

RCCD

Informationes

14.10.1987

Nr. 174

Diese Zeichen stehen für Qualität

Wenn Sie diese beiden Zeichen sehen, sind Sie wahrscheinlich schon im Reisebüro Kahn. Bei uns bekommen Sie zu Originalpreisen ohne Aufschlag:

- Fahrkarten der Deutschen Bundesbahn und aller europäischen Eisenbahnen.
- ABC-Flüge
- Auto im Reisezug
- Seniorenpaß
- Interrail
- Juniorenpaß
- TEE und Intercity
- Schlafwagen-, Platz- und Liegekarten
- Hotelgutscheine
- Fahrscheine für Schiffs- und Fährverbindungen
- Reiseversicherungen



Reisebüro
KAHN



Vertretung der
Deutschen
Bundesbahn



Vertretung
Deutsches
Reisebüro

Rethelstraße 136
4000 Düsseldorf
Tel. 0211 / 62 69 64

SI TACUISSSES oder: SCHUSTER BLEIB BEI DEINEN LEISTEN !

Um einmal Verständnis für ein Einzelschicksal und damit "wahre Autorität" zu entwickeln, möchte ich versuchen, auf den Beitrag von Volker Nüttgen in den letzten "RCGD Informationen" einzugehen.

Die vom Autor "aufgeblähte Bibel" genannte Ruderordnung ist keineswegs ein Instrument der Repression oder das gedruckte Strafbuch des Vereins sondern einfach Leitfaden zur richtigen und möglichst gefahrlosen Ausübung unseres schönen Rudersportes. Sie ist zum sachgemäßen Umgang mit dem Gerät und damit zur Schonung und Erhaltung des Materials entwickelt worden und dient nicht zuletzt dazu, uns allen und vor allem auch den Eltern der uns anvertrauten Jugendlichen die Sicherheit zu geben, daß sie und wir auf den von uns befahrenen Gewässern gut ausgebildeten, umsichtigen und erfahrenen Bootsführern vertrauen können.

Der Rhein gehört zu den gefährlichsten Sportgewässern überhaupt und die Unfallstatistik der Rheinvereine sollte uns allen zu denken geben. Auf diesem Gewässer ist für Dilettantismus und Leichtfertigkeit kein Raum. Ein wenig Nachsicht und Großzügigkeit bei der Ausbildung und Freigabe eines Steuermanns und Bootsführers wird keine Schubeinheit davon abhalten, ein falsch geführtes Boot plattzuwalzen. Da können keine "natürlichen Kräfte der Natur" helfen, sondern nur die sichere Beurteilung der Lage - und diese Fähigkeit ist nun einmal Ausfluß einer fundierten Ausbildung und gesammelter Erfahrung unter der Anleitung praxiserprobter Kameraden. Daß selbst bei sorgfältigster Freigabepaxis noch dramatische Ereignisse eintreten können, zeigen die Unfälle dieses Sommers. Die menschliche Natur ist immer noch in einem durch nichts zu erfassenden Bereich unberechenbar. Umso mehr müssen wir unser Möglichstes tun, solchem Fehlverhalten vorzubeugen!

Der Ruderclub Germania ist, wie viele andere Gemeinschaften, eine freiwillige Vereinigung zur Ausübung eines Sports, jeder einzelne darin ein, wenn auch

geselliges, Individuum, das seine Freiheit nur so weit nutzen darf, wie es die Freiheit und die Sicherheit des anderen nicht tangiert. Da sich ab einer bestimmten Größe einer Gemeinschaft die jeweiligen Freiheitsräume nicht von allein abgrenzen lassen, bedarf es Regeln, die sich die Gemeinschaft selbst gibt, um die Aktivitäten des Einzelnen in der Gruppe zu steuern. Gäbe es diese Regeln nicht, würde bald jeder nach dem Recht des Stärkeren auf Kosten des jeweils Schwächeren versuchen, sich zu bedienen und die Gemeinschaft endete entweder im Totalitarismus oder, im Gegensatz zur Meinung Volker Nüttgens, im Chaos.

Nicht die vernunftgemäße Befolgung dieser demokratisch selbst gegebenen Regeln stört die "freund- und kameradschaftliche Clubatmosphäre", sondern das Bestreben, an den allgemein anerkannten Regeln vorbei, aufgrund selbst-erkannter Besonderheit, Extrawürste braten zu wollen.

In der Regel genügt ein Hinweis auf den Sinn oder das Ziel einer Vorschrift zur Einsicht des vermeintlich Betroffenen und zur Abstellung eines Fehlverhaltens. Probleme gibt es nur bei ganz wenigen Störenfriedern - und für die hat auch der ferne Vater in Rom noch immer einen Bannstrahl in Reserve, wie denn auch vor nicht allzu langer Zeit der Schreiber jenes Artikels einen späteren Deutschen Meister aus disziplinarischen Gründen von der weiteren Teilnahme an einer Regatta ausschloß.

Aber im Hafen herrschen bekanntlich andere Sitten -
oder doch nicht ??

Herbert von Holtum

OFFENER BRIEF AN EINEN AUSSENSEITER

Lieber Michael,

wir haben Dir spontan und von Herzen zu Deinen Erfolgen dieser Saison gratuliert, aber Du kannst davon ausgehen, daß alle, die wir Dich auf Deinem Weg tatsächlich begleitet haben, auch drei dicke Kreuze gemacht haben, denn mehr als ein "Weg" war es eine heikle Gratwanderung.

Während Du Dich fausthebend freust, und Dich bequem in Deine neue Rolle als Deutscher Meister fallen läßt, sammeln

Deine Kameraden und Betreuer ihre zerzausten Klamotten wieder zusammen.

Natürlich freuen wir uns und wir wissen sehr wohl, daß Dein Ehrgeiz und Trainingseifer ein entscheidender Faktor zum Erfolg gewesen war, es ist mir persönlich aber ein Anliegen, bevor ich aus dem Trainingsbetrieb ausscheide, klarzustellen, daß ich Dich nach wie vor für schlicht untrainierbar halte und daß Du weit davon entfernt bist, den vielen jüngeren Ruderern in Düsseldorf ein Vorbild zu sein. Du hast einen Trainer gefunden, der gern als kleinlich und streng angesehen wird. Daß er aber eine schier grenzenlose Geduld hat, hat er an Dir und Eurer Mannschaft nachhaltig unter Beweis gestellt.

Es ist eine der bezeichnendsten Erfahrungen des Mannschaftssports vom Zugschnitt des Ruderns, daß man sich untereinander unter den extremen Anforderungen des Hochleistungstrainings so gut kennenlernt, daß man auch menschliche Schwächen erkennt, die man bei einer wöchentlichen Kneipenrunde nie erkennen würde.

Den taktvollen Umgang mit dieser Erfahrung und deren Umsetzung in bedingungslose Kameradschaft hat Dein ruderisches Umfeld sehr wohl, Du aber nicht einmal in Ansätzen erlernt.

Für die nächste Saison wirst Du das aber versuchen müssen, nachzuholen, denn es ist unerheblich, ob Du dann im Mannschaftsboot oder im Einer sitzt. Wie ich schon einmal an anderer Stelle darzulegen versucht habe, auch Dein Trainer gehört zur Mannschaft. Amateur wie Du, gibt er sein Bestes (und auf mehr hast Du keinen Anspruch), um das Training so "professionell" wie möglich zu gestalten.

Wenn ich nicht glaubte, daß diese Zeilen Deinem sportlichen Fortkommen dienlich sein könnten, hätte ich sie nicht geschrieben - also: nichts für ungut und Riemen und Dollenbruch für 1988!

Dein Volker Nüttgen

Berichte von Wanderfahrten zu schreiben, ist meist ein mühseliges Geschäft. Bleiben die spektakulären Katastrophen aus, so beschränkt man sich in der Regel darauf, der mehr oder minder interessier-

ten Nachwelt mehr oder minder interessante Anekdoten zu überliefern.

Auch unsere Wanderfahrt, die auf Neckar und Rhein von Heidelberg nach Düsseldorf führte, war an anekdotenhaften Geschehnissen natürlich nicht arm.

Bemerkenswerter ist in meinen Augen jedoch die unkonventionelle Zusammensetzung der Crew. War die Fahrt ursprünglich als reine Rudertour der katholischen Studentenverbindung "Palatia" zu Heidelberg geplant, mußten mangels studentischem Ruderenthusiasmus noch diverse Ersatzleute besorgt werden. So saßen letztendlich zwei Mitglieder des WSDV, zwei des Heidelberger RK, zwei der obengenannten "Burschenschaft", und die beiden RCGD'er Thomas Esser und Guido Gilbert in einem gesteuerten Vierer. (Wie der geneigte Leser schon erraten haben mag, sind Mehrfachnennungen möglich.) Nicht zu vergessen in dieser Liste ist das einzige Mädchen bei dieser "Burschenfahrt", die zwar in gar keinem Verein ist, aber dennoch ruderte. Es war also ein recht heterogenes Trüppchen, das diese 350 km in einem Vierer mit ohne größere Probleme und ohne Fahrtenleitung bewältigt hat. Die gesamte Organisation und Durchführung der Tour wurde nämlich gemeinschaftlich durchgeführt, ohne die gewiß sehr hilfreiche Unterstützung des dritten Zusatzartikels zu Paragraph dreihundertsechzehn der Ruderordnung. Engagiert sich jeder Teilnehmer aktiv für den Erfolg einer Wanderfahrt, so scheint man ja auf eine Fahrtenleitung verzichten zu können. Ich persönlich habe bei dieser Fahrt den Eindruck gewonnen, daß Ruderer eigentlich ganz vernünftige Menschen sind und es keineswegs notwendig ist, sie mit irgendwelchen Erlassen und Durchführungsordnungen zu gängeln oder sie vor Tribunale zu zitieren, falls mal etwas daneben gegangen ist.

Wenn schon so unterschiedliche Leute wie unsere Crew in der Extremsituation Wanderfahrt - ohne detaillierten Anweisungen auskommen können, sollte man den Germanen beim Bridgerudern nicht noch aufmalen, wie sie die Sculls zu tragen haben.

Meistens sind die Menschen gar nicht so dumm wie man denkt, man muß sie nur mal machen lassen!

Guido Gilbert



ÜBER MARIA TAFERL UND DIE SCHLÖGENER SCHLINGEN

“Als wir jüngst in Regensburg waren...“ sind wir erst einmal lecker essen gegangen, knackige kleine Würstchen mit hellem Bier Marke Thurn und Taxis, serviert von einer fränkischen Matrone, und alles gleich unterhalb jener alten Steinbrücke, unter der die Donau hindurchschießt und jene berühmten “Strudel” wirft, die auch heute noch den Ruderer gefährden. Aber als Ruderer waren wir gar nicht da, sondern als – wie wir im Süden bald gewohnt waren zu sagen - als Radler. Jahrzehnte waren unsere letzten Radtouren her, vergessene Zeiten so schien es. Warum sollten wir uns auch jetzt wieder auf’s Rad setzen, wenn wir sonst die üblichen Jet-Ziele zwischen USA, Norwegen und Afrika ansteuern. Das Staunen, ja der Argwohn der Zeitgenossen über unseren Plan, nach Wien radeln zu wollen, war denn auch mächtig. Noch die geringsten Sorgen galten da unseren Sitzflächen, viele fürchteten wir würden nachts kein Zimmer finden, und manche zweifelten gleich an ganz was anderem bei uns.

Natürlich, hätten wir gewußt, daß es schließlich 1.000 km würden, wären wir vielleicht wirklich nicht losgefahren, zumal Deutschland bekanntlich zu der Zeit im Dauerregen ertrank. Aber es kam alles ganz anders, noch schöner und erlebnisreicher und erholsamer, als es die Freunde prophezeit hatten, die vor einiger Zeit in der Barke von Passau nach Wien gerudert und aus dem Staunen nicht herausgekommen waren. Da hatten sie auch das Volk der Radler kennengelernt, das entlang der Donau eine Fülle von Eindrücken aus Natur, Kunst, Tradition, Kulinarischem, herzlicher Gastfreundschaft und sportlicher Erholung genießt.

In Aschaffenburg waren wir aus dem Zug gestiegen, hatten nach dem Fluß gefragt, und dann ging es fast drei Wochen an Main, Tauber, Altmühl und Donau entlang. Nur selten forderten uns “Frank-Finger-Gedächtnis-Steigungen”, wenn wir hinauf nach Maria Taferl oder Stift Göttweig oder über Wasserscheiden unseren Puls auf 180 brachten. Dann lernten wir die „Radlerhalben“ schätzen und bei den Abfahrten das ganz andere Gefühl der Freiheit.

IRLAND 87

Quer durch deutsche Romantik und Geschichte führten die Wege, mit Folterkammern und Reichstagen, Klöstern und Stiften, Rittern und Kaisern, Burgen und Kreuzzügen, Wein- und Wachau. Vorbei am Altmühlkanal, dem "dümmsten Bauwerk seit dem Turm zu Babel". Übergesetzt vom Fährmann, der mit Schall und Stimme bei den Schlögenger Schlingen über den Fluß gerufen wird, und dessen Nachen, bis zum Sinken überladen, zeitlos an die Geschichte jenes Unglücklichen erinnert, dem weiland der schreckliche Hagen von Tronje zu zugesetzt hatte. Und auch das Lied des Sängers Blondel, der seinen in Burg Dürnstein so schmählich eingekerkerten König Richard Löwenherz zum Singen brachte und dadurch entdeckte, meinten wir nachklingen zu hören.



Wir radelten frei von Regen und Sorgen und können auch Ruderern nur empfehlen: öfter mal was Neues wagen.

Burkhard Könitzer

Eine Wanderfahrt auf dem Blackwater- und Barrow-River.

Irland - Shannon zwei Begriffe die sich nicht trennen lassen. Auch unsere Planung für die Irlandfahrt war auf den Shannon ausgerichtet.

Die Meinungen über den Shannon gehen auseinander:

— Die einen sagen — er sei "die Rennstrecke der Cabin Cruiser auch "Gin-Palace" heißen, der Fluß sei total überlaufen, abwassergeschädigt, überfischt usw...."

— Die anderen halten dagegen — er sei "eine absolut unverdorbene Flußlandschaft und er bietet mit seiner Länge von 368 km und seinen Seen genug Möglichkeiten den Motorkreuzern auszuweichen."

Wir stellten uns die Frage: "Was tut sich für Ruderer sonst noch in Irland?" Aus einer Vielzahl interessanter Rudereviere wählten wir schließlich den Barrow- und den Blackwater-River aus. Diese beiden Flüsse stellen teilweise hohe Anforderungen an die Kondition und an die Steuerekünste, um das Boot sicher durch Schnellen, Verblockungen, Verengungen und anderen Schwierigkeiten zu bringen, wie wir es bereits auf der Dordogne, der Vézère und dem Oberlauf der Loire erlebt haben.

Neben vielen anderen Besonderheiten war die Irlandfahrt die erste Wanderfahrt mit Gleitzeit; der erste Teil unserer Gruppe reiste samstags mit einem Abstecher ins Calvados-Gebiet an, der zweite Teil unserer Gruppe traf montags ein und zuletzt landete Udo Fischer mit Aer Lingus in Dublin. Die unterschiedliche Anreise war dadurch bedingt, daß einige Teilnehmer noch in Duisburg bei der Regatta dienstverpflichtet waren.

Die Vorausabteilung reiste nach Beaufour-Druval (an der "Route du Cidre), um nach einer ausgiebigen Calvados und Cidre-Probe weiter nach Le Havre zu reisen, aber nicht ohne vorher den verträumten und verschlafenen Ort durch fortgesetztes rangieren des Bootsanhängers aus seiner gewohnten Ruhe zu reißen. Dies war nötig, um mit der Hilfe der Bevölkerung unser Gästehaus zu finden.

Kurz vor Le Havre brach die Kardanwelle von D. Amelungs Granada. Wir hatten Glück. Wir fanden die Hilfe eines Tankstellen-Pächters, der nach einem erfolglosen Versuch eine Ersatzwelle zu beschaffen, kurzerhand die gebrochene Kardanwelle schweißte. Wenn man bedenkt, daß dies an einem Sonntagnachmittag passierte und daß zum Schweißen einer Kardanwelle großes Geschick und viel Erfahrung gehört und die Fähre nach Rosslare fünf Stunden später ablegte; so hatten wir großes Glück.

Die Schiffsreise von Le Havre nach Rosslare blieb im wesentlichen ohne nennenswerte Ereignisse. Es war eine ruhige Seereise und wir machten erstmalig Bekanntschaft mit Irischer Folklore und dem Guinness.

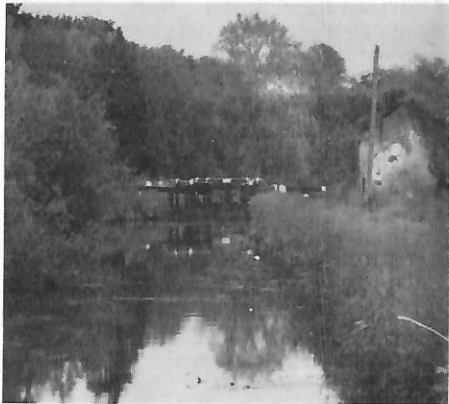
Nach der Landung in Rosslare erklärten wir einem erstaunten Zöllner, was Ruderboote sind und wo die Leute waren, die mit diesen Booten rudern wollten. Drei Leute in einem PKW mit drei Booten für neun Personen, das verstand er nicht. Darüber hinaus überzeugten wir ihn von der Überflüssigkeit von Carnets.

Wir fuhren nun nach Carlow am Barrow-River. Dort suchten wir ein Standquartier für die nächsten Tage. Mit Hilfe des Schleusenwärter von Carlow fanden wir einen Zeltplatz bei Millford. Es handelte sich um eine Kuhweide mit Jungvieh. Wir holten uns die Genehmigung bei der Familie Quinn, die ihr neues Haus neben der Kuhweide gebaut hatten. Am Barrow-River gibt es keine öffentlichen Zeltplätze. In den nun folgenden Tagen hatten wir die Gastfreundschaft der Familie Quinn und die Neugier des Jungviehs schätzen gelernt. Später trafen wir Rolf, Gerd und Hannelore in Carlow wieder, die weiter stromab einen Zeltplatz gesucht hatten. Sie waren an den gleichen Schleusenwärter geraten, der ihnen nahelegte ebenfalls nach Millford zu fahren, da wären schon einige sehr nette Deutsche. (Endlich jemand, der uns richtig einschätzte).

Einen Tag später holten wir den Rest unserer Mannschaft in Rosslare ab. Was da von Bord des Schiffes kam, war ein Haufen Elend. Herbert, Axel und Wolfgang Pilz waren leichenblaß und kaum ansprechbar. Es war wohl die Mischung aus Regattastreß, Calvados, Guinness,

Lager, Brandy und Schiffsreise.

Nachdem die drei Bleichen in Ennis-corthy einen Schuhverkäufer dem Wahnsinn nahe brachten, sie wollten Gummistiefel kaufen und hatten Schwierigkeiten mit den Größen, kamen auch sie in Millford an. In ihren neuen Stiefeln sahen sie aus wie Regengötter, aber nicht wie zivilisierte Ruderer. Es regnete übrigens, seitdem sie das Schiff verlassen hatten.



Am Mittwoch war endlich unsere Mannschaft vollständig und wir konnten unsere Fahrt auf dem Barrow-River beginnen.

Der Barrow-River stellte sich für uns als Bilderbuch-Landschaft dar, durch schilfverfilzte Ufer, überhängende Bäume und weit ins Wasser hineinwachsende Büsche, sowie die typisch grüne Irische Landschaft mit den durch Steinwällen abgeteilten Feldern und Wiesen. Selbst im Mündungsgebiet stellt der Barrow-River eine sehr schöne Landschaft dar, die jetzt von einer Klippenlandschaft getragen wird. Nach meiner Meinung ist dies der schönste Teil des Barrow-Rivers.

Den Barrow-River befuhren wir von Athy bis Dunmore East. Er ist ab Athy schiffbar, aber keine Wasserstraße im herkömmlichen Sinne, sondern eher ein Industriedenkmal, das von der Natur längst wieder eingenommen ist. Dies gilt besonders auf dem Stück zwischen Athy und der Gezeitenschleuse in St. Mullins. Auf diesen 41,5 Meilen gibt es nicht weniger als 23 Schleusen mit mehr oder weniger breiten Schleusenkanälen. Meist verfallene Wehre leiten das Wasser in diese Schleusenkanäle.

Das Bedienen der Schleusen war problematisch, denn an den Schleusen sind keine Kurbeln vorhanden. Hier hat jeder seine private Kurbel. Aus lauter Sparsamkeit haben wir keine Kurbel gekauft, sondern haben 23 Schleusen mit Steckschlüssel, Rohrzanze, Brecheisen, Schraubzwinde und einem eisernen Türpfosten geöffnet. Bei einer Etappe von 43 km und 14 Schleusen kann diese Art des Schleusen sehr lästig werden. Unserer technischen Abteilung und dem Schleusen-Philosophen Rolf Schneider wurde an diesem Tag viel abverlangt.

Für diese Leistung wurden wir von der Familie Quinn dadurch belohnt, daß wir ihre Dusche benutzen durften. (Zwölf schmutzige und vor Nässe triefende Ruderer marschierten durch ihr neues Haus in ihre neue Dusche.

Durch eine Einladung ins "White House" (das Küchenzelt) konnten wir uns revanchieren. Das nun folgende Fest war ein voller Erfolg, denn es wurde ausschließlich mit den Produkten des Landes gestaltet.

(Paddy's, John Power, Tullmore, Guinness, Lager usw.)

Nebenbei wurde ein unbedeutender Geburtstag gefeiert.

Die Etappen von Graiguenamanagh bis Dunmore East war die schönste Strecke auf dem Barrow-River. Ab St. Mullin's wird der Barrow gezeitenabhängig und die Flüsse Noir und Suir münden in einem Abstand von 17 km in den Barrow. Der Barrow wird hier sehr breit, und es ist schon ein Erlebnis neben Küstenmotorschiffen und bei sehr hoher Dünung durch eine Klippenlandschaft zu rudern, wenn von dem parallelfahrenden Boot nur die Köpfe der Besatzung zu erkennen sind.

This river can give the rower the answer to his dreams.

Zitat aus Mrs. Quinn's Hausprospekt und diesem Satz ist nichts hinzuzufügen.

DER BLACKWATER-RIVER

Nach unserer Fahrt auf dem Barrow-River reisten wir nun nach Fermoy am Blackwater-River.

Es heißt, daß die Iren 40 Grün-Töne unterscheiden können! Ich glaube, daß wir sie in dem Tal, das der Blackwater-



River durchfließt, gesehen haben. Die Landschaft am Blackwater-River ist eine Mischung aus Wald, Sumpfräsern, Wollgras, Heide, Torfmoosen, Farnen und Ginster. Bei Cappoquin ist der Blackwater gezeitenabhängig und wendet sich plötzlich von Ost nach West und schneidet dann durch drei oder vier Bergreihen im rechten Winkel. Ab Cappoquin bis zum Meer ist der Blackwater ein gemüthlicher Wanderfluß. Er ist einer der schönsten und fischreichsten Flüsse Irlands. Den Blackwater-River befuhren wir von Banteer bis Youghal.



Die Etappe Banteer - Mallow wurde zur Herausforderung. Die Entfernung zwischen Banteer und Mallow beträgt 19 km, und wir benötigen für diese Strecke ca. acht Stunden. Der Blackwater zeigt sich hier sehr urtümlich: einmal flach und sehr schnell fließend, dann wieder unterbrochen durch viele kleine Schnellen, Verengungen und Verblockungen oder durch Flußteilungen mit Nebenarmen, die durch umgefallene Bäume blockiert sind.

Aber ab Fermoy wurde der Blackwater zum gemütlichen Wanderfluß.

In Fermoy hatten wir unser Standortquartier für die nächsten Tage aufgeschlagen. Wir zelteten neben der Brücke im Zentrum von Fermoy. Es standen dort neun Zelte und das "White House", ein kleiner Zirkus, der schnell zur Attraktion von Fermoy wurde.

Unsere Gruppe hat schon viele gemeinsame Fahrten in die verschiedensten Länder unternommen, aber Gastfreundschaft, mit der wir in Fermoy aufgenommen wurden, war eine völlig neue Er-

fahrung für uns. Die Gastfreundschaft wurde uns besonders im Rowing Club Fermoy zuteil. Wir waren fünf Tage Gäste des Ruderclubs von Fermoy und daraus hat sich eine wahre Festwoche mit mehreren Höhepunkten entwickelt.

Das in Doppeldreieren ausgetragene Rennen zwischen dem RC Fermoy und dem RC Germania wurde von uns gewonnen. Dem RC Fermoy fehlt jegliche Gig-Boot Erfahrung.

Bei der anschließenden Siegesfeier mit Anwesenheit der Lokalpresse wurden fast alle Germanen Mitglieder des RC Fermoy.

Saalrudern - eine völlig neue Disziplin! Die deutsche Erstaufführung findet auf dem diesjährigen Herrenabend unter Leitung von Martina Ginsberg statt. Sie ist auch für Musik und Choreographie verantwortlich.

Zwischen dem RC Fermoy und unserem Club wird sich wohl eine langfristige Partnerschaft entwickeln.

Auf jeden Fall wollen wir weiter Wanderfahrten nach Irland unternehmen, aber es gilt: It's a long way to Tipperary.

Herman Höck

HAB ICH LUST !

“Platsch” Schon wieder 'ne Welle in's Kreuz bekommen. “Hab ich Lust”, der Wellengang ist mörderisch, wir haben nur noch eine Stunde ablaufendes Wasser und kein Mensch weiß genau, wie weit es eigentlich noch ist. Die Weser hat nämlich scheinbar nur auf einer Seite Kilometersteine und die sind schwarz (schön anzusehen, aber unleserlich).

In Nordenham brechen wir ab, es hat keinen Sinn mehr. Wir rufen Jörn in Bremerhafen an, damit er uns und die Boote abholt. Während wir auf Jörn warten, treten die ersten Zweifel auf, ob wir nicht doch weiterfahren sollten. Mittlerweile wurde uns nämlich erzählt, daß es nur noch sechs oder sieben Kilometer bis nach Bremerhafen sind. Auf der Fähre nach Bremerhafen werden diese Zweifel jedoch schlagartig weggewischt, oder besser gesagt gespült. Motorboote kämpfen stampfend gegen schaumgekrönte Wellen. Dies überzeugte uns davon, daß wir spätestens hier mit Glanz aber ohne Gloria auf Tauchfahrt geschaltet hätten.

Aber es war nicht immer so katastrophal.

Am ersten Tag z.B. herrschte leichte Sonnenstichgefahr. Den ganzen Tag über schien die Sonne, die Ruderer schwitzten auf dem Wasser und die Bullinega amüsierten sich im Schwimmbad. Doch bereits am zweiten Tag wurde man davon ausreichend kuriert. Außer Wolken und Regentropfen sah man am Morgen wenig. Zum Glück änderte sich dies im Laufe des Tages, so daß wir Höxter lediglich SCHWEISS-nass erreichten, was nach einer 55 Kilometertour wohl auch kein Wunder ist.

In Höxter konnten wir endlich unseren üblichen, abendlichen Beschäftigungen nachgehen, gutes Eis essen und gepflegt Billiard spielen.

In Bodenwerder gaben wir dann ein erstes Lebenszweigen von uns. Da diese Karte unter dem Einfluß von Münchenhausen geschrieben wurde, hatte sie leider nicht den beabsichtigten, beruhigenden Effekt.

Am Morgen regnete es “zur Abwechslung” mal wieder. Geschickt umgingen wir den Regen indem wir erst um zwölf Uhr auf's Wasser gingen. Da auch diese

Etappe recht kurz war, ließen wir uns nochmal ausgiebig treiben. Dummerweise gingen die letzten fünf Kilometer in Panik über/unter (bzw. drunter und drüber), da wir uns auf der Flucht vor einem Gewitter befanden. Als wir Rinteln erreicht hatten, brauchten wir eigentlich nicht mehr zu duschen. Aus Protest taten wir es dann doch (diesmal warm). Na ja, vielleicht taten wir es auch, um die Knochen wieder aufzuwärmen und die Gemüter zu kühlen. Am nächsten Tag ging es dann nach Minden. Hier beging die Küche einen verhängnisvollen Fehler. Nach einer längeren Etappe gab es Abends nur Salat. Obwohl bis dahin gut gekocht wurde, ließ sich diesmal ein Aufstand nicht vermeiden. Sabine möchte sich hiermit in aller Form von diesem “Salat” distanzieren. Obwohl sie normalerweise federführend in der Küche war, geht dieses Disaster nicht auf ihr Konto.

(Zitat: ”..... wir wollen Fleisch”!)

Abends füllten wir unser Energiedefizit mit Pommes und Eis wieder auf. Der Heimweg, unter Führung von JK, gestaltete sich zur Odyssee. Als wir endlich, glücklich unsere Lumas wiedergefunden hatten (JK's Führung war nach einer halben Stunde durch Günters abgelöst worden) hätte einem gesunden Schlaf nichts im Wege gestanden, wenn Vera nicht wieder angefangen hätte, ihre Träume zu synchronisieren. (Dummerweise träumt Vera so unzusammenhängend, daß es gar keinen Spaß macht, ihr zuzuhören.)

Der folgende Tag war ein Ruhetag. Ver-nünftiger Weise fiel dieser auf einen Samstag. An diesem Tag waren die ersten Taufen fällig. Zuerst mußte Vesa dran glauben: Er durfte unsere Spülhandtücher (uäääääh) waschen(lassen). Eine wirklich widerliche Taufe. Michael sollte mit fünfzig nicht uneinfachen Fragen sein Wissen erweitern. Dies gelang ihm auch mit etwas notwendiger Schützenhilfe von Frau Poschmann und Doc. Oder wußten Sie, was Alium ceta ist? - Richtig, eine Küchenzwiebel. Oliver sollte sich einen Bikini besorgen/leihen. Als Zeichen seines Triumphes sollte er dann, nur mit diesem Bikini bekleidet, von der Besitzerin begleitet, sich uns “präsentieren”.



Am Sonntag ging es weiter nach Stolzenau. Da das Wetter etwas wechselhaft war (man hatte gar keine Zeit mehr trocken zu werden) entschlossen wir uns, anzulegen. In dem kleinen Ort gab es aber nicht einmal eine offene Kneipe. Doch wir hatten Glück und konnten im Pfarrhaus unterkommen. Da das Wetter nicht besser wurde und man uns gut mit Tee versorgt hatte, kamen wir erst sehr spät auf's Wasser. Dementsprechend spät kamen wir in Stolzenau an. Dafür hatte sich das Wetter gebessert, so daß wir jetzt einigermaßen trocken waren.

16 Stunden später regnete es schon wieder.

Sehr motivierend, wenn man 55 Kilometer rudern muß. Mit einer kleinen Aufwärmphase in einer Kneipe ließ sich auch diese Etappe schaffen. Ein Boot fuhr jedoch nach dem Frieslandprinzip (Zitat: "... wir bleiben zusammen.") nach Hoya durch.

In Verden gab es den zweiten Protest gegen unsere Köchin. Es gab Rataui. Das war zwar sehr lecker, aber wieder absolut fleischlos und Ruderer brauchen ihre Kraftdiät (morgens Nuspli, mittags Süßes, abends Fleisch und spät abends Eis). Sabine legte daraufhin ihr Amt als Köchin nieder.

In Bremen ging es dann auch Raphael an den Kragen, beziehungsweise an die Stimmbänder. Raphael (eingefleischter DEG Fan) hatte die Aufgabe, sich drei Leute zu suchen mit deren Hilfe er uns auf dem Marktplatz das Altbierlied vortragen sollte. Die Sache war ein "Ohren-erfolg". Nachdem wir festgestellt hatten, daß alle vier ihren Text beherrschten, fielen wir lauthals ein.

Das Lärmen verging uns am nächsten Morgen. Um fünf Uhr scheppte der Wecker, beziehungsweise nervte JK. Ab jetzt waren wir von der Tiede abhängig. Deshalb mußten wir uns beeilen, aufs Wasser zu kommen damit wir mit ablaufendem Wasser zu unserem nächsten Ziel, Oberhammelwaden, kamen.

Da es dort nichts zu tun gab, nutzten wir die Gelegenheit, um Steffi zu taufen. Steffi hatte die Aufgabe einen Plan von Oberhammelwaden (Dorf/Nest/Kaff) zu erstellen. Aufgrund der "eeenooooormen Größe" Oberhammelwadens schaffte sie dies in recht kurzer Zeit.

Um sechs Uhr dreißig, am nächsten Tag, ging es endlich weiter; Richtung Bremerhafen.

Die ersten zehn Kilometer waren noch recht gut zu rudern, doch dann machte sich der Gegenwind bemerkbar; die Wellen standen überall, es war kaum durchzukommen.

—"Platsch" – " schon wieder 'ne Welle in's Kreuz bekommen, ... hab' ich Lust.

Jörg Breimer

Besonderen Dank für die Mithilfe zur Erstellung dieses Artikels an:
Vera Schlüter, Alexandra Bernards,
Michael Wenzel



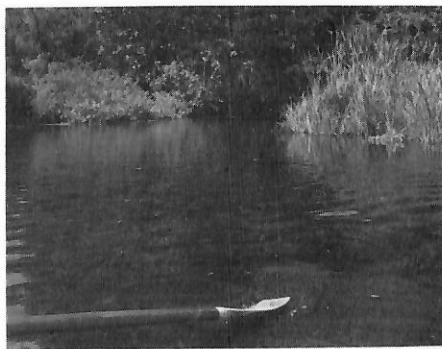


DREISSIG MANN im Wanderfalken

“Die anderen kommen wohl noch!” oder: “Das ist ja Gepäck für 30 Mann!“. An solche und viele andere Sprüche hatten wir uns spätestens am dritten Tag gewöhnt. Für mehr oder weniger zufällige Beobachter unserer Be- und Entlade-tätigkeit hatte unser Auftreten etwas Faszinierendes. Es war schon ein Schauspiel, wenn 140 kg Gepäck im Boot ver-staut werden mußten oder diese Päckchen für Päckchen und Tönnchen für Tönnchen langsam aus dessen Tiefen ans Licht gebracht wurden. Nicht umsonst meinten einige Lübecker Ruderer, als sie uns in Emden bei den Vorbereitungen zur Abfahrt beobachtet hatten: “Das ist ja ein Tonnenleger!”

Ob “Müllcontainer”, “Tonnenleger” oder unverschämterweise “Paddelboot” genannt, der gute alte “Wanderfalke” hat uns in den beiden letzten Jahren zuverlässig von Konstanz nach Eutin getragen. Vom äußersten Südwesten in den äußersten Nordosten der Bundesrepublik Deutschland; alles in allem beinahe 1.900 Km in zusammen knapp sechs Wochen.

Nach der “Reise im Balkon” stand nun in diesem Jahr die Fortsetzung von Düsseldorf nach Eutin an. Es sollte nicht nur die kilometermäßig längere Fahrt werden, es fehlte uns auch, abgesehen von der Etappe Düsseldorf - Wesel hauptsächlich durch Kanäle gehend, die so angenehme Unterstützung durch das “zufälligerweise” in dieselbe Richtung fließende Wasser. Die Strömung der Ems kann man schnell vergessen und auf der Unterweser machte uns der Mond mit seinem Produkt “Tide” bald erheblich zu schaffen. Um das Maß voll zu machen, führte die Schwentine, auf der wir die beiden letzten Etappen zu absolvieren hatten, Hochwasser und hatte entgegen der Aussage des Wanderruderführers eine recht kräftige Strömung, leider in der so kräftezehrenden falschen Richtung. So hieß es zum guten Ende “beim letzten Abenteuer des Nordens” (Charakterisierung der Schwentine durch Kiel-Ruderkameraden) noch einmal mächtig kämpfen. Insbesondere, da es in diesen letzten Tagen doch noch sommerlich heiß wurde und die Schwentine außerdem als Fluß wegen mangelnder Breite in einigen Bereichen nicht unbedingt das “ideale Ruderrevier” zu nennen ist.



Was wäre dieser Sommer ohne das Thema Wetter? Ein Hoch jagte das andere – in den diversen Vorhersagen. Es lag in der Biskaya, es lag am "Kanal", es lag über der Nordsee, über der Ostsee und wahrscheinlich noch an vielen anderen Orten, immer bereit, über uns herzufallen und uns mit blauem Himmel, Sonnenschein und Hitze zu erschlagen. Wir hatten Glück, keines hat uns unterwegs je eingeholt!!! Trotzdem, und das mag den Leser überraschen, waren wir am Ende zufrieden. Wir wurden nie so durch und durch naß, daß uns Lust und Laune weiterzurudern vergingen. Es gab selten einen Tag, an dem es nicht aufklarte und manchmal sogar die Sonne hervorlugte; wobei wir in der schwülen Hitze der letzten Tage manche der langen Kanaletappen sicher nicht geschafft hätten.

Wenn der strahlende Lebensquell aber dann einen Blick riskierte, muß er oftmals einen Schreck bekommen haben: was sich da unten so über Nordeuropas Wasserstraßen quälte, machte zuweilen wirklich nicht den besten Eindruck. Entweder waren es superlange Tagesetappen, die uns zusetzten, oder es war der lokale Mangel an entsprechend für die Körperpflege zu verwendenden Wasserquellen, und traf beides nicht zu, war es unsere absolute Faulheit, einmal zum Rasiermesser zu greifen, die uns eher das Aussehen von Landstreichern als von gesitteten Ruderern verliehen. All das muß ein weiser Bootswart vorausgesehen haben, als er es unterließ, unser Boot nach der Überholung im Winter mit Namen und Herkunft zu versehen.

Diese absolute Anonymität war es aber auch, die immer wieder das gleiche Frage- und Antwortspiel herausforderte.

Woher – wohin? Im Laufe der Fahrt konnten wir an der Reaktion des Publikums deren unaufhaltsamen Fortgang ablesen. Erregte zu Beginn noch die Nennung des Zieles Kopfschütteln, ungläubiges, wenn nicht leicht amüsiertes Staunen, war es nach der Überwindung einer gewissen Neutralzone später unser Herkunftsort, der dann eine gewisse Hochachtung bei den Fragern erkennen ließ. Nur einmal wurden wir, Anerkennung erwartend, bitter enttäuscht. In Otterndorf - das ist da, wo sich "Fuchs und Hase . . ." - trafen wir auf einen Trupp Kinder, die im Rahmen eines Sommerlagers Kanufahrten unternahmen. Als wir auf die Frage nach dem Woher mit "Düsseldorf" antworteten und das übliche, bewundernde "OH!" erwarteten, kam von einem der Ströppe nur ein: "ech ben us Jarath, kenn' se dat?" Glaube nie. Du seiest in der Fremde allein, die Heimat behält Dich immer fest im Griff!

Übrigens, in Otterndorf sagen sich Fuchs und Hase nicht "Gute Nacht!". Es gibt dort mit Sicherheit weder Fuchs noch Hase, es wäre ihnen viel zu öde. (Nach dem Wahlspruch: "Tot, töter, Otterndorf"!) Das einzig bemerkenswerte an diesem "Dorf" ist die vorbeifließende Elbe. Die Elbe, über die wir nach einhelliger Meinung all meiner "seefahrenden" norddeutschen Bekannten nie hinüberkommen könnten. Sie ist ja "soo gefährlich, und dann der Schiffsverkehr!!!!"

Nun der erste Versuch mißlang. Windstärke 8 auf einem über 14 km breiten Flußtrichter ist nichts für den Wanderfalken. Am nächsten Tag hatte Aeolus fünf Stärken abgezogen und die Chose klappte. Herb enttäuscht wurden wir von dem Schiffsverkehr: lediglich ein chinesischer Großpott entsprach unseren Vorstellungen von Wellenmachern. Da lobe ich mir doch eine Fahrt nach Wesel – auf dem Weg dorthin ist wenigstens noch was los. Damit keine falschen Vorstellungen aufkommen: Dollart, Unterweser und Unterelbe und sicher auch zuweilen die Kieler Förde sind erstzunehmende Gewässer, die man nur mit der nötigen Erfahrung, entsprechendem Respekt, guter Vorbereitung und äußerster Vorsicht angehen darf.

Fortsetzung folgt

OKTOBER

1. *Anja Bееckmann
Sabine Dominik*
2. *Bernd Hoffmann*
3. *Dietger Eichhorst
Kurt-Jürgen Melcher*
4. *Wolfgang Brink
Irmgard Hoff*
8. *Christian Siepenkothen*
9. *Martin Lange
Heinz Weske*
13. *Udo Schroers*
15. *Karin Müller*
16. *Jörn Loocke*
17. *Michael Busch*
19. *Alfred Barth*
20. *Bärbel Eichhorst
Jan Fräßdorf*
21. *Dr. Herbert von Holtum
Werner Matull
Elisabeth Nellen*
23. *Ulrich Weber*
24. *Martin Funke*
25. *Michael Buchheidt
Günter Fügmann*
27. *Dr. Dr. Theo Cohnen
Dr. Hans Rudolf Milstrey*
30. *Detlef Schlüter (50)*

Wir gratulieren

zum G E B U R T S T A GNOVEMBER

2. *Markus Binder*
3. *Udo Fischer
Thomas Weber*
4. *Albrecht Müller*
5. *Hildegard Kempa (65)*
9. *Claudia Lange*
11. *Jochen Kubinick*
12. *Marcus Grill
Günther Pose*
20. *Thomas Kraemer
Gregor van Saan*
22. *Ulrich Pohl*
24. *Horst-Dieter Flockenhaus*
28. *Hansherbert Gudermann
Gerhard Pecher
Matthias Scheiff
Ralf Wenzel*
29. *Rene Heuwieser
Manfred Luhnau*

DEZEMBER

3. *Wolfgang Herzer*
4. *Dr. Kurt Harren (84)
Manfred Wellner*
5. *Kornelia Bomsdorf*
9. *Eckhard Huhn
Anette Lehnacker*
11. *Gerd Cintl
Armin Kress*
14. *Carsten Kurte*
18. *Gerd Bessin*
19. *Almut Sprunk*
20. *Tarek El Bahay
Marlies Wissmann*
21. *Michael Näpflein*
23. *Anke Sprunk*
24. *Michael Prante*
25. *Dr. Fritz Caspary
Willi Schmidt
Dieter Schoß*
27. *Jochen Sedullat*
28. *Guido Schneider*
29. *Regine Knoll
Dieter Siemens*
30. *Hans Kulmann*
31. *Thomas Amelung
Alexandra Bernards
Florian Krefting*

Redaktionsschluß der Nr. 175: Mittwoch, der 18. November 1987

Geschäftsführung und Bootshaus: Am Sandacker 43 4000 Düsseldorf 1 Tel.: 0211/30 58 39	<div style="border: 2px solid black; padding: 5px; display: inline-block; font-weight: bold; font-size: 1.2em;">IMPRESSUM</div> <p>!!! ACHTUNG !!! Die Kontonummer unserer Bankverbindung beim BANKHAUS SCHLIEP & CO. hat sich geändert!!!!</p>	
Bankverbindung: Schliep & Co. Düsseldorf (BLZ 300 306 00) Konto-Nr.: 31605.008 Stadt-Sparkasse D.dorf (BLZ 300 501 10) Konto-Nr.: 10158046 Postgiroamt Essen Konto-Nr.: 1642 97-436	Schriftleitung: Heidi Bееckmann Espenstraße 9 a 4040 Neuss 21 Tel.: 02107/57 47	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
Anzeigenverwaltung: Frank-Michael Baldus Briandstraße 5, 5657 Haan, Tel.: 02129 / 1820		

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) 23 46 08





DÜBBERS
IHR OPEL PARTNER

LIMITIERTE AUFLAGE - GÜNSTIGER PREIS

SAUBERER SPORTCLUB
SUCHT MITGLIEDER



KADETT
Club

Jetzt bei uns: Kadett Caravan „Club“, limitierte Auflage, sportliche Innen- und Außenausstattung, serienmäßiger 1.3N Euronorm-Motor oder auf Wunsch weitere schadstoffarme und steuerbegünstigte Motoren, alles natürlich zu einem reizvollen Preis. Und weil es dieses „Club“-Modell nur in begrenzter Auflage gibt, fragen Sie uns schnell nach den weiteren sauberen und sportlichen „Club“-Einzelheiten.

**Albertstr. 40 / Ecke Erkrather Str.
4000 Düsseldorf, ☎ 02 11/7 33 50 15**

UNSER MOTTO:

**Bei uns ist und bleibt der Kunde
König.**