



WSVD

report

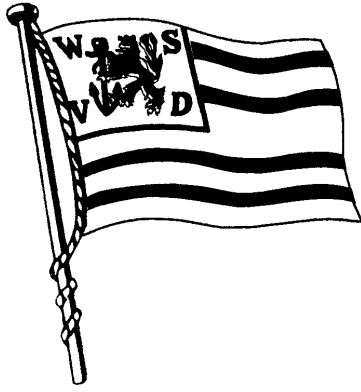


Ausgabe: 2/04

November 2004

Inhaltsverzeichnis

<i>WSVD Regattaergebnisse</i>	2
<i>Die Yachtabteilung des WSVD ging auf Fahrt !</i>	4
<i>Wieder einmal Gent</i>	6
<i>Der WSVD begrüßt seine neuen Mitglieder</i>	8
<i>Jubiläumstreffen</i>	8
<i>Zuviel Geld oder was ?</i>	10
<i>Ausfahrt der Ruderer zu Düsseldorf</i>	11
<i>Ein vierfaches Fest</i>	16
<i>Hexen auf dem Rhein !</i>	18
<i>Schon wieder 100?</i>	21
<i>Wanderrudertreffen 2004 in Düsseldorf</i>	23
<i>400 km für einen guten Zweck</i>	24
<i>Was wir schon immer wissen wollten</i>	27
<i>Uns Heidi hat `nen runden Geburtstag</i>	29
<i>Neue WSVD Plattenbemalung</i>	29
<i>Führerschein- Kurs „Binnen“</i>	30
<i>33. Marathon- Rudern 2004</i>	32
<i>Eine Wohngemeinschaft auf der Suche nach Rhythmus</i>	33
<i>Lange Jubelfahrt: Deutschland-Achter besiegt Olympiasieger aus den USA</i>	35
<i>Rudertafel</i>	37
<i>Hochwasser, was tun? Teil3</i>	38
<i>Termine</i>	41
<i>Der Vorstand des Wasser- Sport- Verein Düsseldorf</i>	42



WSVD

Regattaergebnisse

Herzlichen Glückwunsch
und weiterhin Riemen- und Dollenbruch

Fähnchen	Name	Platz	Rennbezeichnung	Regatta
1	Jacobs, Martin	1	Ergo	Indoor- Cup Essen Kettwig
2	Jacobs, Martin	1	8+	Amsterdam
3	Jacobs, Martin	1	8+	Amsterdam
4	Jacobs, Martin	1	8+	Amsterdam
5	Streitferdt, Marc	1	8+	Amsterdam
6	Löw, Victor - Emanuel	1	1x	Oberhausen
7	Heister, Philip	1	1x	Oberhausen
8	Burski, Julian	1	1x	Oberhausen
9	Rinke, Oliver	1	1x	Oberhausen
10	Streitferdt, Marc	1	2-	DRV Test Brandenburg
11	Streitferdt, Marc	1	2-	Allgemeine Früh Regatta Münster
12	Jacobs, Martin	1	4x-	Allgemeine Früh Regatta Münster
13	Jacobs, Martin	1	4x-	Allgemeine Früh Regatta Münster
14	Woyke, Maurizio; Hönicke, Thomas	1	2x	Allgemeine Früh Regatta Münster
15	Streitferdt, Marc	1	2-	Regatta Gent
16	Jacobs, Martin	1	4x-	Regatta Gent
17	Jacobs, Martin	1	4x-	Regatta Gent
18	Jacobs, Martin	1	2x	Regatta Gent
19	Maier, Andreas	1	1x	Kinderregatta Waltrop
20	Maier, Andreas	1	1x	Kinderregatta Waltrop
21	Heister, Philip	1	1x	Kinderregatta Waltrop
22	Streitferdt, Mario	1	1x Slalom	Kinderregatta Waltrop
23	Burski, Julian	1	1x	Kinderregatta Waltrop
24	Rinke, Oliver	1	1x	Kinderregatta Waltrop
25	Woyke, Maurizio; Streitferdt, Mario	1	4x+	1. Int. DRV Regatta Köln
26	Jacobs, Martin	1	4x-	1. Int. DRV Regatta Köln
27	Streitferdt, Mario	1	1x Slalom	Kinderregatta Kettwig
28	Streitferdt, Mario	1	1x	Kinderregatta Kettwig
29	Rinke, Oliver	1	1x	Kinderregatta Kettwig
30	Martens, Nora	1	1x	Kinderregatta Kettwig
31	Jacobs, Martin	1	4x-	2. Int. DRV Regatta Hamburg

32	Jacobs, Martin	1	4x-	2. Int. DRV Regatta Hamburg
33	Streitferdt, Mario; Rinke, Oliver; Pannen, Hendrick; Heister, Philip; Jacobs, Benjamin	1	4x+	Allgem. Regatta Kupferdreh
34	Streitferdt, Mario; Rinke, Oliver	1	2x	Allgem. Regatta Kupferdreh
35	Streitferdt, Mario	1	1x Slalom	Allgem. Regatta Kupferdreh
36	Jacobs, Benjamin	1	1x	Allgem. Regatta Kupferdreh
37	Heister, Philip	1	1x	Allgem. Regatta Kupferdreh
38	Burski, Julian	1	1x	Allgem. Regatta Kupferdreh
39	Streitferdt, Mario; Rinke, Oliver; Pannen, Hendrick; Heister, Philip; Jacobs, Benjamin	1	4x+	Allgem. Regatta Kupferdreh
40	Streitferdt, Mario	1	1x Slalom	Landeswettbewerb Bochum- Witten
41	Streitferdt, Mario; Löw, Victor- Emanuel	1	2x	Ruhrsprint Bochum- Witten
42	Streitferdt, Mario	1	1x	Ruhrsprint Bochum- Witten
43	Streitferdt, Mario; Löw, Victor- Emanuel	1	2x	Ruhrsprint Bochum- Witten
44	Streitferdt, Mario	1	1x	Ruhrsprint Bochum- Witten
45	Rinke, Oliver	1	1x	Ruhrsprint Bochum- Witten
46	Streitferdt, Marc	1	1x	Ruhrsprint Bochum- Witten
47	Bode, Daniel; Martens, Torge	1	2x	Ruhrsprint Bochum- Witten
48	Streitferdt, Mario; Rinke, Oliver; Pannen, Hendrick; Heister, Philip; Jacobs, Benjamin	1	4x	Ruhrsprint Bochum- Witten
49	Martens, Nora	1	1x	Ruhrsprint Bochum- Witten
50	Jacobs, Martin	1	4x- Vorlauf	DJM Essen
51	Jacobs, Martin	3	4x- Bronze	DJM Essen
52	Streitferdt, Mario; Rinke, Oliver	1	2x	Allgem. Regatta Krefeld
53	Martens, Nora	1	1x	Allgem. Regatta Krefeld
54	Martens, Nora; Küppers, Julia	1	2x	Allgem. Regatta Krefeld
55	Rinke, Oliver	1	1x	Allgem. Regatta Krefeld
56	Jacobs, Martin; Ertmer, Stephan	1	2x	Allgem. Regatta Krefeld
57	Jacobs, Martin	1	4-	Allgem. Regatta Krefeld
58	Burski, Julian	1	1x	Allgem. Regatta Krefeld
59	Rinke, Oliver	1	1x	Stadtmeisterschaft Düsseldorf
60	Streitferdt, Mario	1	1x	Stadtmeisterschaft Düsseldorf
61	Maier, Andreas	1	1x Slalom	Stadtmeisterschaft Düsseldorf
62	Rinke, Oliver	1	1x Gesamtsieg	Stadtmeisterschaft Düsseldorf
63	Etienne	1	4x+	Stadtmeisterschaft Düsseldorf
64	Maier, Andreas	1	1x	Kinderregatta Kettwig
65	Bode, Daniel	1	1x	Allgem. Regatta Kupferdreh
66	Heister, Philip	1	1x	LM NRW Münster

67	Streitferdt, Mario; Rinke, Oliver	1	2x	LM NRW Münster
68	Heister, Philip; Burski, Julian	1	2x	LM NRW Münster
69	Jacobs, Benjamin	1	1x	LM NRW Münster
70	Jacobs, Martin	1	1x Vorlauf	LM NRW Münster
71	Rinke, Oliver	1	1x	LM NRW Münster
72	Streitferdt, Mario	1	1x	LM NRW Münster
73	Wender, Lukas	1	1x	LM NRW Münster
74	Orfgen, Yvonne Thiele, Melanie Lütgert, Sarah Kill, Christiane Geister, Holger	2	4x+ Frauen Silber	Marathonregatta, Düsseldorf
75	Bergers, Joachim Bohm, Till Najorka, Udo Kühl, Thomas Hübner, Klaus	2	4x+ Masters M Silber	Marathonregatta, Düsseldorf
76	Hauswald, Ulrike Bellmann, Ulrich Hauswald, Jürgen	1	Kirchboot	Marathonregatta, Düsseldorf
77	Strasser, Florian Tschersky, Tobias Bode, Daniel Martens, Torge	1	4x- 750m Rennen	Herbstcup in Kettwig
78	Strasser, Florian Tschersky, Tobias Bode, Daniel Martens, Torge		4x- 250m Rennen	Herbstcup in Kettwig
79	Küppers, Julia Martens, Nora Streitferdt, Mario Rinke, Oliver Jacobs, Benjamin		4x- 250m Rennen	Herbstcup in Kettwig

Stand 19.10.2005

Die Yachtabteilung des WSVD ging auf Fahrt !

Ein alter Brauch wurde am Samstag, den 22. Mai 2004 wiederbelebt: eine „Geschwaderfahrt zum Krefelder Yachtclub“. Die Idee dazu kam von unserm Clubmitglied Wolfgang Boschert, Chef vom

„Haus am Rhein“ Mit einem einladend gestalteten Programm warb er um rege Beteiligung. Das Programm war dann in der Tat so einladend, dass sich Mitglieder unseres Stegnachbarn WSV „Rheinwacht“ der Tour anschlossen. So waren es denn am Ende 18 Boote mit insgesamt 48 Mitfahrenden, die sich rheinabwärts Richtung Krefeld auf den Weg machten. Eröffnet wurde das Ereignis mit einem Frühlingseintopf im Clubhaus. So ab 15 Uhr fuhr dann die vereinigte Flotte aus dem Hafen.

Die Redaktion des WSVD - Reports hatte, um das fröhliche Ereignis auch im Bilde fest zu halten, einen Fotografen auf den Campingplatz in Nierst beordert, um die Boote mit dem Hintergrund der Kaiserpfalz ins Bild zu setzen. Er könne, so lautete die Order die Boote an der WSVD - Flagge erkennen. Er kam unverrichteter Dinge heim. Er hatte keine WSVD -Flagge gesehen bzw. erkannt. Schade, aber beim nächsten Mal machen wir es besser.

Alle Boote sind gut angekommen und konnten an reservierten Liegeplätzen festmachen. Die Besatzungen füllten schnell das gemütliche Clublokal und die Stimmung stieg von Stunde zu Stunde. Es hatten sich auch Mitglieder auf dem Landweg per Auto aufgemacht und waren fröhlich mit dabei. Nur ein kleiner Hauch Neid war bei Ihnen zu erkennen wie sie sahen, dass den Bootsleuten das Bier so herrlich schmeckte und sie feststellen mussten, dass Apfelsaft doch ein saures Getränk ist.

Wie berichtet, sind alle Boote wieder gut in den Heimathafen zurückgekehrt.

Nikolaus Schmitz

Wieder einmal Gent

Abweichend vom ursprünglichen Regattaplan, der einen Start in Bremen vorgesehen hatte, gingen die Ruderer des WSVD auf der Internationalen Regatta in Gent (Belgien) an den Start. Der Grund für diesen Sinneswandel ist in der Hauptsache darin zu suchen, dass Ruderer des WSVD in Renngemeinschaften mit Ruderern des Crefelder RC und des RC Germania Düsseldorf starten und da muss man schon mal flexibel sein.

Wie es nun so ist, die Regatten finden an Wochenenden statt, was eine Anreise am Freitagmittag notwendig machte. So hat dann unser WSVD - Bus mit dem Bootsanhänger für die ca. 250 km über 5 Stunden gebraucht. Glücklicherweise hatten wir mit Michael Ziegenbein einen nervenstarken Fahrer am Steuer.

Gent ist immer eine Mammut-Regatta. Bei unserer Ankunft lagen schon über 1.000 Boote auf den Bootsplätzen auf beiden Seiten der Strecke. Überall das gleiche Ritual: Boote aufriggen und ab aufs Wasser. Es dunkelte schon, als wir den Regattaplatz verließen und zum Quartier fahren. Gewitzt durch die Erfahrung von vor 2 Jahren haben wir zuerst an Verpflegung gedacht und nicht als erstes das Quartier bezogen, um dann erst gegen Mitternacht was zu Essen zu bekommen. Ein Chinarestaurant stellte alle zufrieden und so gut gesättigt trafen wir dort ein, wo wir zweimal nächtigen sollten.

Spartaner wären sicher entzückt gewesen ob des Komforts: Doppelbetten und nur ein Waschbecken für 15 Mann. Gelobt sei, was hart macht. Aber das Frühstück am nächsten Morgen war OK.

Gigantisch war das Meldeergebnis. Für ein Einer- Rennen waren z.B. über 100 Meldungen eingegangen. Entsprechend eng waren dann auch die Siegeschancen, denn es gibt für jeden Wettbewerb nur **einen** Sieger (Der Zweite und Dritte erhalten jeweils eine silberne bzw. bronzene Medaille)

Bei den Rennen für Senioren und Seniorinnen werden entsprechend den Regeln der FISA Vorrennen und Zwischenläufe ausgetragen, um den Sieger dann im Endlauf zu ermitteln. Bei den Junio-

ren und Juniorinnen A und B verfährt man dort anders als auf deutschen Regatten. Werden auf einer deutschen Regatta z. B. zu einem Junior - Einer 20 Boote gemeldet, dann werden 4 Abteilungen zu je 5 Booten ins Rennen geschickt, und der erste jeder Abteilung erhält einen Preis. In Gent ist das anders. Da werden dann auch 4 Abteilungen mit je 5 Booten gestartet. Nun werden die Zeiten gewertet und nur der Zeitschnellste ist der Sieger. So kann es passieren, dass einer in seiner Abteilung stolz mit mehreren Längen siegt, aber hinterher am Aushängebrett mit den Ergebnissen lesen muss, dass er nur 11. Boot geworden ist. So haben wir uns Alle gefreut, dass „unser“ Martin Jakobs, der im Renngemeinschaftsboot mit dem Crefelder RC gestartet ist, zweimal Erster und einmal Dritter geworden ist.

Abends waren wir wieder bei der China - Mama zu Gast bei Peking-Ente und Chop- Suey, aber nicht weil wir Fans der chinesischen Küche geworden waren, sondern weil unser Quartier so weit von der Stadt weg war und es nichts anderes gab.

Der Sonntag brachte nicht nur packende Rennen, sondern auch eine Stadtrundfahrt außergewöhnlicher Art. Die Kosten für die Unterkunft mussten mit der Regattaleitung abgerechnet werden, aber die hielt nichts von Check- oder Kreditkarten. Aber wer schleppt schon hunderte von Euros mit auf eine Regatta? So sind dann unsere Rudermutter Nr.1, Frau Karin Becker-Streitferdt und ich im Stadtzentrum um Geld förmlich betteln gegangen: „Lieber Geldautomat, nimm doch unsere Karte, wir brauchen doch das Geld!“ Erst der Dritte erhörte unser Flehen! Während dieser Stadtrundfahrt hat Frau Streitferdt alle Halteverbotsregeln außer Kraft gesetzt.

Der Aufbruch am Ende der Regatta lief routiniert ab und die Heimfahrt auf fast leeren Autobahnen wurde in weniger als drei Stunden bewältigt.

Nikolaus Schmitz



Der WSVD begrüßt seine neuen Mitglieder

Wir wünschen den neuen Mitgliedern
immer Riemen-
und Dollenbruch und
eine handbreit Wasser unterm Kiel

Nora Martens
Moritz Ticker
Christiane Kill
Marcel Littek
Lionel Bikost
Sarah Lütgert
Yvonne Orfgen
Silke Tapper
Julia Remmeke
Maximilian Lühr

Marc Jacobs
Nina Breuer
Joachim Plingen
Sascha Dittmar
Bernhard Sluyter
Jutta Korn
Jens Dalpke
Soeren Lübeke
Nina Breuer

Jubiläumstreffen der 51er, 52er, 53er, 54er Jugendbesten des WSVD

Achter1954 Duisburg:

Manfred Weißer, Ralf Pusak, Dr. Günther Scheda, Peter Altenhenne, Rolf Goldstein, Hans Kollmann, Norbert Jürss, Jürgen Witte, Herbert Linne

Doppelvierer 1953 Mannheim:

Klaus Gumprich, Manfred Weißer, Peter Fischer, Jürgen Witte, Günther Müller

Doppelvierer 1952 Frankfurt:

Klaus Gumprich, Jochen Bartling, Norbert Jürss, Jürgen Witte, H.W. „Heiwill“ Schroer

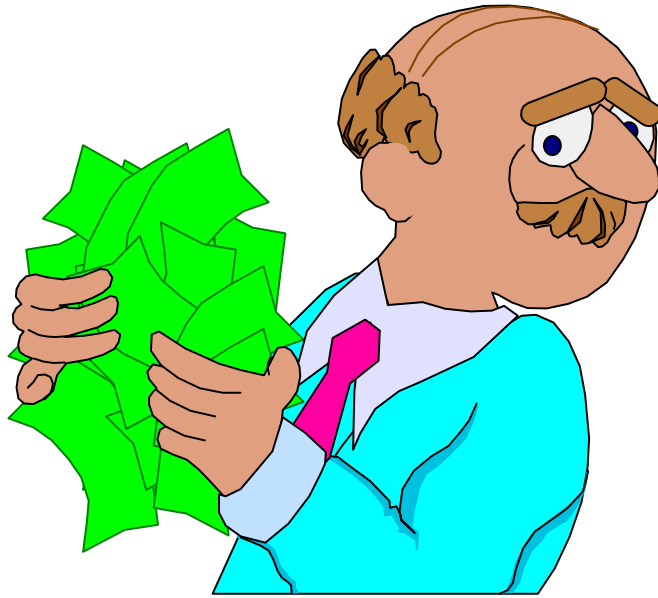
Doppelvierer 1951 Berlin:

Peter Laude, Gerhard Klüssendorf, Roland Horst, Arnd Brehme, Klaus Hessemann

Jürgen Witte, Schlagmann in drei Booten, hat ein Wiedersehen mit seinen alten Mannschaftskameraden angeregt. Egbert Neubauer, der 1957 von der Bonner RG zum WSVD kam, wechselte auf Wunsch von „Döres“ Cohnen einvernehmlich im gleichen Jahr zum RCGD. Aus seiner kurzen Zeit im WSVD kennt er Jürgen Witte, Jochen Bartling, Norbert Jürss, Rolf Goldstein, Ralf Pusak, Herbert Linne und andere. Da er vor zwei Jahren ein ähnliches Treffen arrangiert hatte, bat ihn sein Freund Jürgen Witte, dies für seine Mannschaften ebenso zu übernehmen.

Das Treffen findet im „**Haus am Rhein**“, **am 20. November 2004 von 11 – 16 Uhr** statt. Die obigen Mannschaftsmitglieder würden sich freuen, alle WSVD Mitglieder, die die „alten Haudegen“ kennen, wieder zu sehen. Deshalb kommt bitte zahlreich und unterrichtet auch andere Mitglieder der früheren Jahre. Gegen 17 Uhr wollen wir das Treffen in der Altstadt, in der Brauerei „Zum Schlüssel“ Bolkerstrasse 41-47 ausklingen lassen.

Bitte bis spätestens 10. November eine kurze Mitteilung über die Teilnahme an Egbert Neubauer, Nordparkweg 29, 41462 Neuss, Telefon 02131/ 569408 oder Mobil: 0160/ 94463298.

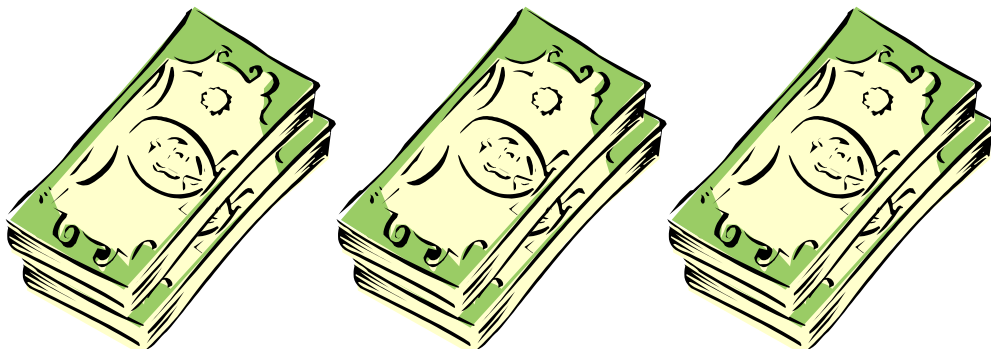


Zuviel Geld oder was ?

Wichtig zu wissen:

Der Verein ist berechtigt Spendenquittungen auszustellen, die vom Finanzamt anerkannt werden.

Für alle Spendenwilligen hier die Kontonummer des WSVD:
Kontonummer 7 402 266 bei der Deutschen Bank
Düsseldorf Bankleitzahl 300 700 10



Ausfahrt der Ruderer zu Düsseldorf

Sonntag früh ist es am Rhein.
Da wackeln zwanzig Spinde
im Haus vom Wasser-Sport-Verein.
Die Flagge weht im Winde!

Im Herrenraum herrscht Heiterkeit.
Dort hört man Spott und Witze.
Politischer Gedankenstreit
bringt manches Hirn in Hitze.

Im Raum der Damen ist es still.
Betrüblich ist das Schweigen.
Man kann sie rufen wie man will.
Es wird sich keine zeigen.

So ist die Halle bald erfüllt
von männlichem Gedränge.
Hier wird gerufen, dort gebrüllt.
Ein Boot fällt vom Gestänge.

Am Fahrtenbuch gibt's ein Problem.
Ein Graubart ruft die Helden:
„Wer fährt womit und wer mit wem?
Ich bitte das zu melden!

Die Boote raus! Guckt nicht so dumm!
Hinaus mit eurem Krempel!
Und steht mir nicht wie Götzen rum!
Wir sind hier nicht im Tempel!“

Der Widerstand ist schnell besiegt.
Man hilft den Kameraden.
Flink geht's zum Steg, der tiefer liegt,
die Schultern schwer beladen.

Zum Wohnponton wird laut begrüßt.
Man sieht zwei Hände fächeln.
Die Morgenstimmung wird versüßt
von einem zarten Lächeln.

Drei Boote sind schon auf dem Weg,
ein viertes folgt bedächtig.
Es ist das schwerste, und der Steg
schwankt noch vom Abstoß mächtig.

Vier Männer sind es, die sich mühen,
das Boot voranzubringen.
Der Steuermann blickt kühl und kühn.
Er will den Strom bezwingen.

Der letzte Angler hat geflucht.
Die Mole ist zu Ende.
Der Weg in's Weite wird gesucht
mit einer halben Wende.

Der sichere Hafen schützt nicht mehr.
Das Treibholz dreht Spiralen.
Dem Boot droht starker Schiffsverkehr.
Den Ruderern drohen Qualen.

„Ihr Pillemänner, angepackt!
Wir rudern zu den Schafen.
Ihr hängt da rum wie abgesackt.
Wir sind hier nicht zum Schlafen!

Ich brauche eure ganze Kraft,
um Lörick zu erreichen.
Ihr faulen Säcke, aufgerafft!
Ich lasse sonst gleich streichen!“

Die höchste Kraft erzeugt die Wut,
fühlt man sich falsch behandelt.
Den Ruderer durchsteigt's wie Glut.
Er wird zum Tier verwandelt!

Die Glut zum Feuer werden kann.
Aus Männern werden Bullen!
Es bremst dann auch kein Steuermann
die Skuller und ihr Pullen.

Das Boot schießt vor in`s Ungemach.
Die rohen Kräfte walten.
Der Steuermann liegt beinah flach.
Er kann sich kaum noch halten.

Der Rhein, wie er sich wehren kann!
Und wild in seinem Zorne
hebt er das Boot von unten an,
von hinten und von vorne.

Doch tobt der Strom auch noch so sehr
und läßt die Wogen steigen.
Die Männer werden, längs und quer,
ihm seine Meister zeigen.

Der Steuermann rät: „Ruhig Blut!
Die Angst ist was für Tunten.
Was auch das Wasser um uns tut:
Der Kiel bleibt heute unten!

Die erste Kribbe ist erreicht.
„Jetzt bleibt mir bloß beisammen!
Die Überspülung reicht vielleicht,
daß wir hinüberschrammen.“

Es kratzt kein Stein, es stört kein Strauch,
wo sonst die Planken scheuern.
„Die nächsten Kribben nehm` ich auch,
ohne viel rumzusteuern.

Wir rudern bis zum Greisenstein!
Das wird noch etwas dauern.
He, Zwei, du pennst doch wohl nicht ein?
Du bist wohl am Versauern?

Und schwungvoll jetzt, auch Nummer Drei!
Was seid ihr für `ne Bande!
Nur Eins beherrscht die Ruderei.
Der macht mir keine Schande!

Auch Nummer Vier kann, wenn er will,
doch liebt auch der das Trödeln.“
Bei`m Treiberchen schmunzelt er still,
wenn alle and`ren blödeln.

Der Rudersport braucht Disziplin!
Der Ruderer muß kuschen!
Denn wird er nicht mal angeschrie`n,
fängt er bald an zu luschen!

Da laufen Hunde durch das Gras
der Oberkass`ler Wiesen.
Im Sommer gibt`s den Männern Spaß,
wenn hier „Dessohnes“ sprießen!

Der Steuermann schaut nicht gern hin:
„Laßt eure doofen Witze!“
Für Weiberkram fehlt ihm der Sinn.
Es wird ihm eng im Sitze.

„Wir wenden jetzt. Ich hab` genug.
Laßt uns nach Hause fahren.
Das Wasser steht in Heck und Bug.
Wer fragt schon, wo wir waren?“

Das schwere Boot dreht träge um,
um dann hinab zu treiben.
Die Lausward nimmt`s den Männern krumm:
„Könnt ihr nicht noch `was bleiben?“

Auch ohne Kraft geht es voran,
liegt man im Strome richtig.
Ob einer auch gut rudern kann,
ist talwärts nicht so wichtig.

Der Rheinturm stutzt und wundert sich.
Er beugt sich auf und nieder.
„Das ist doch sehr verwunderlich.
Der Vierer kommt schon wieder!“

Die Mannschaft döst. Es wird geraucht.
Die Pause ist vonnöten.
Denn sind die Kräfte aufgebraucht,
geht auch die Lust schnell flöten!

Der Landtag duckt sich irritiert.
Es staunt die Rheinkniebrücke.
Der Schloßturm denkt, er phantasiert.
Lambertus braucht `ne Krücke:

„Das sind die Jungens meiner Stadt?
Die sind doch sonst so munter!
Wer weiß, was die entkräftet hat?
Mir haut`s den Dachstuhl runter!“

Das Boot treibt quer im Rheinstrom hin.
Nichtstun entspannt die Glieder.
Die Faulheit macht dem Müden Sinn.
Der Bugmann legt sich nieder.

Das Treiberchen ist wohl verdient.
Wer will auch ewig rudern?
Wer immer nur vor Schmerzen grient,
der darf auch mal was ludern.

Die Oberkass`ler Brücke bebt,
als nah, mit lautem Knalle,
empört sich in die Luft erhebt
die Kuppel der Tonhalle.

Der Rheinterrasse springt das Glas
und will in Stücke bersten.
Ungläubig fragt sie: „Was ist das?
Die Letzten sind die Ersten!“

Dann kommt die Heuss-Brücke in Sicht.

Auch sie schämt sich der Knaben.
Zum Glück weiß sie von ihnen nicht,
wo sie gewendet haben!

Schon kurz darauf endet die Fahrt.
Das Boot treibt in den Hafen.
Mit Kräften wird jetzt nicht gespart.
Die Jungs sind ausgeschlafen.

Das frühe Kommen bringt mit sich,
das Boot allein zu schleppen.
Den Rücken schmerzt das ordentlich,
besonders auf den Treppen.

Die Böcke stehen noch im Haus.
So geht's gleich durch zum Lager.
Dann ziehen sich die Herren aus.
Die Leber fühlt sich mager.

Bevor die Kameraden nah`n,
sieht man sie rüberhuschen
im kollektiven Reinheitswahn
unter die warmen Duschen.

Karlo Weil

Ein vierfaches Fest

feierte der WSVD am Sonntag, den 5. September. Bei strahlendem Sonnenschein waren unerwartet viele Mitglieder und Gäste erschienen, um wieder einmal einen großen Tag im Verein zu feiern. Mit Spießbraten und Bier - natürlich gab es auch nichtalkoholische Getränke - war für das leibliche Wohl gesorgt. Das Wichtigste war wohl die Bootstaufe. Getauft wurde ein Gig-Doppeldreier auf den Namen „Schmitz - Backes“. Der Name wird sicherlich die Etymologen *) auf den Plan rufen, die den in Düsseldorf geläufigen Ausdruck auf seine Herkunft untersuchen werden. Ein Renn- Doppelzweier erhielt den Namen „Zweitakter“ und ein roter Renn - Einer den Namen „Peperoni“. Ihm ist zu wünschen, dass der Name seinen Regatta -Gegnern auf der Zunge brennen möge.

Dann wurde ein hölzerner, achteckiger Pavillon eingeweiht, dessen Bestimmung nicht bekannt gegeben wurde, aber einem Bierfreund nicht lange verborgen bleiben wird. Wanderruderer des WSVD haben ein solches Objekt auf einer ihrer Fahrten entdeckt und gleich festgestellt, dass er gut in das Rondell auf unser Bootshallen - Vorplatz passt.

Ein weiteres sehr nützliches Gebilde wurde seiner Bestimmung übergeben: ein Regatta - Zelt für unsere Rennrunderer. Schon seit längerer Zeit wurde nach einer solchen Anschaffung gerufen.

Die Regatten finden ja nicht nur bei schönem Wetter statt. Oft ist es regnerisch und kalt und windig dazu. Auch beginnt die Regattasaison schon im frühem Vorjahr und endet im Dezember

am Nikolaustag. Dann kommen die Ruderer durchgefroren vom Wasser und können sich nun im Zelt wieder aufwärmen. Zu diesem Zweck wurde auch ein Petroleumofen gestiftet. Auf den dazu gehörigen Wasserkessel für das Bereiten heißer Getränke warten wir aber noch.

Auch unsere Flaggengala am Vereinsmast erlebte eine Renaissance. Ein Flaggen - Liebhaber hat sich ihrer angenommen und sie gewaschen , reparieren lassen und mit festen Tauen versehen. Sie flatterte bei dem herrlichen Sonnenschein zur Verschönerung des Festes fröhlich im warmen Südwind.

Das Fest wurde abgerundet mit Kaffee und - bitte lesen Sie das mindesten zweimal - mit selbst gebackenem Kuchen.

So endete ein schönes Vereinsfest und jeder, der nicht dabei war, sollte sich nur ein wenig ärgern, vielleicht wird das nächste ja noch schöner.

Nikolaus Schmitz

*) Etymologen erforschen Entstehen und Herkunft von Wörtern.

Die neue Flaggengala restauriert von Nikolaus Schmitz

Hexen auf dem Rhein !

Es sind keine Sagengestalten wie die Loreley oder die Rheintöchter in Richard Wagners Oper „Rheingold“. Nein, sie existierten wirklich, wenn auch der Name „Hexen“ ein etwas böswilliger Spitzname war.

In jeder Flussschifffahrt besteht das Problem: „Wie kommen die Schiffe stromauf, oder wie man in der Schifffahrt sagt „zu Berg“ ? Bis zum Beginn der Dampfschifffahrt in der ersten Hälfte der 19. Jahrhunderts wurde getreidelt. Man zog mit Pferden oder gar mit menschlicher Kraft das Schiff an einer langen Leine auf den sogenannten „Leinpfaden“ zu Berg. Kam der Wind aus der richtigen Richtung wurde zusätzlich Segel gesetzt und die Fahrt ging etwas flotter.

Die ersten Dampfschiffe auf dem Rhein waren schlanke, schnittige Schiffe, die von starren Schaufelrädern angetrieben wurden. Sie kamen auf dem damals noch langsamer fließenden Rhein gut stromauf. Dann kam man auf die Idee, ihnen Lastkähne anzuhängen, die sie dann zu Berg schleppen sollten. Das ging auch ganz gut. Nur stellte man fest, dass die Schiffsmaschinen ungefähr dreimal so viel Pferdestärken (PS) leisten mussten, als wenn das Schiff von Land aus gezogen wurde. Das nahm man so als gegeben hin, kannte aber auch die Ursache: Die starren Schaufelräder übertrugen die von der Schiffsmaschine erbrachte Leistung nur ungenügend auf das Wasser und damit in den Vortrieb des Schiffes.

Über diese Unwirtschaftlichkeit begann man aber erst nachzudenken, als etwa ab 1860 die Eisenbahn auf der Rheinstrecke der Schifffahrt Konkurrenz machte, denn die Dampflokomotiven brauchten für die selbe Transportleistung nur 30 % der Energie wie die Schleppschifffahrt. Da hörte man von erfolgreichen Versuchen auf der Oberelbe und auf der Seine in Frankreich.

Man hatte in die Mitte des Flusses eine Kette gelegt, an der sich, von einer Dampfmaschine getrieben, das Schiff mitsamt anhängenden Lastkähnen zu Berg zog.

Im Jahr 1871 wurde eine Aktiengesellschaft für den Betrieb der „Tauerei“ - Schleppschiffahrt auf dem Rhein gegründet, die von den Rheinanliegerstaaten gemäß der Rheinschiffahrtsakte von 1868 die Konzession erhielt.

Diese Art des „zu Berg fahrens“ wollte man nun auch auf dem Rhein einführen. Doch die Verkehrsverhältnisse waren anders als auf Elbe und Seine. Es herrschte viel mehr Verkehr durch frei fahrende Schiffe, Schleppzüge, Fähren und Flöße und die Kettenfahrzeug wären viel zu unbeweglich gewesen, da die Kette bei ihnen längs mittschiffs über das ganze Schiff lief. So musste eine Neukonstruktion her. Als erstes wurde keine Kette, sondern ein Drahtseil in den Rhein verlegt.

Eine Kette mit gleicher Zugkraft hätte auf 1 Kilometer 16 Tonnen gewogen, ein Drahtseil nur 7 Tonnen. Zum zweiten änderte man auch die Konstruktion des Schiffes. Das Drahtseil wurde nur auf der Backbordseite über ein Räderystem geführt, wovon nur ein Rad den Antrieb bewirkte. Außerdem baute man den Schiffen einen flachen Bug, über den in Flussbiegungen das Seil auch nach Steuerbord gleiten konnte. Die Maschine eines solchen „Tauers“ leistete 170 PS und konnte ca. 1.250 Tonnen, verteilt auf mehrere anhängende Lastkähne zu Berg ziehen.

Ein Tauer- Schleppzug zog sich mit einer Geschwindigkeit von ca. 4 Kilometer pro Stunde stromaufwärts, wobei Stromschnellen keine Beeinträchtigung brachten. Die Vorteile der Tauerei - Schleppschiffahrt waren: 1. Geringerer Energie (Kohlen) Verbrauch. 2, Geringerer Personalbedarf (weniger Heizer) 3. Geringer Tiefgang (ca. 1 Meter). Das Manövrieren mit den Schleppzügen war allerdings schwierig. Schließlich ist der Rhein ja keine pfeilgerade „Autobahn“, sondern hat auf der Strecke von Bingen bis Bonn, in der das Seil verlegt war, enge Biegungen. Da mussten oft die Schlepptaue von Backbord nach Steuerbord verlegt und viele andere Maßnahmen

ergriffen werden, damit man die Flussbiegungen „schaffte“. Oft riss auch das 43 Millimeter starke Seil und musste von den Schiffsbesatzungen mühsam gespleißt werden. Alle 5 Jahre wurde es erneuert, was damals, zur Zeit der Tauerei (ca.1870 - 1900) 500.000 Mark kostete.

„Getauert“ wurde nur zu Berg. War man in Bingen angekommen, wurde das Seil losgeworfen und der Tauer fuhr, von Schiffsschrauben mit geringer Leistung angetrieben, zu Tal.

Für den stets größer werdenden Schiffsverkehr wurde die Tauerei immer mehr zum Hindernis, schnellere Schiffe konnten nicht Überholen, zu Tal Fahrende mussten wenden (Schiffersprache „aufdrehen“) und manches Ärgernis mehr, so dass die Fahrzeuge bald ihren Spitznamen „Hexen“ bekamen.

Am Niederrhein hat es übrigens auch den Tauereibetrieb gegeben. Man hatte ein Seil von Ruhrort bis nach Emmerich in den Rhein gelegt, um die „schwere“ Strecke mit Hilfe der Tauerei- Schlepptechnik kostengünstiger betreiben zu können.

Um das Ganze zu verstehen muss man wissen, dass das Befahren der niederländischen Rheinstrecke eine Besonderheit hatte. Bevor die Niederländer die freien Öffnungen der Maas und des Rhein zu ihrem Schutz vor Sturmfluten mit Sperrwerken versehen haben, waren die Gezeitenströmungen bis nach Nimwegen spürbar. Ein Schleppzug mit frei fahrendem Schleppdampfer war, wenn er eine Flutwelle ausnutzen konnte, nur wenige Stunden von Rotterdam nach Nimwegen unterwegs. So war also bei einer Fahrt von Rotterdam nach Ruhrort die Strecke von Emmerich nach Ruhrort das „schwere Stück“.

Doch auf dem Niederrhein waren die Stromverhältnisse völlig anders als auf der Gebirgsstrecke von Bingen bis Bonn. Während dort das Seil meist auf felsigem Grund lag, wurde das von Ruhrort bis Emmerich verlegte Seil vom sich ständig bewegenden Kiesgrund zugespült, so dass es meistens nur mit Mühe, oftmals aber

gar nicht mehr zum tauern hochziehen ließ. Nach wenigen Jahren wurde die Tauerei dann auf dem Niederrhein aufgegeben.

Doch auch auf der Strecke Bingen - Bonn wurden die Tauer immer mehr zum Hindernis. Im Schiffbau hatte sich viel entwickelt. Für die Rad-Dampfschlepper (in der Schifffahrt Räderboote genannt) wurden stärkere Maschinen gebaut, die Räder bekamen bewegliche Schaufeln, der Schiffbau aus Eisen ermöglichte größere Lastkähne und viele andere Verbesserungen ließen die Tauer, die nur noch „Hexen“ hießen, zum Auslaufmodell werden.

Im Jahr 1905 wurde die Tauerei - Schleppschifffahrt dann ganz eingestellt und das Seil aus dem Fluss entfernt.

Die „Hexen“ aber lagen noch lange Jahre als Zeugen einer vergangenen Epoche im Winterhafen von St. Goar, bis sie abgewrackt und verschrottet wurden.

Nikolaus Schmitz

Literatur: „Historisches vom Strom Band XXI“

Schon wieder 100?

Den Hundersten hat der WSVD vor elf Jahren erlebt: 1993! Da sah er mitgliedermäßig schon etwas dürre aus. Jetzt wird er wieder rundlicher, und er lebt, als wäre er nie ein Greis gewesen! Das machen neben dem Zugewinn an Kindern und Jugendlichen 100 neue Mitglieder und Schnupperkursfreunde und -freundinnen der mittleren Jahrgänge aus, die seit dem August 2002 zu uns gefunden haben. Im ersten Jahr waren es 24 Männer und 17 Frauen, ein uns alte Herren beruhigender Unterschied, im zweiten sind es 22 Männer und 39 Frauen. Oh Schreck, was fangen wir damit an? Im WSVD-Report vom November 2003 war doch schon ein mal die

Rede davon. Jetzt kann es jeder noch deutlicher erleben, der einmal an einem Dienstag- oder Donnerstagabend auf dem Bootsplatz vorbeischaut: Die mittleren Jahrgänge prägen den Verein stärker als die älteren, und Frauen krempeln ihn um. Seit ungezählten Jahren wollen sie einen Vierer auf die Marathon-Regatta schicken. Herzlichen Glückwunsch dazu!

Leider ist zu vermelden, dass ein Drittel der 100 den Schnupperkurs wieder verlassen hat. Aber ein weiteres Drittel befindet sich noch darin, und ein weiteres Drittel konnte sich zur Mitgliedschaft entschließen, die Hälfte davon mit teilweise gediegener auswärtiger Vorbildung. Ein Schnupperkurs wäre in diesen Fällen eigentlich unnötig gewesen. Aber es geht ja nicht nur um das Beschnuppern des Sports, sondern auch um das Beschnuppern des Vereins. Und da haben wir wohl nicht so schlecht gerochen. Es haben sich jedenfalls gute Kameradschaften ergeben, und wir dürfen froh sein, dass unsere bisherigen gesetzteren Ruderer offen für die Neuzugänge sind und sie auf ihren Rheinfahrten mitnehmen. Schon haben einige neue Mitglieder die Steuerlizenz für den Strom erworben. Frank Troendle, Helmut Neuhaus und Klaus Hübner haben für ihre Mithilfe dabei besonderes Lob verdient.

Ein besonderes Lob muss auch Andreas Leukefeld, Christiane Kill und Melanie Thiele sowie Maximilian Schuler ausgesprochen werden, die den z.Zt. nur bedingt einsetzbaren Ruderwart in großartiger Weise als Ausbilder im Ruderbecken und im Schutzhafen unterstützen. Zusammen werden sie sicherstellen, dass sich die für den WSVD günstige Entwicklung fortsetzt. Letztlich haben wir diese dem Einsatz von Helmut Neuhaus zu verdanken, der eine unglückliche Entwicklung für den WSVD voraussah und sich der Mithilfe von Kameraden versichern konnte. Dazu gehört auch Klaus Renk, unser Meister der Werkstatt, der geduldig fast alles in Ordnung bringt, was der Rhein uns an Bootsschaden im Zusammenwirken mit jüngeren oder älteren Steuerleuten liefert. Helmut Neuhaus hat ihn entdeckt. Hundert neue Interessenten bedeuten aber nicht nur Bedarf an betreuenden Kameraden, sondern auch solchen an neuem Rudergerät. An manchen Tagen würden sie sich über einen weiteren Vierer freuen. Vorstand, merke auf!

Wanderrudertreffen 2004 in Düsseldorf

Der Deutsche Ruderverband hatte zum diesjährigen Wanderrudertreffen nach Düsseldorf eingeladen. Aus Anlass seines 100jährigen Jubiläums wurde unser Nachbarverein, der Ruderclub Germania mit der Durchführung betraut.

Die Wanderrudertreffen werden in jedem Jahr in einer anderen Stadt veranstaltet. Das Treffen in Düsseldorf war die 39. Veranstaltung. Es begann mit der Anreise der Teilnehmer aus dem ganzen Bundesgebiet am Freitag, den 10. September. Im Festzelt, das neben dem Clubhaus der Germania noch vom Hammer Schützenfest stehen geblieben war, trafen sich viele Bekannte von früheren Wanderrudertreffen wieder.

Beim Wanderrudern am nächsten Tag, das von Köln- Niehl bis zum Düsseldorfer Hafen führte, wurde in traditioneller Weise vorgegangen. Da es nicht um einen Wettbewerb handelt, rudern keine geschlossenen Vereinsmannschaften, sondern die Ruderer werden „bunt zusammengewürfelt“ Das macht einen besonderen Reiz aus, Ruderkameraden und Ruderkameradinnen aus allen Ecken Deutschlands kennen zu lernen.

So gingen denn am Samstagvormittag 119 Boote mit 650 Ruderern in Köln - Niehl auf die Reise. Der befürchtete starke Regen blieb aus, lediglich ein kleiner Schauer sorgte für die auswärtigen Ruderer für die „Rheintaufe“.

Eine Mittagspause mit Verpflegung gab es in Dormagen und gegen 15 Uhr erreichten alle Boote wohlbehalten die Pritsche des Trainingszentrums im Düsseldorfer Hafen. Es war ein herrliches Bild,

die vielen Boote auf dem Wasser des Hafens mit der Düsseldorfer Rheinfront im Hintergrund schwimmen zu sehen. Den Anblick ließ sich selbst das Fernsehen nicht entgehen und brachte am Abend einen kurzen Bericht im 3. Programm.

Der Ruderclub Germania hatte viele Helfer aufgeboten, die Boote die hohe Böschung hinauf zu tragen und auf die über 100 bereitstehenden Trailer zu verladen. Alles hat bestens geklappt.

Am Abend fand dann im Festzelt ein „Rheinischer Abend“ statt, bei dem manches Wiedersehen gefeiert wurde.

Gefeiert wurde auch am Sonntag im Saal des „Malkasten“, wo besondere Leistungen geehrt wurden. Bei der Feier wird der „Äquatortpreis“ an Ruderer und Ruderinnen verliehen, die 40.077 Kilometer Wanderfahrt gerudert haben, also einmal um den Erdball.

Beim Auseinandergehen werden sich wohl viele Teilnehmer schon für das Wanderrudertreffen 2005 verabredet haben. Es soll in Berlin stattfinden.

Nikolaus Schmitz

400 km für einen guten Zweck

WRT in Düsseldorf aus einem etwas anderen Blickwinkel

Der RCGD rief und viele Ruderer kamen. Wie organisiert man diese Truppe, die schon in der Bibel erwähnt wird: " sie trugen seltsame Gewänder und irrten planlos umher"

Gott sei Dank gibt es ja einen Fahrdienst, der sich bald als das ein-

zige, vernünftige Verkehrsmittel für die Auswärtigen Ruderer, die quer durch die Stadt von Bilk über Oberbilk,

Oberkassel und in Hamm verteilt waren, herausstellte.

Wer hatte denn den Termin festgelegt. Soft- Eröffnung der LTU Arena und WRT- 2004, da war das Chaos für Freitag schon vorprogrammiert. Doch Dank der guten Ortskenntnis der Fahrer ging der Transfer meist über Schleichwege am Hauptverkehr vorbei. Mittlerweile habe ich sogar Verständnis für Düsseldorfs Taxifahrer. 8 und mehr Stunden auf dem Bock sind schon hart. Freitags die letzte Tour zur Jugendherberge kurz nach Mitternacht und am Samstag kurz nach 6 Uhr die Lumaschläfer wieder zum Festzeit nach Hamm zum Frühstück.

Ab 12 Uhr ging der Stress dann wieder los, die ersten Schiffe fielen in den Düsseldorfer Hafen ein. Alle wurden mit einem Willkommenstrunk Killepitsch in der Hafeneinfahrt unterhalb der Fußgängerbrücke; begrüßt, der durch eine WSVD- Crew im Arbeitsboot "Tu du, ich nicht" unter Leitung von Käpt'n Wolfgang überreicht wurde. Seegigs die steile Basalttreppe am Trainingszentrum hinaufzuschleppen war trotz tatkräftiger Unterstützung der RCGD Trainingsrunder nicht unbedingt der Hit.

Nach einem kühlen Schumacher Alt für 1,60 € am Bierwagen, suchten eine stattliche Anzahl von Ruderer den Plausch im Festzeit, doch außer verschlossenen Türen und Null Getränke gab's leider nichts auf der Hammer Festwiese. WRT- geschulte Teilnehmer hatten aber die Handy- Nummern der einzelnen Shuttlebusse und organisierten so in eigener Regie ihren Transfer zu den Quartieren.

Gut beraten war man beim RCGD, nur eine gemeinsame Festveranstaltung durchzuführen. So konnte der Shuttleservice effektiv arbeiten und brachte alle Teilnehmer pünktlich zum Festzelt. Einige Teilnehmer sahen in dem Shuttledienst einen VIP Service und wollten sich zu später Stunde mit den Bussen aus der Altstadt abholen und zu ihren Unterkünften fahren lassen. Hier wurde aber auf die Kollegen von der Taxizunft verwiesen. Leider ging der Rücktransport mit den Großbussen von der Fringsstr. in die Stadt. Der nächst-

liche Fußweg über den Schlagloch gepflasterten, unbeleuchteten Deich war keine gute Idee.

Dank der massiven Kritik der Fahrer des WSVD wurde (wie bei anderen WRT selbstverständlich), nach langer Diskussion, ein Fahrdienst auch für den Sonntag eingerichtet. Man kann es den Teilnehmern, ganz speziell den Lumaschläfern, nicht zumuten mit dem ganzen Gerödel aus Bilk und Oberkassel zu Fuß, mit Bahn und Bus nach D- Hamm zu reisen, um dort zu Frühstück, dann sein Bündel erneut schnüren, um zum Festakt im Malkasten auf der Jacobstr. zu kommen, um sich dann erneut in ÖNV zu stützen, um nach Hamm zu kommen.

Leider auch hier wieder eine Panne. Im Programm ausgewiesen sollte es parallel zu der Blaujackenveranstaltung im Festzeit einen Frühschoppen geben. Auch hier nur verschlossene Türen. Gott sei Dank hatte das Büdchen auf der Fährstrasse schon geöffnet und die Ruderer trafen sich dann dort zum Frühschoppen. Man sagte mir bei der Vorbeifahrt im Shuttlebus, „hier stimmt Preis und Leistung“

Um 14:00 Uhr war dann der Spuk WRT vorüber.

Fazit: Wir haben noch mal gerade so die Kurve gekriegt, aber ein Dankeschön an die mithelfenden Düsseldorfer Vereine im Ruder-sport wäre eigentlich ganz nett gewesen. Desgleichen hätte eine Versorgung der "nicht Germanen" beim Fahrdienst mit Verpflegung, Germanen wurden bestens versorgt auch nicht geschadet. Wir hörten nur, "wir haben noch nachgeordert." Aber dabei blieb es dann auch.

Aber nichts desto Trotz, meine Frau und ich haben es gerne für die WRT- Teilnehmer getan - 400km in 2 1/2 Tagen durch Düsseldorf - denn wir wurden immer nett und hilfsbereit bei den anderen WRT's betreut.

Falls einige WSVD - Vereinskameraden mich nicht sofort per Handy

erreicht haben sollten, hier die Erklärung: Gerade in den Stadtteilen Bilk, Oberbilk, Hamm und Oberkassel sowie in den Rheintunneln gibt es Funklöchern. Was sagt die nette Stimme im Handy dann: "Versuchen sie es später noch einmal." Und so schlecht ist unsere Gastronomie im WSVD doch auch nicht, das man dort nicht mal ein Bier zu zivilen Preisen trinken kann.

Ja dann Riemen- und Dollenbruch bis zum nächsten WRT 2005 in Spandau.

Ulrike und Jürgen Hauswald

Was wir schon immer wissen wollten

Wie schnell ist so ein Ruderboot?

Wie schnell ist so ein Ruderboot? Wenn wir auf dem Rhein unterwegs sind, rauf und runter mit Ziel „740 km“, ein Treiberchen eingeschlossen, dauert es im allgemeinen 2 Stunden, bis wir wieder auf dem Bootsplatz sind. Messen wir der Strecke 17 km zu, kommen wir auf einen Schnitt von 8,5 km/h. Die 5 km/h, die der Rhein durchschnittlich draufhaben soll, haben darauf keinen Einfluß. Wir müssen sie zwar raufwärts überwinden, abwärts aber können wir sie wieder abkassieren. Wer im gleichen Zeitraum nur 13 km schafft, versaut sich den Schnitt.

Nun muß man einräumen, daß wir nicht das Äußerste sind, was der Rudersport zu bieten hat. Es gibt trainiertere Leute und schnellere Boote. Zum Beispiel Athen. Da ging es wie üblich über 2 km. Der siegende Männer-Einer, gerudert von dem Athleten Tufte aus Norwegen, zog die Strecke in 6 Minuten und 49,30 Sekunden runter.

Der schnellste Männer-Achter, vorangetrieben von Kraftpaketen aus den USA, brauchte dafür 5 Minuten und 42,48 Sekunden. Die entsprechenden Boote auf der Frauenseite, gerudert von unserer Favoritin Rutschow-Stomporowski - man könnte sie mit diesem Namensgebende eher für eine Marathonruderin halten - und den sieggewohnten Talenten aus Rumänien, kamen nach 7 Minuten und 18,12 Sekunden bzw. 6 Minuten und 17,70 Sekunden ins Ziel. Was wir schon immer wussten: Männer sind schneller als Frauen, Frauen behindern Männer (was Marcel Hacker mal bedenken sollte) und Großboote sind schneller als Kleinboote. Rechnen wir großzügig ohne den Kommaunfug, wurden von den Männern Geschwindigkeiten zwischen 17,6 und 21,1 km/h und von den Frauen solche zwischen 16,4 und 18,5 km/h erreicht. Bis auf die eine Frau waren die ja alle doppelt so schnell wie wir!

Dann wären auch die anderen Boote, selbst unter Verzicht auf das Teiberchen, von uns nicht einzuholen gewesen, denn sie bewegten sich zwischen den errechneten Zeiten für Tufte und den Amerikanern: Nach dem Achter wäre der siegende Doppelvierer, dann der Vierer ohne Steuermann, danach der Doppelzweier und vor dem Einer der Zweier ohne Steuermann über den Zielstrich geschossen, eine Reihenfolge, die auch die Frauen eingehalten haben. Besonderen Respekt muß man den Leichtgewichttruderern zollen: Die waren im Vierer ohne Steuermann um fast 6 Sekunden und im Doppelzweier um etwa 8 Sekunden schneller als ihre beleibteren Kollegen. Die Frauen traten in diesen Disziplinen gar nicht erst an. Wir haben jetzt jedenfalls bestätigt bekommen, daß Dünne schneller als Dicke sind.

Der Ruderwart dankt Athen

Karlo Weil

Uns Heidy hat `nen runden Geburtstag

Der WSVD,
WSVD Vorstand
und die WSVD report- Redaktion
gratulieren Dir,
liebe Heidy,
recht herzlich zum Geburtstag.

Vielen Dank
für deinen großen Einsatz
im Verein
und auf der boot.

Neue WSVD Plattenbemalung

So könnten sie auf Regatten aussehen, ein Vorschlag der Rennabteilung. Farben: von oben: rote Fläche – schwarzer Streifen – weiße Fläche

Bitte schreiben sie uns ihre Meinung.

Führerschein- Kurs „Binnen“

Haste schon
gehört, beim
Günther be-
stehen immer
alle!



Zur Vorbereitung auf die Prüfung für den Sportboot- Führerschein „Binnen“ führt Günther Kuhs im Frühjahr 2005 wieder einen Kurs durch.

Der Kurs beginnt am Dienstag, den 11. Jannuar 2005 im Besprechungsraum im Clubhaus.

Anmeldungen bei Günther Kuhs
Tel: 0172 / 2642514 oder 02154 / 80171



Guten Appetit !

Auf einem Dampfer hatte der Koch abgemustert.
Der Kapitän rief die Besatzung zusammen und fragte:

„Wer von Ihnen hat schon einmal gekocht?“

Ein Matrose meldete sich: „Ich, Herr Kapitän!“

Kapitän: „Sie haben schon einmal gekocht!“

„Jawohl, Herr Kapitän!“

Kapitän: „Auch in großen Kesseln?“

„Jawohl, Herr Kapitän!“

Kapitän: „Was haben denn Sie gekocht?“

„Asphalt!“

33. Marathon- Rudern 2004

Das diesjährige Marathon- Rudern von Leverkusen nach Düsseldorf- Hamm fand am Samstag, den 9. Oktober statt. Bei guten Wetterbedingungen – vom Morgennebel, der den Start um eine halbe Stunde verzögerte, einmal abgesehen – gingen die 97 Boote an den Start. Der niedrige Wasserstand des Rheins und der stets wachsende rege Schiffsverkehr verursachten starken Wellengang, der den 550 Ruderinnen und Ruderern zu schaffen machte.

Der WSVD war mit einem Dreier und drei Vierern beteiligt. Erfreulich waren die zwei zweiten Plätze für den Frauen- Doppelvierer und den Masters- Doppelvierer der Männer, der die 42,8 km in 2 Std. und 31,21 Minuten zurücklegte. Das schnellste Boot des Wettbewerbs, mit Olympiaruderern besetzt, war nur ca. 18 Minuten schneller.

Die anderen WSVD- Boote, der „offene“ (d.h. ohne Beschränkung) Doppeldreier und der „offene“ Doppelvierer erzielten gute Zeiten, die aber nicht für die vorderen Plätze reichten. Auch das Kirchboot des Nordrheinwestfälischen – Ruder- verbandes war mit einer gemischten Besatzung aus 9 Vereinen (auch hier war der WSVD mit 3 Ruderern vertreten) mit von der Partie und bewies wieder einmal seine hervorragende „Rheintauglichkeit“. Der erste Platz in diesem Rennen war wie in jedem Jahr sicher.

Am Start waren Boote aus 43 Vereinen, darunter 4 ausländische Mannschaften. Nach der guten Stimmung bei der Preisverleihung zu urteilen, werden im nächsten Jahr zum 34. Marathonrudern wohl alle Teilnehmer wieder dabei sein.

Somit ist der aktuelle Stand für den WSVD am 9.10.04, 76 Siege.

Eine Wohngemeinschaft auf der Suche nach Rhythmus

(erschieden in: Welt am Sonntag; Autor: Robert Dunker, 08. August 2004)

Wer in eine Ruder-WG einziehen will, muss hart im Nehmen sein und vieles können. Zum Beispiel Schnellduschen. Bei vier Ruderern auf 80 Quadratmetern und nur einem Bad gerät die Morgentoilette zur Katzenwäsche. Das Wasser aus der Brause gilt es so zügig über den Körper zu verteilen wie anschließend mit dem Paddel das Wasser im Dortmund-Ems-Kanal zu teilen.

Viele Ruderer lieben die Gemeinschaft. Ulf Siemes, 26, Stefan Koltzk, 26, Jan-Martin Bröer, 22, aus dem Deutschland-Achter und Paul Dienstbach, 23, aus dem Vierer ohne Steuermann leben sogar unter einem Dach. Es ist eine Hochleistungs-WG in der Dortmunder Innenstadt. Ohne Regeln, ohne Putz- und Spülplan.

"Der Paul vergisst seine nassen Sachen gern mal in der

Sporttasche", petzt ein Mitbewohner. Kleider liegen wahllos verteilt im Flur. An den Wänden kleben alte H&M-Plakate, und Wäsche-Schluderer Dienstbach fällt beim Anblick einer der Schönen ein, dass die Wohnung unter seiner WG bald frei wird und "hoffentlich schwedische Bikini-Models einziehen".

Unter die Küchenzeile wurde eine Palette geschoben, damit den Hünen das Kochen leichter fällt. Die Hausbar ist leider aufgelöst, seit ein TV-Team das Arsenal Hochprozentiges abfilmte. Das Bild passte so gar nicht zum Image der strahlenden Vertreter deutscher Ruderkunst.

Der Deutsche Ruderverband (DRV) hat sich als einziger Verband für alle 14 olympischen Bootsklassen qualifiziert. Traditionell bildet das Achter-Finale (22. August, 10.30 Uhr) Höhepunkt und Abschluss der Regatta. Der Achter ist das symbolträchtigste Boot, es gehört zu den Medaillenkandidaten. Die Crew will sich für die Schmach von 2000 rehabilitieren: das Scheitern an der Qualifikation.

Vor allem während der Spiele ist es hilfreich, wenn in der beengten Wohnsituation niemand aus der Reihe tanzt. "Wir müssen neun Freunde sein", predigt Bundestrainer Dieter Grahn, der seinen "Jungs" in dieser Woche im Leistungszentrum Ratzeburg den letzten Schliff gegeben hat. Siemes, Koltzk und Bröer suchen auch außerhalb des Boots den Rhythmus für ein harmonisches Miteinander. Ihr Sport bedeutet für sie Leidenschaft, die man nicht einfach so ausknipst, wenn man nach der Schinderei auf dem Wasser über die Türschwelle tritt. Das Kräftermessen geht beim Kochen verbal weiter. "Nach dem Training zieht der Bessere den Schlechteren auf", sagt Ulf Siemes.

Pokale, Medaillen, eine Pinnwand mit Fotos von großen Wettkämpfen bieten ebenso Anreiz wie eine gerahmte Collage mit Zeitungsschnipseln, die gegen die Wand gelehnt auf dem Küchentisch steht: "Deutschland-Achter gleitet zurück in die Spitze." Darüber ein Foto der Besatzung, die 2002 WM-Silber holte.

Das Essen in der Wohnküche eint alle schlagkräftigen WG-Genossen. "Wir füttern doppelt so viel wie andere", sagt Paul Dienstbach. Morgens Müsli und Obst, mittags Nudeln im Olympiastützpunkt und abends noch mal Nudeln, dazwischen reichlich Butterkekse. Paul Dienstbach streicht die Teewurst fingerdick aufs Vollkornbrot. Die Milch, mit 3,5 Prozent Fettanteil, steht palettenweise neben der Herdplatte. Auf einen Ernährungsplan verzichten sie. "Wir lassen auch öfter mal das Pizza-Taxi kommen", feixt Jan-Martin Bröer. Es dreht sich alles um Kalorien und Kohlenhydrate. Kraftpakete wie Koltzk (1,96 Meter, 101 Kilo) oder Siemes (2,02 Meter, 98 Kilo) müssen auf die Linie achten, wenn in der Woche vor Athen das harte Trainingsprogramm vorüber ist. Der vergleichswei-

se schwächliche Schlagmann Michael Ruhe (2,00 Meter, 90 Kilo) muss bei jeder Mahlzeit "kräftig reinhauen".

Johannes Döberschütz ist einer der kräftigsten Riemenrunderer im DRV, er ist aber auch mit 107 Kilo der schwerste. Sein Masse-Kraft-Verhältnis stimmte ausgerechnet im Olympia-Jahr nicht mehr. Vor dem Weltcupstart sortierte ihn Dieter Grahn aus, "streng nach Leistungskriterien", wie er betont. Döberschütz wohnt in einer Ruder-WG im Haus nebenan. Die Beziehung zur alten Crew ist seit der Versetzung in die Reserve belastet. "Wenn ich sage, dass es gut läuft, ist Johannes enttäuscht. Wenn ich sage, es läuft schlecht, nimmt er mir das nicht ab", beschreibt Stefan Koltzk das Dilemma. Döberschütz' Rollstuhl hat Martin Bröer übernommen.

Auch Paul Dienstbach ist in Athen nicht dabei. Seine Blutwerte waren nicht okay. "Das ist frustrierend", sagt er. Mit diesem Knacks muss er allein fertig werden. Kein Mitbewohner und kein Bikini-Model der Welt können ihn dabei trösten.

Lange Jubelfahrt: Deutschland-Achter besiegt Olympiasieger aus den USA

Erschöpft, aber glücklich: Der Deutschland-Achter nach dem 12,7-Kilometer-Rennen in Rendsburg: Andreas Penkner (von rechts), Jan Tebrügge, Jan Martin Bröer, Thorsten Engelmann, Johannes Döberschütz, Stephan Koltzk (abgetaucht), Sebastian Thormann und Jochen Urban.

Es ist eines der größten Ruderevents in Deutschland: die Langstrecke von Breiholz nach Rendsburg auf dem Nord-Ost-Kanal, die der Deutschland-Achter auch in ihrer vierten Auflage gewann. Und wie: mit 33 Sekunden Vorsprung auf Olympiasieger USA verteidigte das Dortmunder Großboot die heimischen Gewässer eindrucksvoll.

Drei, vier Kilometer lieferten sich die beiden Großboote auf der kurvenreichen Kanalstrecke ein direktes Duell, dann zog das deutsche Flaggschiff dank des ruhigen und effektiven Schlag- Rhythmus des neuen Schlagmanns Andreas Penkner sukzessive davon. Bei der Zieldurchfahrt in Rendsburg nach 12,7 Kilometern hatte es nach einer langen Jubelfahrt viele Längen Vorsprung auf das hochgehandelte USA-Boot wie auch auf die Großboote aus den Niederlanden, den Olympia-Zweiten, und Großbritannien. „Die Einstellung zur Sache stimmte. Erfreulich war insbesondere, wie beherzt wir losgefahren sind und wie leicht wir uns schließlich lösen konnten“, sagte Dieter Grah. Auch eine zweiminütige Pause nach einer Kollision des holländischen Achters mit dem britischen brachte seine Crew nicht vom Kurs ab.

Als 14-Jähriger hat er das fast 18 Meter lange Flaggschiff des Deutschen Ruderverbandes zum ersten Mal gesehen, als es aus der Bootshalle getragen wurde. „Da hab' ich zu meiner Mutter gesagt: Darin will ich auch mal sitzen.“ Der Traum ist wahr geworden - und wie. Andreas Penkner hat den Deutschland-Achter acht Jahre später bei der traditionellen Langstrecken-Regatta in Rendsburg bei seinem Achter-Debüt gleich als Schlagmann zum Sieg geführt. Der 22 Jahre alte U-23-Weltmeister: „Ich hätte nicht gedacht, dass der Bundestrainer mir als einem der jüngsten im Boot dieses Vertrauen schenkt.“

Das tat Dieter Grah und er wurde dafür belohnt. „Klar, dass wir nach den Ergebnissen bei Olympia einen Neubeginn starten müssen. Die Jungs bringen Stärken mit - und haben dies hervorragend umgesetzt“, sagte Grah, der in diese Überlegungen auch Jan Tebrügge einbezog, der mit Penkner das Rendsburger Schlaghaus bildete. Grah: „Das war schon richtungsweisend. Mit den Nachwuchskräften haben wir wieder mehr Alternativen.“ Auch Andy

Penkner - in Athen als Ersatzmann noch ohne Einsatzchance - ist überzeugt, im nächsten Jahr eine tragende Rolle spielen zu können: „Hier in Rendsburg haben wir eine gute Duftmarke abgesetzt, im Frühjahr wollen wir daran anknüpfen.“

03.10.04

von Carsten Oberhagemann

Rudertafel

Am 15. Aug. 2004 trafen sich auf Initiative von Helga Kluge und Christel Troendle 11 Ruderer mit ihren Frauen zu einer „Tafel der Ruderer“.

Bei herrlichem Sommerwetter mit anschließendem traumhaften Sonnenuntergang genossen alle das gute Essen, den kühlen Wein und die guten Gespräche.

Zu später Stunde bei Kerzenschein zitierte man Gedichte von Eugen Roth, Texte von Heine und ließ es sich auch nicht nehmen, das ‚Lied der Loreley‘ zu singen. Über die Reinheit des Gesangs sei hier geschwiegen.

Gegen Mitternacht endete dieser schöne Abend, vielleicht wieder ein wenig ernüchternd, da ja der Bootsplatz noch aufgeräumt werden musste.

Dank sei hier nochmals den beiden Damen gesagt, die Geschirr, Gläser, Bestecke und Dekorationen, für den schön gedeckten Tisch herangeschafft haben und die vor allem die Last der Organisation trugen.

Schön wäre es, wenn so ein Abend Schule machen würde und im nächsten Sommer weitere „Tafeln der Ruderer“ auf dem Bootsplatz stattfinden.

B. Tscheschlog

Hochwasser, was tun? Teil3

abschließender Bericht, speziell zu den verlängerten Brücken

Im WSVD- report 1/03 und 2/03 wurde das Thema „Hochwasser und seine Auswirkungen auf den WSVD“ ausführlich beschrieben. Zwangsläufig musste beim Pegel **039** cm am 30.08.2003 auch das Thema: „Niedrigwasser“ (WSVD- report 2/03, Seite 15) angesprochen werden.

Zum Hochwasser:

18. Januar 2004, 5:00 Uhr Pegel Düsseldorf **753** cm; also ca. 80 cm Wasser über der kleinen Mole.

Die zusätzlich angeschafften Rollen - leicht montierbar und demon-
tierbar - die durch die Verlängerung der Brücken notwendig waren
(2 Mann, ca. 30 Minuten), haben sich bestens bewährt. Jetzt wird
die Anlage wieder mit jeweils zwei Rollen – Unterstrom und O-
berstrom – wie vorher gehalten.

Die 2 „speziellen Rollen“ plus Montagewerkzeug lagern im Hoch-
wasserschrank in der Werkstatt unter Verschluss; jeweils ein
Schlüssel im Büro, im Safe und beim Stegwart.

Die Montage dieser Rollen muss immer dann erfolgen, wenn sicher
ist, das der Pegel **670** nachhaltig überschritten wird. Eine Montage
bei Neerströmung wird mit Sicherheit problematisch.

Also: lieber einmal vielleicht um sonst geschraubt, als

Die Demontage dieser Rollen kann recht flexibel gehandhabt werden, hier wird die Schräge der Brücken den Zeitpunkt bestimmen.

Achtung: Sowohl zum Aufholen der Brücken bei zunehmendem Wasserstand, als auch beim Ablassen der Brücken sind grundsätzlich 4 AK erforderlich. Zwei, die kurbeln und zwei die auf der Steganlage sicherstellen, dass das Ruder- U zu den seitlichen Stegen ausreichend Freigang hat. Die sichtbaren Beschädigungen an der Zaunhalterung verdeutlichen dieses.

Die zwei alten Rollen wurden mittlerweile stromseitig montiert. Somit ist das Ruder- U bei Normalwasserstand jeweils mit 3 Rollen geführt und auch für schwerere Boote (Waspo, Feuerlöschboot usw.) geeignet.

Anlässlich der Caravan-Ausstellung konnte dieses am 18. August 2004 erfolgreich, mit einem Spezialcatamaran (Schiff mit Wohnwagen huckepack), demonstriert werden. 50 % der Kosten für die Hochwasserrollen damit amortisiert.

Zum Niedrigwasser:

Im WSVD- report 2/03 Seite 15 u. f. wurde detailliert auf das Problem aufmerksam gemacht, dass die landseitigen Liegeplätze bei Niedrigwasser nur noch bedingt nutzbar sind.

Einige Clubmitglieder haben – um Schäden an ihren Schiffen zu vermeiden, bzw. ihre Mobilität zu wahren – auf Außenliegeplätze (mit allen finanziellen Konsequenzen) gewechselt. Anderen konnte auf Grund der Außenliegeplatz- Situation vorübergehend geholfen werden.

Der Vorstand, in der Person von Michael Ohme, hat sich dieses Themas persönlich angenommen.

Wolfgang Riemer

Der WSVD- report sprach mit Michael Ohme:

WSVD- report: „Wo liegt das Problem?“

Michael Ohme antwortet:

„Grund für dieses Problem ist, dass während der letzten 25 Jahre, dieser Teil des Hafens nicht ausgebaggert wurde. Der mehrfache Vorstoß des Kanal- und Wasserbauamtes Düsseldorf den Hafen auszubaggern ist bisher an finanziellen Möglichkeiten des Sportamtes gescheitert.

Ein weiteres Problem ist, das das Kanal- und Wasserbauamt einen Gesamtauftrag schnüren will: Ausbaggern des Hülstrunghafens, Sanierung des Molenkopfes, sowie das Ausbaggern der Einfahrt des Löricker Hafens. Für den Unternehmer toll, für das Stadtsäckel ein immenser finanzieller Brocken.

Weitere Gespräche mit der Stadt zur Lösung unseres Problems sind für Ende 2004 Anfang 2005 vorgesehen.“

Termine



01.12.2004	weihnachtlicher Club- abend Yachtabteilung 19:00Uhr
05.12.2004	Nikolaus im WSVD 15:00Uhr
05.12.2004	Nikolausregatta in Kettwig (siehe Aus- schreibung auf der Umschlagseite)
15.01.2005	40. Neujahrsschwim- men der DLRG
15.01. bis 23.01.2004	boot Stand der Ruderer in Halle 8
30.04.2005	Anfahren der DLRG
26.05. bis 29.05.2005	2.Sternfahrt des Motor- yachtverbandes NRW nach Lünen/ Preußen hafen (Eröffnung des Wassersportplatzes)
17.09. bis 18.09.2005	Hafenfest Lörick
01.10.2005	Abfahren der DLRG
08.10.2005	Marathonregatta

Der Vorstand des Wasser- Sport- Verein Düsseldorf

1. Vorsitzender:

Werner Tscheschlog, Kantstr. 38, 40667 Meerbusch
Tel.: 02132 / 71893 pr.
Fax.: 02132 / 769170
E-Mail: bbz.tscheschlog@t-online.de

Stellvertretende Vorsitzende

Sport:

Christian Vajen, Gneisenaustrasse 59, 40477 Düsseldorf
Tel.: 0211 / 466612

Verwaltung:

Michael Ohme, Am Haushof 1, 40670 Meerbusch
Tel.: 02159 / 8632 pr.
0201 / 818 - 5346 d
E-Mail: michael.ohme@dsd-industry.com

Schatzmeister:

Joachim Bergers, Achenbachstrasse 5, 40237 Düsseldorf
Tel.: 0211 / 690729-0
Fax.: 0211 / 675956
E-Mail: Joachim.Bergers@Bergers-Duesseldorf.de

WSVD- Büro:

Barbara Tscheschlog
Di / Do 9 - 12 Uhr
Tel.: 0211 / 453625
Fax.: 0211 / 4353907
Bootshalle: 0211 / 4353906
E-Mail: wsvd-duesseldorf@t-online.de
Internet-Adresse: <http://www.wsvd.de>

Weitere Ansprechpartner

Trainer:

Ioan Danga, Dorotheenstr. 14, 45130 Essen
Tel.: 0211 / 4353906 (Bootshalle ab 14:00 Uhr)
Fu-Tel.: 0173 / 5139892

Jugendwart:

Torge Martens, Schwerinstrasse 61, 40476 Düsseldorf
Tel.: 0211 / 4 93 17 07

Stellv. Jugendwart:

Florian Strasser, Hortensienstrasse 23, 40474 Düsseldorf
Tel: 0211 / 452136

Ruderwart:

Karlo Weil, Cecilienallee 81, 40474 Düsseldorf
Tel.: 0211 / 4370487

Bootswart:

Manfred Deitz, Brückstr. 64a, 40882 Ratingen
Tel.: p 02102 / 872657 Fax.: 02102 / 872657
E-Mail: manfred_deitz@hotmail.com

Stellv. Bootswart:

Thomas Bender
Tel: 02131 / 4089579

Wanderruderwart:

Peter Wirtz, Auf der Hardt 62a, 41542 Dormagen
Tel.: 02133 / 90642
Fax.: 02133 / 91873
E-Mail: Fotowirtz@aol.com

Stellv. Wanderruderwart:

Gunter Glauch
Fu-Tel.: 0172 / 2199262

Stegwart:

Heidy Riemer, Annastr. 17, 40477 Düsseldorf
Tel.: 0211 / 452227

Marcus Bock, Fasanenweg 12, 40468 Düsseldorf
Tel.: 0211 / 628483 Fu-Tel.: 0172 / 2552413

Gastronomie:

„Haus am Rhein“
Boschert's feine deutsche Küche
Wolfgang und Manuela Boschert
Rotterdammer Str. 40 , 40474 Düsseldorf
Tel.: 0211 / 4543092
Fax: 0211 / 2207379

Impressum:

Vereinszeitung des Wasser- Sport- Verein Düsseldorf
Rotterdammer Str. 40, 40474 Düsseldorf
Tel.: 0211/ 453625 Fax: 0211/ 4353907

Redaktion:

Ulrike Hauswald
Jürgen Hauswald
Tel.: p 0211 / 4 38 08 00
Tel.: d 0211 / 885 – 71355
E-Mail: Ulrike-Juergen.Hauswald@T-Online.de

Nikolaus Schmitz
Tel.: 02159 / 56 36

Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.

Werbung, Sponsoring und Schnäppchenmarkt

Hier könnte ihre Anzeige oder ihre Annonce erscheinen. Also nicht mehr zögern. Nur wer wirbt gewinnt. Anfragen bitte an die Redaktion des WSVD reports.

Preisliste:

ganze Seite	185,-- EURO
halbe Seite	95,-- EURO
Anzeige	30,-- EURO