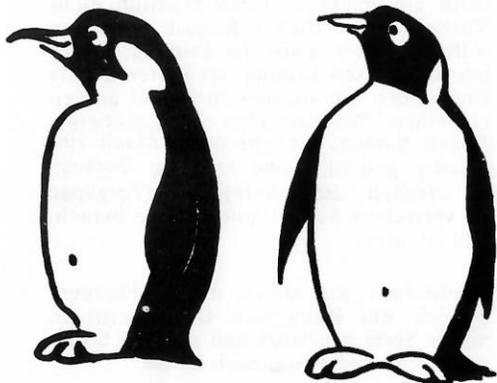


Fahrten abbrechen mußte. So etwas muß man mit sich selbst abmachen.

Und wenn mieses Wetter einem den Schneid nimmt und man in 100m-Abständen mitzählt. Dann habe ich an's Aufhören gedacht, so beim Rudern. Aber an der Pritsche ließ das nach, und mit der Wärme war alles wegblasen.

Und was war das Schönste?

Die Gebirgsstrecke zwischen Bingen und Koblenz bei Sonnenschein. Das intensive Gefühl, das allein zu erleben, auf keinen mehr achten zu müssen, Teil der Natur sein.



Ja, doch, als ich die 10.000 km hatte, exakt in Remagen bei Stromkilometer 633. Das war m e i n Erfolgserlebnis, ein stiller Triumph.

Würdest Du das alles noch einmal machen?

Nein. Es ist sehr viel Quälen, Kampf und Aufwand. Ich habe 1986 meinen ganzen Jahresurlaub, fast den ganzen Urlaub aus 85 und schon einige Tage aus 1987 eingesetzt, habe bei minus 15 Grad in Bootshäusern geschlafen, bin von April bis September jedes Wochenende und fast jeden Tag nach Feierabend gerudert.

Nein danke.

Aber (er lacht) wenn einer den Rekord bricht, dann



MAL WAS ANDERES. . .

Im Herbst des letzten Jahres machte ich mich auf, etwas zu erlernen, was vielen scheinbar so mühelos gelingt:

Anderen etwas vorzumachen, das diese dann nachmachen müssen.

Mich hatte die Hybris gepackt, ich wollte unbedingt den Übungsleiter machen.

Der erste Schock traf mich, als ich erfuhr, man müsse zum Auftakt des Lehrgangs nicht nur ein wenig im Skiff herumplätschern, sondern Voraussetzung für die Teilnahme am Kurs sei, daß man dieses auch beherrsche! Nun, ich hatte im Hafem mit Günter Schroers' Skiffs fleißig geübt – zur Erschwerung der Übung auch mal mit seitenfalsch eingelegten Skulls – und als ich wußte, ich könnte es, konnte ich es auch.

Hinterher kam mir dann alles so läppisch vor.

So fuhr ich also einen Freitagabend im November etwas gespannt aber doch zuversichtlich gen Essen in der sicheren Erwartung, der Methusalem der Riege zu sein. Welch' Erstaunen, ich wurde nur zweiter Sieger, da war wahrhaftig einer älter als ich. Ansonsten traf ich noch einen Mitstreiter aus einem der Vorbereitungslehrgänge, auch schon im beginnenden "Schonalter", der Rest war dann blühende Jugend – so um die Achtzehn!

Ein richtiger Lehrgang beginnt mit einer Ansprache – dann wird erst einmal gegessen.

Danach aber wurde es ernst: der erste Seminarteil beginnt. Es geht um's Rudern, worum auch sonst, es ist schließlich ein Fachübungsleiterlehrgang. Bislang war ich der Meinung, ich könnte rudern, auch theoretisch (Döres hat jedenfalls schon vor vielen Jahren einmal eine dahingehende Bemerkung fallen lassen). Aber seit Volker Noltes Analyse eines Ruderschlages bin ich mir da gar nicht mehr so sicher. Andere hatten bald das gleiche flaue Gefühl im Magen – vielleicht aber auch, weil es inzwischen 22 Uhr geworden war und sie noch keinen Tropfen Bier bekommen hatten. Jedenfalls, um diese Uhrzeit überließ man uns unseren Gedanken und entließ uns in einen trockenen Fernsehabend: der Ökonom war schon zu Bett, das Haus

fest verrammelt und wer einen Ausbruchversuch wagte, riskierte, nicht wieder hineinzukommen – um diese Jahreszeit war es sehr kalt in Essen.

(Am nächsten Wochenende brachte man sich sein Bier selbst mit – prompt war auch der Ökonom über Haustelexphon zu erreichen.)

Sonnabend früh: Skifftest, siehe oben. Dann ein bißchen Geplänkel in der Turnhalle; bis man sich einigermaßen warm geübt hatte, waren die 90 Minuten schon vorbei. Am Nachmittag ging es dann wieder in die Theorie. Diesmal war ich auf sicherem Geläuf. Thema: Anatomie und Physiologie. Was den armen Zauberlehrlingen da an den Kopf geworfen wurde, war schon phänomenal. Während ich krampfhaft die Zusammenhänge zwischen den einzelnen Vorgängen, Zyklen und Formeln suchte, überlegte ich mir, wie denn alle anderen, durch Studium nicht Vorbelasteten, diesen Bereich verstehen sollten. Später, nach der Prüfung, erfuhr ich des Rätsels Lösung: sie hatten all die Fragmente, die auf diesem Gebiet an den einzelnen Wochenenden so herübergeflogen kamen, schlicht und einfach auswendig gelernt, ohne erst den Versuch zu machen, diese komplexen Vorgänge zu verstehen. Schichtheit tut sich manchmal leichter.

Jedenfalls war durch diesen Themenbereich ein Keim von Optimismus in meine Seele gepflanzt und ich fuhr Sonntag Mittag frohgemut nach Hause.

So etwa nach dem gleichen Muster verliefen auch die weiteren drei Kurswochenenden. Man servierte uns eine Fülle von Themen, häufig in einer kräftigen Mischung aller Bereiche nach Art des "Leipziger Allerlei"; manches aber wurde nur angedeutet und erst bei der Prüfung kam ich darauf, daß diese Themen keine "Geheime Kommandosache", sondern nur wegen fehlender Abstimmung der einzelnen Referenten untereinander zu kurz gekommen waren.

Ich "lernte" die Barke zu rudern und man versuchte, aus mir einen Basketballspieler zu machen. Letzteres hielt ich für einen gelungenen Gag der Kursleitung zur Erheiterung der Jugend (so: Maskottchen o.ä. . .). Nebenbei durfte ich aber feststellen, daß sich einige Exemplare der hoffnungsvollen Ruderjugend

zumindest gleich ungeschickt anstellen konnten wie ich. Fazit dieser ganzen Angelegenheit: ich kam schon vorgeschädigt mit verdörschtem Knie zum Skilaufen mit Höck's, das sich an das betreffende Wochenende anschloß.

Ja, und dann war da noch so etwas wie Trainingslehre. Ein Gebiet, auf dem ich Döres Weltmeister und Günter Schroers zumindest 1/2-Weltmeister wählte. Und so etwas sollte ich jetzt lernen? Schwamm drüber, ich hoffe, die beiden haben davon mehr gelernt, als ich?!

Dann waren die Lehr-Wochenenden vorbei, wir sollten nun zeigen, was wir gelernt hatten.

Waren die Prognosen der lieben Clubkameraden, die solches schon hinter sich hatten, Anfang November noch sehr großzügig ("... ach, wenn Du nur ein wenig aufpaßt, reicht das für die Prüfung."), wurden sie später immer konkreter und anspruchsvoller ("... da mußt Du Dir schon ein Programm machen und mit der Uhr durchhüben!").

"Teamchef" Heyder's Panikmache über das Leistungsniveau der Prüfung und der mächtige Umfang der Mitschrift hatten auch nicht gerade für ruhige Weihnachtstage gesorgt.

Mit der entsprechenden "Vorspannung" kamen wir also Anfang dieses Jahres nach Essen.

Freitag Abend noch ein neuer Themenkreis, niemand hört mehr so recht zu; anschließend in intensiven Gesprächen erschrecktes Erkennen der Lücken und Versuch des "Auffüllens der letzten Wissensspeicher".

Sonnabend früh; Beginn in der Turnhalle. Die Prüflinge haben es leicht, es herrscht, auch in der Halle, arktische Kälte, man tut freiwillig mehr, als der jeweilige "Vorturner" verlangt, allein um das Blut am Kreisen zu halten – die Prüfer sitzen etwas abseits auf der Bank, eingehüllt in dicke Mäntel und Schals; sehen sie, was ist verlangt, was ist Zugabe?

Weiter geht es in den Ruder-Eis-Keller. Die Ruderer haben es gut: die dürfen sich bewegen, dürfen – und müssen – Fehler machen. Die Prüflinge müssen sich um die Fehler der Ruderer kümmern

und verfolgen dabei bangend nachdenklich das langsame Hochklettern der Eiseskälte, beginnend bei den Zehen.....
.....etwa in Hüfthöhe ist die Zeit um; als ob es nicht schon kalt genug wäre, wird die Atmosphäre mit dem ersten Hinweis auf den Termin der Wiederholungsprüfung noch nachgefrostet.

Beim Mittagessen gibt man sich betont entspannt – einigermaßen anstrengend. Dann kommt die schriftliche Prüfung. Wenigstens ist der Prüfungsraum geheizt. 25 Fragen gilt es in drei Stunden zu beantworten. Man hat mir beim ersten Ansatz meiner Promotionsarbeit bedeutet, sie sei etwas dünn geraten – nun, solches soll man mir heute nicht nachsagen können. Bei einer gewissen epischen Breite der Darlegung wird die Zeit zum Schreiben knapp. Ich hoffe, die Prüfungskommission hat einen Experten der assyrischen Keilschrift oder zumindest einen Apotheker zur Hand. Nach dem Motto: "Wer Vieles bringt, wird Jedem etwas geben (Goethe) ... und eventuell auch irgendwo einen Treffer landen", kämpfe ich mich durch das Programm. Da sind feste Griffe, aber auch mal trügerische und dann sind da Kletterstellen, bei denen man sich ganz leicht machen und über die man sich einfach hinwegmogeln muß. Aber das gehört zu einem anderen Hobby

Die drei Stunden sind um.

So ein echter Lehrgang endet mit einem Essen und einer Ansprache. Dann fährt man mit einem "Gott sei Dank – es ist endlich vorbei" nach Hause und jeder redet sich ein: "egal, was dabei herausgekommen ist – Hauptsache, es ist vorbei."

Wie gesagt, ein jeder redet sich ein

NB. Nach der ganzen Physiologie hat kein Aas gefragt: "Jott is mit die Doofen!"

Doc

WERDEGANG EINER BRÜCKE:
*Siehe RCGD-Info Nr. 154 vom März 84 und
Nr. 160 vom März 1985*





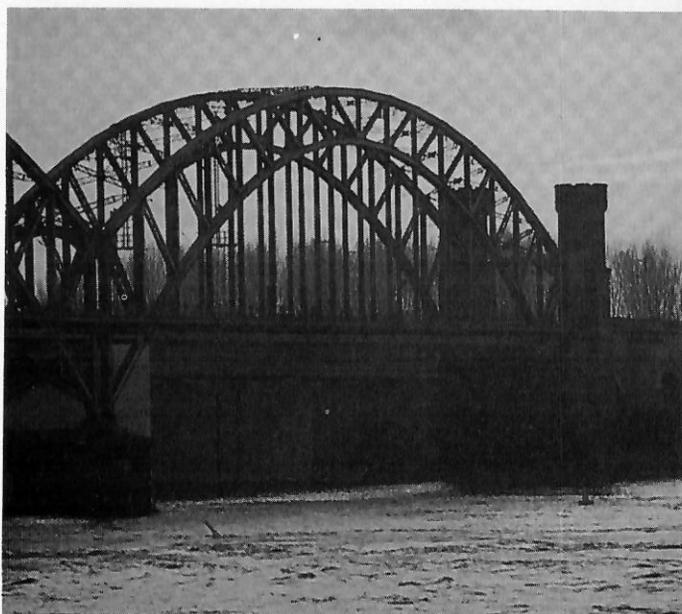
Der Düsseldorfer Bogen

Die Brücke, die 1870 erstmals den Rhein außerhalb einer Festung für die Eisenbahn überspannte, war zweigleisig. Schon um die Jahrhundertwende gab es Pläne, den Personenzugsverkehr leistungsfähiger auszubauen. Der Anfang wurde im Bereich Düsseldorf - Neuss gemacht. 1911 begann der Umbau der Eisenbahnbrücke, eine weitere zweigleisige Brücke wurde errichtet, schließlich die alte durch einen gleichen Neubau ersetzt. Diese Doppelbrücke tat bis zur Sprengung am 3. März 1945 ihren Dienst.

Der Wiederaufbau, der Eisenbahnbrücke erfolgte nach dem Prinzip: aus zwei mach eins. Von den insgesamt acht Bögen, die die Doppelbrücke gebildet hatten, waren vier intakt geblieben.



Eisenbahnbrücke Hamm
Fachwerkbrücke mit
Düsseldorfer Bogen, im Bau,
Eröffnung 1987 geplant,
Düsseldorfer Bogen,
45 Meter hoch,
820 Meter lang,
25 Meter breit,
Spannweite 244 Meter.



Bögen waren seit jeher das Markenzeichen der Hammer Eisenbahnbrücken (kleines Foto).

Großes Bild: Auch beim Neubau wurde dieses Konstruktionselement aufgenommen. Im Vordergrund noch die alte Brücke, die 1988 entfernt wird.

DER DÜSSELDORFER BOGEN – Fortsetzung

Daraus machten die Ingenieure nun eine zweigleisige Bahnbrücke, über die ab Juli 1946 wieder der Verkehr rollen konnte.

Diese zweigleisige Brücke entwickelte sich zum Nadelöhr im Großraum Düsseldorf. Vor allem scheiterte an dieser Engstelle der Ausbau des Personennahverkehrs. Für den geplanten S-Bahn-Betrieb aber müssen zusätzliche Gleise geschaffen werden. So gehört zu den Vorarbeiten, die die Ost-West-S-Bahn erfordert, auch der Bau zusätzlicher Gleise.

Lange wurde gestritten, ob die historische Form der Bogenbrücke beibehalten werden solle. 1983 entschied schließlich die Bundesbahn, daß eine viergleisige Brücke in Fachwerkkonstruktion errichtet wird. Damit die von der Schifffahrt geforderte Spannweite erreicht werden kann, wird das Mittelteil über der 244 Meter weiten Schifffahrtrinne von einem Bogen getragen. Dieser „Düsseldorfer Bogen“ ist bis zu 45 Meter hoch. Die Brücke soll 1987 fertiggestellt werden. Die Inbetriebnahme der Ost-West-S-Bahn ist für spätestens 1990 vorgesehen.

Aus: Die Rheinbrücken - Presseamt der Landeshauptstadt Düsseldorf



8. März 1987: Ehrenmorgen im RCGD



LANGE NICHTS VON DER RENNABTEILUNG GEHÖRT ?

Sicher wird bei dieser Frage so mancher sagen: Stimmt, da war doch noch was . . . ? Wer sich aber interessehalber schon selbst die Frage gestellt hat, wird keine Probleme gehabt haben, sich selbst aufs Laufende zu bringen, denn gerade im Winterhalbjahr sind die Trainingsleute diejenigen, die das Clubhaus garnicht erst in den Winterschlaf fallen lassen. Poschmanns können ein Lied davon singen, wenn auch das Tal in der Umsatzkurve durch diese Tatsache nicht weniger deutlich ist.

Ja, ab 17.00 Uhr ist vom Montag bis Donnerstag das Clubhaus von mehr oder weniger rhythmischen, metallischen Klängen aus schweisstreibender Tätigkeit mit dem eiskalten Stahl durchdrungen. Erst wenn die letzte Trainingsgruppe den Schlüssel abgibt, kann die kleine im Clubgebäude verbleibende Gemeinde an Schlaf oder ungestörten Fernsehgenuss denken.

In aller Regel ist auch am Wochenende der Club Treffpunkt einer viel zu großen Schar von bewährten und angehenden Leistungssportlern, die den Hantelkeller

in mürrischer Laune suchen, weil der Hafen vereist ein Rudern nicht zulässt, und Laufen am ebenfalls vereisten Rheinufer nur den Gesundesten und denen zuzumuten ist, die ausnahmsweise nicht ihre Laufschuhe (absichtlich?) zuhause gelassen haben.

Freitag ist Hallentraining für alle angesagt. Wer sind nun diese "alle"? Ein bunter Haufen Ruderer aus vier lokalen Vereinen, RCGD, WSVD, DRV und NRV, die in diesem Jahr bei der Germania ein gemeinsames Training absolvieren werden. Dazu kommt mehr als eine Handvoll zuverlässiger, ehemaliger Trainingsleute, die abwechselnd die verschiedenen Trainingsgruppen übernehmen und dabei beispielgebend etwas für die eigene Fitness tun.

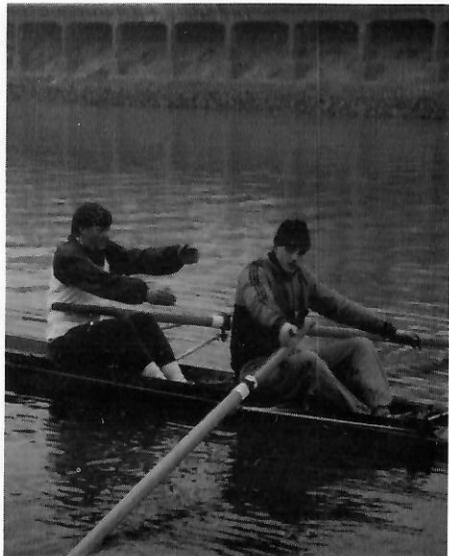
Das Wort "zuverlässig" steht für den beachtlichen Umstand, daß bisher ein Ausfallen einer Trainingseinheit mangels Aufsicht nicht bekannt geworden ist, was – wieder einmal – für notorische Kritiker des Clubgeschehens hervorzuheben ist.

Vielleicht auch ein Umstand, der in dieser Saison eine betont unbürokratische Entscheidungsfreude erlaubt, wenn es darum geht, besonders solche Ruderer des 2. Wegs so rudern zu lassen, wie sie

das gerne möchten, auch wenn sie die strengen Regeln eines gutgeführten Ruderclubs nicht immer hundertprozentig einhalten können.

Zurück zum vernachlässigten Thema der Rennabteilung: Da ist noch von der Trainingsleitung zu sprechen. Für den flüchtigen Beobachter nicht ganz einfach, wenn man sieht, wie sich da drei Germanen die Klinke des Hantelkellers in die Hand geben, und wenn man gehört hat, daß nicht alle WSVD-Ruderer unter der Trainingsleitung Germania trainieren.

Eingeweihte wissen es: Die Germania-Truppe wird von Günter Schroers mit seinem neuen Vize betreut und Dr. "Döres" Cohnen ist Gasttrainer beim WSVD, der mit einer Trainingsgruppe bei uns wiederum Gast ist, aus der aber Ruderer und eine Ruderin in der Germania-Truppe sind, von denen allerdings zwei Ruderer in den letzten Wochen ins WSVD-Lager übergewechselt sind.



Gerade haben wir das Frühjahrs-Ergometer-Fahren hinter uns, bei dem ein Erfolg des bisherigen Wintertrainings doch bei den meisten sichtbar wurde und eine interessante Saison in Aussicht steht. Aber auch die Nachzügler, Kranken, Verletzten, Verhinderten und Unsicheren werden noch Gelegenheit haben, ihren Anspruch unter Beweis zu stellen.

Apropos "Kranke": der kritische Betrachter einer solchen Trainingsmannschaft muß sich schon wudern, wie der erste Eindruck dieser Truppe hochaufgeschossener, durchtrainierter Sportler täuscht: keiner der nicht ein Kreuz zu tragen hat mit irgendeiner Defizienz, in erster Linie des Skeletts, aber auch mit dem gesundheitlichen Allgemeinzustand. Selbst wenn man einen "Simulationsrabatt" für nicht immer ganz ehrliche Krankmeldungen gibt, so ist doch bedenklich, wieviel Trainingsausfall auf Konto Gesundheit geht.

Danken wir Gott, daß unser noch vom Kommerz freier, anspruchsvoller Leistungssport weiterhin junge Leute anzieht, die so eine Chance behalten, der Überzivilisation in bescheidenen Maße entgegenzuwirken, oder ist unser modernes Rudertraining schon ein Teil dieser Überzivilisation?

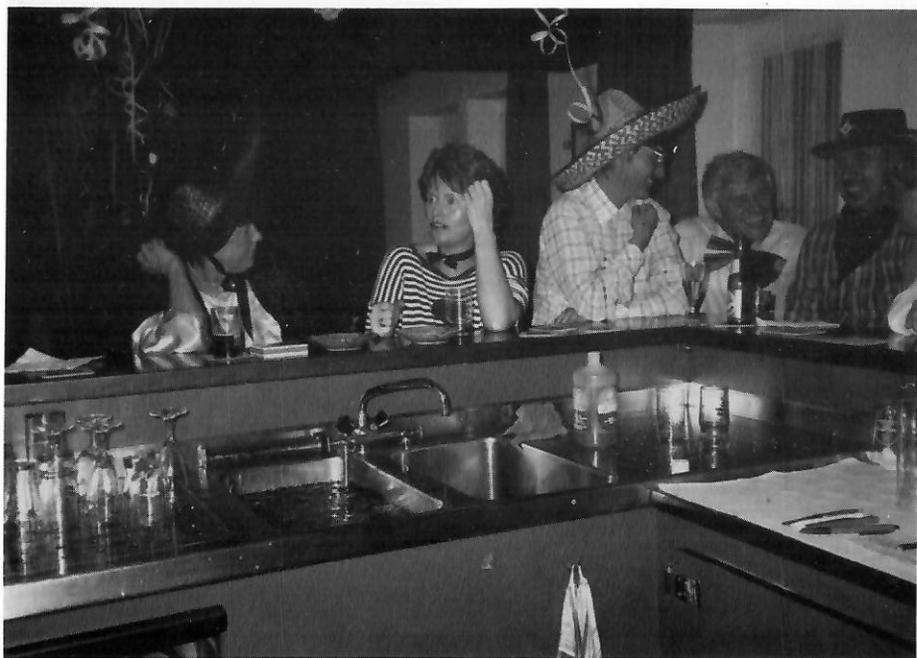
Volker Nüttgen

Wie es sich also heute darstellt, sieht "unsere" Truppe so aus: Keineswegs nur Jugendliche, wie so mancher vermuten könnte: 9 "Senioren", diese jungen Leute also, plagen sich mit der Monotonie des Wintertrainings und denken dabei an hohe Ziele, die aufgrund Alter und Erfahrung wohl mit Eichkranzehren ihr logisches Maximum haben. Bootsgattungen wie leichter Einer, schw. Zweier-ohne, leichter Doppelzweier und eine oder zwei überregionale Renngemeinschaften im Großboot sind anvisiert. Namen sollten zweckmäßigerweise erst im Bericht von der Trainingsverpflichtung genannt werden...

2 Seniorinnen (der Tradition des Rudersports folgend soll die Nennung an der ungalanten 2. Stelle erlaubt sein) planen einen Doppelzweier.

Die Zahl der Junioren läßt sich nicht genau bestimmen – sprechen wir einmal von einer Zahl von rund 15, die mehr oder weniger hart und regelmäßig trainieren konnten und zum Teil recht hohe Ziele haben.

Da ist ein schw. Zweier-ohne von Junioren A, der unbeirrt seine Chance ganz oben suchen will, und eine Berufung zu einem DRV-Lehrgang nach Ratzeburg gibt ihnen Wasser auf die Mühle. Aber auch die Junioren-A-"Basis" schwitzt und kämpft, um den beiden evtl. die Schau



KARNEVAL: 21. FEBRUAR 1987



Wir gratulieren

ZUM GEBURTSTAG

APRIL

1. Bernd Diepenseifen
3. Stefan Romeike
Rolf Schneider
4. Aenne Hilger
6. Hans-Jürgen Vollmar
7. Gerd Grüntjens
11. Jochen Grellmann
Hermann Straßburger
14. Reinhard Unger
15. Rita Lehnacker
Reiner Windhövel
17. Mark Lange
21. Karl-Josef Aßmus
Mark Kutschke
22. Stefanie Knoopen
23. Hans Miebach
27. Jörg Kreuels
Rita Stötzer
28. Ulrich Kleinhans
Georg Offergeld
Helmut Sprunk
29. Liesel Weske

HERZLICHEN GLÜCKWUNSCH

Renate und Thomas Amelung zur Geburt ihres Sohnes Thomas am 12. Februar 87.

MAI

1. Michael Wenzel
2. Alexander Peters
Dieter Verleger
6. Raphael Langer
9. Heidrun Just
10. Gerhard Schulze
11. Peter Wilbert
13. Hans-Horst Kessel
14. Simone Steph
15. Bernd Orlowski
16. Margarete Scheife
Vesa-Henrik Veijanen
17. Ute Könitzer
18. Dietrich Getzlaff
19. Klaus Riekemann
20. Frank-Michael Baldus
Jürgen Becker
21. Heinz-Gert Bitzer
22. Burkhard Könitzer
24. Ulrich Glaesser
Clemens Wirtz
27. Claudia Beckers
28. Dieter Brink
30. Lore Albert
Jürgen Kroneberg

Redaktionsschluß der Nr. 172 · Mittwoch, der 15. April 1987

Geschäftsführung und Bootshaus:

Am Sandacker 43
4000 Düsseldorf 1
Tel.: 0211/30 58 39

Bankverbindung:

Schliep & Co. Düsseldorf
(BLZ 300 306 00)
Konto-Nr.: 1605/005
Stadt-Sparkasse D. dorf
(BLZ 300 501 10)
Konto-Nr.: 10158046
Postgiroamt Essen
Konto-Nr.: 1642 97-436

IMPRESSUM

Schriftleitung:

Heidi Beeckmann
Espenstraße 9 a
4040 Neuss 21
Tel.: 02107/57 47

Anzeigenverwaltung:

Frank-Michael Baldus
Briandstraße 5,
5657 Haan,
Tel.: 02129 / 1820

Die RCGD-Info wird durch Club-
kameraden unterstützt, die auf
den Abdruck Ihrer Anzeige zu
Gunsten der Gestaltung verzichten.

**Friedrich Lenz oHG,
Kronprinzenstraße 56**

**K. Schwelm & Co.,
Höher Weg 230**

Unser Lieferprogramm:

Ablegemappen
Bildschirm-Arbeitsplätze
Datenträger BASF
Endlosformulare + Tab.-Papier
Endlos-Haftetiketten
Farbbänder + Drucktücher
FOLEX-Folien für Plotter etc.
IDEAL-Aktenvernichter
Schnelltrennsätze
Trägerbandsätze

EDV-Zubehör

**Wolfgang
Scheiff**

**Kaiserstraße 50
4000 Düsseldorf
Telefon (02 11) 490911
Telex 8584440**

NB KAROSSERIEBAU

NB LACKIERUNG

NB AUTOVERMIETUNG

FACHWERKSTATT FÜR BESEITIGUNG VON UNFALLSCHÄDEN · KAROSSERIEBAU
RAHMENRICHTBANK · AUTOTECHNIK · OPTISCHE ACHSVERMESSUNG
EINBRENNLACKIEREREI

Norbert Beumer

Torbruchstraße 187-189
4000 Düsseldorf
Telefon (02 11) 2346 08

