DAS OFFIZIELLE VERBANDSMAGAZIN

rudersport

10-2023

PARIS
WIR KOMMEN!

A-WM: 6 DRV-BOOTE SIND DABEI

PARA-WM: ALLE VIERE!

PETRI: „FOKUS AUF DAS WAS MÖGLICH IST“

RUDERKALENDER 2024

Der Ruderkalender 2024, eine Freude für sich, ein Geschenk für Freunde.

Eine exklusive Auswahl faszinierender Aufnahmen internationaler Fotografen, präsentiert im dekorativen Großformat des neuen Ruderkalender (34 x 48,5 cm).

Weitere Infos und Bestellmöglichkeiten:

www.ruderkalender.de
info@ruderkalender.de

ruderkalender.de

Mit einem blauen Auge?

Die Weltmeisterschaft in Belgrad lässt einen etwas ratlos zurück. Soll man angesichts der Vorleistungen in dieser und der vorigen Saison die Arme hochreißen und sagen: Yes, sechs Boote sind qualifiziert für Olympia! Wir sind mit einem blauen Auge davongekommen. Oder soll man sagen: Was für eine Blamage? Nur sechs von 14 Bootsklassen fahren nach Paris. Stand heute. Eine Nach-Qualifikation voraussichtlich beim Weltcup in Luzern ist ja im nächsten Jahr noch möglich. Die Kanuten haben es kürzlich in Duisburg bei ihrer „Quali“ besser gemacht: 16 von 18 möglichen Kajaks und Canadiern paddeln nächstes Jahr um olympisches Gold.

Ein weiterer Blick ist der auf die anderen – stärkeren – Ruder-Nationen. Fünf Top-Nationen (Niederlande, Großbritannien, Rumänien, USA und Australien) machten das Gros der Medaillen bei der WM unter sich aus. Der Deutsche Ruderverband rangiert mit der einen (goldenen!) von Olli Zeidler unter ferner liefen. Und diese Bilanz soll auf keinen Fall die herausragende Leistung Zeidlers schmälern. Moritz Petri betont im *rudersport*-Interview: „Er ist ein Vorbild für uns alle“.

Die Problematik ist, soweit vom Verband beeinflussbar, erkannt. Ob die eingeleiteten Schritte greifen, wird man sehen. Zur Wahrheit gehört aber auch, dass die Verbände wie der DRV abhängig sind von der Sportförderung und die steht bei Bundesfinanzminister Lindner auf der Prioritätenliste derzeit nicht ganz oben. Wenn man ehrfürchtig zu den Kanuten blickt, kann man auch mitleidig zu den Leichtathleten schauen. Die mussten auf der Rückreise von ihrer WM in Budapest gar kein Edelmetall verzollen.

Und dann scheint mir ein grundsätzliches Problem heranzureifen, das uns erst in einigen Jahren vor die Füße fallen wird. Nachdem man das Leistungsprinzip zumindest teilweise schon in der Schule abgeschafft hat, will man nun an die Urkunden bei Bundesjugendspielen ran. Jugendliche also, die sich gerne mit anderen messen und vergleichen, werden künftig also Außenseiter. Wie will man aus einer derart sozialisierten Jugend noch ambitionierte Leistungssportler rekrutieren? Deutschland schafft Leistung ab. Nicht nur, aber auch im Sport. So gesehen, müssen wir wohl wirklich jubeln, dass sich 2024 immerhin sechs Boote olympisch vergleichen dürfen. Mehr werden es in Zukunft unter den aktuellen Voraussetzungen kaum werden.

Ich wünsche Ihnen einen schönen Ruderherbst!

BERT LANGBEHN

BETEILIGEN SIE SICH

Sie und Ihr Club können dabei sein!

- Sie haben eine besondere Wanderfahrt erlebt?
- Sie haben tolle Fotos von Ihrem Ruderrevier oder ein besonderes Ruderbild?
- Sie haben eine Frage an einen unserer Experten?
- Sie wollen Ihren Club in unserem Fragebogen vorstellen?
- Sie möchten Stellung beziehen zu einem unserer Artikel?
- Sie möchten über ein ganz besonderes Ereignis aus Ihrem Club berichten?

Dann senden Sie Ihren Bericht und Ihre Bilder an:

Redaktion *rudersport*
Mail: redaktion@rudersport-magazin.de

Wir freuen uns über Ihre Mitarbeit. Mit dem Einsenden Ihres Beitrages (Texte, Bilder) räumen Sie uns unentgeltlich das Recht ein, den Beitrag redaktionell zu bearbeiten und im Magazin **rudersport** und auf **rudersport-magazin.de** als Leserbeitrag unter Nennung Ihres Namens zu veröffentlichen. Gern können Sie als Hilfestellung unser allgemeines Merkblatt für Leserbeiträge anfordern.

rudersport

10-2023

Überraschung: Der Germania Achter aus Frankfurt jubelte über den Sieg am letzten Renntag der Ruder Bundesliga auf der Hamburger Außenalster. Damit schoben sich die Frankfurter auf Rang vier vor. Die Tabellenführung und damit den Gesamtsieg verteidigte Mühlheim vor Vorjahressieger Münster. Bei den Frauen waren die HavelQueens aus Berlin über die gesamte 14. Saison der RBL nicht zu schlagen.

IMPRESSUM

rudersport, die offizielle Zeitschrift des Deutschen Ruderverbandes (DRV), erscheint 11 x pro Jahr im Sportverlag Schmidt & Dreisilker GmbH. ISSN 0342-8281
www.rudersport-magazin.de

Sportverlag
Schmidt & Dreisilker GmbH
Böblinger Str. 76
71065 Sindelfingen

Telefon 07031 862-810
Telefax 07031 862-801

Redaktion: Bert Langbehn (Chefredakteur, V.i.S.d.P.).

Kontakt zur Redaktion:
redaktion@rudersport-magazin.de

Autor und Berater des Verlags:
Thomas Kosinski

Grafik:
Lena Sauter

Mitarbeiter dieser Ausgabe:
Michael Hein, Wolfgang C. Goede, Peter Tholl, Anne Schneller, Detlev Seyb (Foto).
Für unverlangt eingesendetes Bild- und Textmaterial wird keine Haftung übernommen; der Verlag setzt bei Eingang vorraus, dass alle Rechte und Honorarfragen geklärt sind.

Geschäftsführung:
Dr. Christian Röhm

Verlagsleitung:
Steffen Müller

Anzeigenverkauf:
Yvonne Damast
Telefon 07022 979-122
yvonne.damast@sportverlag-sindelfingen.de

Gültig ist Anzeigenpreisliste Nr. 15 vom 01.01.2023.

Anzeigenverwaltung:
Katrin Lemke
Telefon 07031 862-834
katrin.lemke@sportverlag-sindelfingen.de

Vertriebsleitung:
Dietmar Froeberg-Suberg
Telefon 07031 862-851
vertrieb@sportverlag-sindelfingen.de

Bankverbindung:
Vereinigte Volksbank eG
IBAN: DE 46603900000290290007
BIC: GENO DE S1 BBV

Gerichtsstand: Böblingen.

Druck: Offizin Scheufele Druck und Medien GmbH + Co. KG
Tränkestraße 17
70597 Stuttgart

„rudersport“ erscheint jährlich mit 11 Ausgaben. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlages.

Printabo-Preis Inland: Im Postvertrieb jährlich EUR 98,90€ inkl. gesetzl. MwSt. und Versandkosten. Digitalabo-Preis: 69,80€ inkl. gesetzl. MwSt. oder als Kombi-Abo Print + Digital für 118,90 € inkl. gesetzl. MwSt. Das Abonnement verlängert sich automatisch, wenn eine Änderung nicht mit der Frist von drei Monaten zum Ende eines Kalenderjahres schriftlich dem Verlag mitgeteilt wird. Bei Nichtlieferung infolge höherer Gewalt besteht kein Anspruch auf Lieferung oder Rückzahlung des Bezugsgeldes.

Einzelheftbestellung: Einzelhefte können zum Stückpreis von 9,80 € einschl. Inlandsversandkosten unter www.rudersport-magazin.de bestellt werden oder bei Dietmar Froeberg-Suberg, Telefon 07031 862-851, vertrieb@sportverlag-sindelfingen.de

Weitere Verlagsobjekte:
Deutsche Hockey Zeitung

REGATTA & WETTKAMPF

WM in Belgrad: Achter kriegt die Kurve 6
Der Deutschland-Achter hat gerade noch die Kurve nach Paris gekriegt. Mit ihm fahren fünf weitere DRV-Boote.

Petri: Minimalziel erreicht 14
Moritz Petri ordnet die Ergebnisse der Weltmeisterschaft in Belgrad im Gespräch mit *rudersport* ein.

U 19 testet Olympia-Strecke 16
Bei schwierigen Witterungsbedingungen in Paris zeigte sich der Nachwuchs des DRV in starker Form.

U 23 EM in Krefeld 20
Der etwas ältere Nachwuchs fischte bei der Europameisterschaft vier Goldmedaillen aus dem Elfrather See.

Vorwort: Mit einem blauen Auge? 3

Impressum 4

Fragebogen: Lübecker Frauen Ruder-Klub 66

Vorschau Heft 11 67

Coastal EM bei guter Welle 22
Die Coastal Rower zeigten sich als große Familie bei der EM in Südfrankreich. Zwei Schwaben waren nicht zu schlagen.

Schülermeisterschaft? 26
Nach der Neuausrichtung von „Jugend trainiert für Olympia“ gibt es den Ruf nach einer Schülermeisterschaft.

Wachablösung in der RBL 30
Mühlheim hat dem Erfolgs-Abo des Münster-Achters ein Ende gesetzt. Bei den Frauen siegen die Berliner HavelQueens ungeschlagen.

LESERBEFRAGUNG

Wie finden Sie unser Magazin? 33

Wie zufrieden sind Sie mit den Inhalten von *rudersport*, auf welchem Weg gelangen Sie an unser Heft und vor allem: Was wünschen Sie sich noch? Wer mitmacht, kann einen von 10 NewWave Gutscheinen gewinnen.

FRAUENRUDERN & GLEICHBERECHTIGUNG

Dritte Zukunftswerkstatt 38
„Gynäkologische Gesundheit im Rudern“ war Thema bei der dritten Zukunftswerkstatt des DRV.

VEREINE & VERBÄNDE

Vereinsszene 40
Lübecker Frauen unterstützen 40 Jahre die Marli-Werkstätten; die „Argonauten“ haben sich wieder getroffen; Hochbetrieb bei der Regatta „Rudern gegen Krebs“ der RG HANSA; Segeberger Regatta wächst wieder

RUDERHELDEN & HISTORIE

Sporthilfe nach dem Olympiasieg 42
Olympiasieger Andreas Kufner über sein Leben nach dem Leistungssport und die Angebote der Sporthilfe

TRAINING & AUSRÜSTUNG

Vorwärtsrudern auf dem Prüfstand 46
Schafft das Vorwärts-Ruder-System nach über 100 Anläufen und Patenten endlich den Durchbruch? Ein Testbericht.

WANDERRUDERN & REISEN

Oberländer Kanal fasziniert 50
Ein Bootstransport über den Oberländer Kanal ist eine besondere Attraktion für Ruderer.

Schleuse Kassel wieder offen 54
Die Ruderer auf der Fulda können künftig wieder die sanierte Schleuse in Kassel nutzen.

Wanderrudern in Frankreich 58
Eine Wanderfahrt auf der Saône in Frankreich unterliegt besonderen Regeln – vor allem beim Schleusen.

Titelbild: *Der Deutschland-Achter jubelte bei der WM in Belgrad über Platz fünf und die Olympia-Qualifikation. Foto: Detlev Seyb*

Fotos: Seyb; A. Schneller; W. Dehmel

Fotos: D. Seyb

WM BELGRAD 2023

Sechs Boote in Paris – aber die Nachqualifikation lässt grüßen!

Die WM 2023 in Serbien war die erste und beste Möglichkeit, sich für Paris 2024 zu qualifizieren. Entsprechend groß waren die Meldefelder, die Konkurrenz im Rennen um die begehrtesten Rollsitze war wie immer hart. Zu Recht, denn die meisten Plätze werden hier vergeben. In den 14 olympischen Bootsklassen dürfen bei den Männern und Frauen insgesamt je 99 Boote an den Start gehen, 114 der insgesamt 198 Boote qualifizieren sich bei der WM.

Weitere 36 Einer und 14 leichte Doppelzweier können sich in den vier kontinentalen Wettbewerben 2024 noch das Ticket sichern, für alle anderen Boote bleiben für die finale Qualifikationsregatta 2024 noch 28 Plätze, also zwei pro Bootsklasse, übrig. Um dieses dicke Brett nicht bohren zu müssen, sollte man also besser in Serbien bereits Besitzer einer Qualifikation geworden sein.

Leider funktioniert das nur unter den folgenden Bedingungen: Im Einer geht es um die ersten neun Boote, in den (Doppel-)Zweiern sollte man das B-Finale nicht verlieren, also mindestens den elften Platz belegen, außer bei den Leichtgewichten, in denen es wie bei den (Doppel-)Vierern schon der Sieg im B-Finale sein muss. Im Achter ist schon das letzte Boot aus dem A-Finale reif für die Nachqualifikation, denn es dürfen lediglich sieben Achter bei einer olympischen Regatta starten.

Olympische Bootsklassen

Am ersten Tag ging es noch gut los; alle gestarteten DRV-Boote erreichten die Viertelfinals. Leider konnten die deutschen Athleten weiterhin in vielen Bootsklassen diese Erwartungen nicht erfüllen. Das C-Finale war in diesem Fall die Endstation. Leichtgewichts-Männer-Einer, beide Zweier ohne, Männer-Vierer, Frauen-Doppelzweier und der leichte Frauen-Doppelzweier landeten abseits der Qualifizierungsmöglichkeit, fünf olympische Bootsklassen hatte man sich also bereits nach den Vorentscheidungen, Hoffnungsläufen und Halbfinals verspielt. Nun hingen alle Hoffnungen an den B- und A-Finalisten – bis auf den Frauen-Achter, denn hier konnte man im B-Finale keinen Quotenplatz mehr holen, und auf den letzten 450 Metern mussten die deutschen Damen nach langer, knapper Führung die Chinesinnen vorbeiziehen lassen.

Samstag: Leichter Doppelzweier kentert

Erstes Boot in dieser Kategorie war der leichte Männer-Doppelzweier. In ihrem B-Finale kamen Paul Leerkamp und Jonathan Rommelmann, die im Halbfinale durch eine Kenterung aus dem Rennen geworfen worden waren, zunächst gut vom Start weg, lagen auf einer Höhe mit den Führenden, Mexico und China. Zur Streckenhälfte kurbelten sich dann die Mexikaner nach vorne und holten sich mit ihrem Sieg die letzte Karte für Paris in dieser Bootsklasse. Das deutsche Duo fiel durch einen starken Endspurt der Belgier und Neuseeländer noch auf Rang 4 zurück.

Gleich im folgenden Rennen ging es für den Frauen-Vierer auch um Platz eins, allerdings von der Außenbahn aus nicht in der Favoritenrolle. Sophie Leupold, Lena Osterkamp, Melanie Göldner und Luisa Schade lagen bereits bei der 500-Meter-Marke am Schluss des Feldes, bei 1.000 Metern war es eine Länge, während gleichzeitig die Neuseeländerinnen die Konkurrenz mit zwei Längen Vorsprung deklassierten. Trotz eines mörderischen Endspurts der Däninnen blieben sie bis ins Ziel vorne, das Team von Trainer Sven Ueck überholte auf der Ziellinie Polen – Rang fünf.

Beim Frauen-Doppelvierer wurde es historisch, denn zum ersten Mal würde hier einem deutschen Boot keine direkte Olympia-Qualifikation gelingen, wenn es nicht gewinnen sollte. Sarah Wibberenz, Frauke Hundeling und Schlagfrau Tabea Schendekehl hatten gar noch den krankheitsbedingten Ausfall von Pia Greiten zu verkraften, die durch Lisa Gutfleisch ersetzt wurde.

Seltenheit: Wohl kaum jubelte ein deutscher Achter derart über einen fünften Platz bei einer Weltmeisterschaft, denn dieser bedeutet die direkte Qualifikation für die Olympischen Spiele.

Zusammen mit den Kanadierinnen fuhr das deutsche Boot trotzdem gleich beherzt los, an der Streckenhälfte führten sie mit fast einer halben Länge. Und sie konnten noch schneller. Fast eine Länge an der Dreiviertelmarke, dann ging es in den Endspurt. Und trotz eines fulminanten Spurts der Ukraine holten die deutschen Damen den so wichtigen Sieg. „Heute haben wir einfach noch einmal richtig einen rausgehauen“, jubelt die überglückliche Tabea Schendekehl im Ziel. „Es lief alles nach Plan.“ Und zum Thema Ersatzfrau: „Wir sind schon im Training mit Lisa gefahren. Natürlich wären wir auch gern mit Pia ins Rennen gegangen. Aber wir wussten daher, dass wir es auch mit Lisa schaffen können.“

Den Schlusspunkt im letzten Samstagsrennen setzten die Männer im Doppelvierer. Anton Finger, Max Appel, Tim Ole Naske und Moritz Wolff hatten sich bereits durch ihren Finaleinzug die Last der Qualifikation von den Schultern genommen, nun konnte die Mannschaft die Reise zum WM-Podest unbeschwerter antreten. Sie hatten im Hoffnungslauf die zweitschnellste Zeit der Bootsklassen in Belgrad gehabt, nach einem dritten Platz im Halbfinale ging es auf der Innenbahn vor der Tribüne für sie los. Titelverteidiger Polen setzte sich mit einem Luftkasten nach vorne, dahinter lagen innerhalb eines weiteren Luftkastens bei 500 Metern drei weitere Boote. Auf der zweiten Hälfte packten die Niederländer aus und holten mit einer Länge Gold vor Italien und Polen. Das deutsche Boot wurde im Zielsprint noch von der Schweiz überholt und landete auf dem sechsten Platz.

„Wir warten mal noch auf morgen“, grübelte Bundestrainerin Brigitte Bielig nach den Samstagsrennen, sie war aber noch optimistisch. „Wir haben uns sechs Quotenplätze zum Ziel gesetzt, davon haben wir bereits die Hälfte sicher erreicht, jetzt muss der Sonntag den Rest bringen.“

Nach-Quali: Der Frauen-Doppelzweier muss überraschend den Umweg nach Frankreich nehmen.

Starke Leistung: Der Frauen-Doppelvierer vermied eine historische Pleite.

Olympiaticket gelöst: Manuela Deining fuhr im PR 1 Einer erfolgreich bei der WM in Belgrad.

Sonntag: Föster weist Janzen Grenzen auf

Und dieser Sonntag sah dann als erstes Rennen mit Qualifikationsmöglichkeit für ein deutsches Boot den Frauen-Einer mit Alexandra Föster, die in ihrem B-Finale mit Aurelia Janzen aus der Schweiz und der Österreicherin Magdalena Lobnig noch zwei weitere starke Ruderinnen aus dem deutschsprachigen Raum als „Begleiterinnen“ hatte. Drei Plätze für Paris waren im Einer noch zu haben und die Damen legten los wie die Feuerwehr. Vor allem die Lokalmatadorin Jovana Arsic, die sich an den zunächst führenden Booten von Lobnig und Janzen nach 1.000 Meter vorbeigekämpft hatte. Föster blieb auf dem vierten Platz dahinter. Bei 1.500 Meter zündete sie die Rakete und schob sich an Janzen vorbei; die Serbin konnte das Tempo nicht mehr halten und rettete sich immerhin noch auf Platz drei. Hinter Lobnig erreichte Föster den zweiten Rang und damit die Tickets für Paris.

Es folgte direkt der Auftritt des Männer-Doppelzweiers. Im Halbfinale waren Jonas Gelsen und Marc Weber hinter Spanien und Neuseeland Fünfte geworden, nun ging es darum, in diesem B-Finale nicht den letzten Platz zu belegen. Die beiden hielten sich zusammen mit Rumänien, Norwegen und Frankreich immer vorne und belegten nach spannendem Sprint über die Linie knapp

Vorreiter: Die erste Quali für den DRV schaffte der PR 3 Mixed Vierer mit Steuerfrau und holte dann auch noch Bronze.

Hessen-Power: Das Frankfurter Duo Jonas Gelsen und Marc Weber (li.) mit ihrem Trainer Ralf Hollmann dürfen mit.

Überglücklich: Alexandra Föster sprang über das B-Finale (Platz zwei) auf den Zug nach Paris auf.

Ticket nach Paris: Platz fünf im Finale genügte Valentin Luz und Hermine Krumbein im PR3 Mixed Doppelzweier.

den zweiten Platz hinter den Rumänen und vor den Norwegern – Ziel erreicht.

Der vorletzte deutsche Auftritt war der von Oliver Zeidler, der auch erwartungsgemäß gleich von Anfang an mit mehr als einer Länge in Führung ging. Die ihn jagenden Boote, den Niederländer van Dorp und den Neuseeländer Mackintosh, ließ er gar nicht erst wieder in seine Nähe, jeden Angriffsversuch konterte er bereits im Ansatz und behielt die Nerven, als kurz vor dem Ziel der Holländer noch einmal heranflog. Eine mehr als souveräne Siegfahrt des seit 2019 amtierenden Weltmeisters zum dritten WM-Gold seiner Karriere und der einzigen deutschen Goldmedaille und Medaille in den olympischen Bootsklassen. Nach seinem Sieg war er zunächst einmal total verausgabt, nach der Siegerehrung freute er sich aber riesig.

Nach seinem Ausflug in den Hoffnungslauf startete der Achter von der Außenbahn. Benedict Eggeling, Jasper Angl, Max John, Torben Johannesen, Olaf Roggensack, Marc Kammann, Wolf-Niclas Schroeder und Mattes Schönherr gingen unter dem Kommando von Jonas Wiesen zusammen mit Großbritannien und den USA über die erste Zwischenzeit – mit weniger als einem Zehntel zwischen den Booten. In einem Feld, das bis zur 1.500-Meter-Marke um weniger als eine Länge auseinanderlag, entschied der Endspurt über die Medaillen. Gold für Großbritannien, Silber für die Niederlande und Bronze für Australien, das deutsche Boot an fünfter Stelle und damit auch noch qualifiziert.

„Es war das beste Rennen in dieser Saison“, lobt Sabine Tschäge ihre Crew direkt nach dem Rennen. „Wir wollten das Rennen offensiv angehen und dann standhalten, wenn die Briten im Mittelteil richtig losgehen, dass wir uns davon nicht irritieren lassen. Und das haben sie ja richtig gut gemacht.“ Sie sehe, dass Anschluss an die anderen Boote wieder bestehe und will das Jahr nutzen, um „nach vorne auch wieder richtig ranzugehen“. Auch unter dem großen Druck, die Qualifikation zu verpassen, habe die Mannschaft standgehalten. „Dafür Hut ab!“, sagt die Bundestrainerin.

Para-Team korrigiert Bilanz deutlich

Die Sportler auf dem Weg zu den Paralympics hatten in Serbien deutlich mehr Erfolg als die olympische Mannschaft. Sie waren auch die schnellsten bei der Qualifikation, denn für den PR3-Mixed-Vierer mit Susanne Lackner, Jan Helmich, Marc Lembeck, Kathrin Marchand und Steuerfrau Inga Thöne war schon nach dem Vorlaufsieg die Reise nach Paris gebucht. Am Finalsamstag setzten sie dieser Leistung noch die Krone auf. Es ging wie im Vorjahr im Finale gegen das Boot aus Großbritannien, das im Gegensatz zu den Deutschen an der Position zwei und bei der Steuerfrau umbesetzt worden war. Und auch das Team der USA kam gut ins Rennen, lag mit dem englischen einen Luftkasten vor dem Boot des DRV. Über die Distanz gingen die beiden Führenden auf letztendlich drei Längen davon und holten sich Gold (GBR) und Silber (USA). Die fünf Deutschen konnten sich aber die Franzosen vom Leib halten und fahren nach Silber im vergangenen Jahr diesmal mit den Bronzemedaillen heim.

Beide PR1-Einer konnten sich ebenfalls ins Finale schieben. Marcus Klemp und Manuela Diening werden somit auch um Edelmetall in Frankreich kämpfen. In den Finals in Belgrad startete am Sonntag zuerst der Rostocker, der sich allerdings schon frühzeitig auf dem fünften Platz einsortierte. Die auf Hälfte des Kurses vorhandenen fünf Sekunden Rückstand konnte er bis zum Ziel noch in zwei Sekunden Vorsprung vor dem Israeli Daniel umwandeln – Rang vier.

WERNER KAHL
DIE RUDERWERKSTATT

Manche Menschen leben Ihre Träume.
Werden Sie Teil der Filippi-Familie!

Henri-Duffaut-Straße 17 | 35578 Wetzlar | Tel.: 06441 77777
www.ruderwerkstatt.de | info@ruderwerkstatt.de

Filippi C-Line

Im Frauen-Rennen war es die Titelverteidigerin Birgit Skarstein, die wieder in ihrer eigenen Liga unterwegs war. Die Ukraine, Frankreich und Israel kümmerten sich dahinter um die weiteren Platzierungen auf dem Podium, Manuela Diening konnte dieses hohe Tempo nicht mitgehen und landete 50 Meter hinter dem Feld auf der fünften Position. Für beide bleibt es aber natürlich bei der Qualifikation zur olympischen Regatta, die Medaillen blieben aus.

Bereits am Freitag hatten Valentin Luz und seine Partnerin Hermine Krumbein im PR3-Mixed-Doppelzweier zwar nicht für eine Medaille, aber für das paralympische Ticket gesorgt. Die beiden waren im Hoffnungslauf auf der Ziellinie nur knapp von den Brasilianern geschlagen worden, die sie im Finale in den Griff bekamen. Mit zehn Sekunden Vorsprung reichte es auch auf dem fünften Platz noch für die Frankreich-Reise im nächsten Sommer.

Die nichtolympischen Para-Boote hatten noch eine Medaille zu bieten, und zwar in Person von Paul Umbach. Eigentlich für einen Start mit Sylvia Pille-Steppat im Mixed-Zweier geplant, musste er kurzfristig seine Pläne umstellen, als sie kurz vor der WM krankheitsbedingt absagte. Kurzerhand stieg er in den PR2-Einer, in dem er 2022 in Racice bereits Bronze gewinnen konnte. Und ob

Silber-Glück: Im nicht olympischen leichten Zweier ohne der Frauen hielten Eva Hohoff und Luise Münch die USA nieder.

am 23. September 2022 oder am 8. September 2023 – das Podest war identisch. Nach einem schwachen Start und einem Duell mit dem Spanier auf der Strecke gewann Umbach erneut Bronze hinter den Niederlanden und Italien.

Vier Meldungen in fünf paralympischen Bootsklassen, in allen die Quotenplätze eigesammelt, dazu zwei Medaillen – das ist eine ordentliche Bilanz. Die Para-Abteilung hat Ehre eingelegt und die Position Deutschlands im Medaillenspiegel der 10 Tage von Belgrad noch einmal angehoben.

Nichtolympische Bootsklassen

Auch diejenigen, die nicht zu den Spielen reisen dürfen, hatten WM und konnten sich über Medaillen freuen. Silber gab es am ersten Finaltag für den leichten Zweier ohne der Damen mit Eva Hohoff und Luise Münch. Die beiden lagen bis zur Streckenhälfte noch hinter den Amerikanerinnen auf Rang drei – was in dem Fall keine Medaille gegeben hätte, denn man muss ein Boot schlagen, um eine Medaille zu gewinnen – nutzten aber die zweite Hälfte des Rennens zum Überholen und schoben sich aufs Podest.

Leichte Jungs: Der Leichtgewichts-Doppelvierer der Männer feierte die Silbermedaille – ebenfalls vor den USA.

Bei den Männern richtete es wie im Vorjahr der leichte Doppelvierer. 2022 war es noch die Bronzemedaille im Zielsprint gegen China gewesen; hier hatten die Chinesen mit zwei Zehntelsekunden den Bugball vorne. Diesmal ging es leicht umbesetzt auf die Reise: In den Bug von Simon Klüter, Fabio Kress und Joachim Agne war statt Johannes Ursprung Max von Bülow eingestiegen, und die vier ruderten wie der Zweier gegen die USA um die Silbermedaille, denn auch in diesem Rennen gab es nur drei Boote. Das deutsche Boot hatte das amerikanische aber über die gesamte Strecke gut im Griff, allerdings auch keine Chance gegen die starken Italiener. Silber war der Lohn der Mühe und komplettiert die Medaillensammlung von Joachim Agne: 2018 Gold, 2022 Bronze, und nun ist der Platz dazwischen auch gefüllt.

Wie geht es weiter?

Nach einer WM, bei der es in den olympischen Bootsklassen eine von insgesamt fünf Medaillen gegeben hat, muss man sich natürlich die Frage stellen, wie man den Absturz des deutschen Ruderns noch aufhalten kann. Nach der WM ist hier vor der Nachqualifikation, und die geht fast nur noch über die Regatta in Luzern 2024. Lediglich die leichten Doppelzweier können bei der europäischen Qualifikationsregatta noch punkten, die Einer sind ja bereits beide gesichert.

Para Bronze: Paul Umbach (re.) gewann Bronze im nicht-olympischen PR2 Einer hinter den Niederlanden und Italien.

WM IN BELGRAD

Disziplin	Mannschaft	Platz	Paris 2024
M 8+	**Olaf Roggensack, Jasper Angl, Torben Johannesen, Benedict Eggeling, Max John, Marc Kammann, Wolf-Niclas Schröder, Mattes Schönherr, Stm. Jonas Wiesen**	**5**	**q**
M 4-	Theis Hagemeister, Malte Großmann, Sönke Kruse, Mark Hinrichs	13	nq
M 2-	Jannik Metzger, Jullius Christ	15	nq
M 4x	**Anton Finger, Max Appel, Tim Ole Naske, Moritz Wolff**	**6**	**q**
M 2x	**Jonas Gelsen, Marc Weber**	**8**	**q**
M 1x	**Oliver Zeidler**	**1**	**q**
LM 4x	Joachim Agne, Fabio Kress, Max von Bülow, Simon Klüter	3	nO
LM 2x	Paul Leerkamp, Jonathan Rommelmann	10	nq
LM 1x	Arno Gaus	16	nq
W 8+	Michelle Lebahn, Chiara Saccomando, Ricard Heuser, Antonia Galland, Emilia Fritz, Olivia Clotten, Lene Muehrs, Klara Kerstan, Stfr. Annalena Fisch	8	nq
W 4-	Luisa Schade, Melanie Göldner, Sophie Leupold, Lena Osterkamp	11	nq
W 2-	Lena Sarassa, Hannah Reif	20	nq
W 4x	**Melanie Wibberenz, Frauke Hundeling, Pia Greiten, Tabea Schendekehl (Ersatz: Lisa Gutfleisch)**	**7**	**q**
W 2x	Leonie Menzel, Maren Völz	14	nq
W 1x	**Alexandra Föster**	**8**	**q**
LW 2x	Marion und Johanna Reichardt	16	nq
LW 2-	Eva Hohoff, Luise Münch	2	nO
PR3 4+ Mixed	**Susanne Lackner, Jan Helmich, Marc Lembeck, Kathrin Marchand, Stfr. Inga Thöne**	**3**	**q**
PR1 W 1x	**Manuela Diening**	**5**	**q**
PR3 2x Mixed	**Valentin Luz, Hermine Krumbein**	**5**	**q**
PR1 M 1x	**Marcus Klemp**	**4**	**q**

q = qualifiziert für Olympia

nq = nicht qualifiziert für Olympia

nO = nicht olympische Bootsklasse

Ausgepumpt: Völlig erschöpft aber glücklich stand Weltmeister Olli Zeidler nach dem Rennen Rede und Antwort.

Mit den Worten des Vorsitzenden (siehe Interview): Das Minimalziel ist erreicht. Nun muss die deutsche Equipe jedoch weiter dafür sorgen, nicht in der Bedeutungslosigkeit zu verschwinden. Im Vergleich zu Tokio keinen Platz zu verlieren, darf nicht der Ansporn sein. Sicher ist es schwierig angesichts der aktuellen Lage, vor allem auch der Unterstützung durch den Staat, in Deutschland hochkarätigen Amateursport zu betreiben. Aber es gibt auch hausgemachte Probleme, derer man sich nun bewusst werden muss, um sie abzustellen. Auch wenn das mit Veränderungen gewohnter Strukturen, Umstellungen bei Leistungsstützpunkten oder personellen Veränderungen einhergeht: Wer nicht mit der Zeit geht, geht mit der Zeit. Belgrad hat gezeigt, dass es nicht „5 vor 12“ ist, sondern eher schon „halb eins“.

Gerade für die Sportler, die nun in den C-Finals gelandet sind, muss es bis zur Nachqualifikation wieder ein großes Stück aufwärts gehen. Das wird – wenn es überhaupt zu schaffen ist – harte Arbeit. Die aber sofort und ohne große Diskussion zu tun ist, damit das Licht am Ende des Belgrader Tunnels nicht der entgegenkommende Zug wird.

MICHAEL HEIN

Familienfoto: Olli Zeidler kam nach der Siegerehrung zum Familientreffen auf die Tribüne.

Moritz Petri: „Das Minimalziel ist erreicht“

Vater und Vorsitzender: Heino Zeidler, Vater und Trainer von Weltmeister Oliver, ist wie DRV-Vorsitzender Moritz Petri stolz. „Er ist damit für uns alle ein großes Vorbild“.

Nach den Finalrennen in Belgrad baten wir den DRV-Vorsitzenden Moritz Petri um eine Einschätzung der Ergebnisse mit den qualifizierten und den nicht qualifizierten Booten für Paris.

Herr Petri, mit dem letzten Rennen ist jetzt ein bisschen Spannung von allen abgefallen. Der Achter hat sich zumindest für Olympia qualifiziert, wenn auch keine Medaille gewonnen. Wie sieht Ihr erstes Resümee aus?
Oliver Zeidler ist im Einer ein unglaubliches Finale gefahren. Seine Leistung verdient unseren allergrößten Respekt und er ist damit für uns alle ein großes Vorbild. Bezogen auf den Achter ziehe ich meinen Hut vor den Jungs, die haben sich jetzt Rennen für Rennen gesteigert. Es ist eine sehr junge Truppe, das haben sie toll gemacht. In Bezug auf das Gesamtabschneiden des Deutschen Ruderverbandes muss ich sagen: Wir haben unser Minimalziel, das wir ausgegeben haben, als Mannschaft erreicht. Will heißen, wir halten das Minimalziel von Tokio, wir stoppen den Abwärtstrend und fangen dann an, Stück für Stück aufzubauen in Richtung Los Angeles und Brisbane. Genau das ist jetzt zum Glück passiert. Sechs Boote sind qualifiziert, und ich bin sicher, dass

in der Nachqualifikation mindestens der Frauen-Doppelzweier dazukommen wird; aber auch für die anderen sehe ich durchaus noch Chancen.

Das stellt aber noch nicht zufrieden ...
Natürlich nicht. Also jedenfalls mich nicht. Gehofft haben wir auf mehr, erwartet – nach den Vorergebnissen dieser Saison – vielleicht nicht.

Aufgrund der Vorerfahrungen dieser Saison hat sich auch abgezeichnet, dass viele Boote unterhalb des Finals B, also außerhalb der Qualifikationsmöglichkeiten unterwegs waren, Ist das jetzt wirklich schon ein Stopp des Niedergangs oder hält der Trend in einigen Bereichen noch an?
Ja – es ist auch immer schwierig, alles auf einmal zu wollen und zu können. Und manchmal muss man sich auf das konzentrieren und fokussieren, was erst einmal möglich ist. Natürlich ist es für den DRV ungewohntes Terrain, sich erst einmal auf Olympia-Qualifikationsplätze zu konzentrieren und nicht wie in den glorreichen Jahren auf Medaillenränge. Ich habe dieses Ziel aber ausgegeben, weil es darum geht, überhaupt erst einmal zu den olympischen Spielen zu fahren. Und ich habe gesagt, ich bin unzufrieden, was unsere olympische Flotte anbelangt, aber hochzufrieden mit dem Parabereich. Wir sind in vier von fünf Bootsklassen an den Start gegangen und haben in vier von fünf Bootsklassen das Ziel der paralympischen Spiele von Paris erreicht. Das ist aller Ehren wert; es reicht aber nicht, um alles zu überstrahlen, was den olympischen Bereich anbelangt ...

... und sie haben ja auch zwei Bronzemedaillen geholt. Zweimal Silber gab es in den nichtolympischen Bootsklassen – machen jetzt die anderen den Olympischen ein bisschen vor, wie es geht und wird es nicht auch Veränderungen geben müssen?
Wir sind ja bereits dabei und es ist kein Geheimnis: Die Veränderungen werden weitergehen. Wir haben im letzten Jahr bereits kleine Stellschrauben gedreht, sei es die Zusammensetzung einer Nominierungskommission, Festlegung von Mindestzeiten oder auch, dass wir der Sportwissenschaft einen größeren Raum eingeräumt haben. Der Rudertag in Hannover hat die Strukturreform beschlossen, die jetzt umgesetzt wird, und das beinhaltet auch die Ausschreibung eines Vorstandes des Leistungssport.

Wird es auch Änderungen im Trainer- oder Betreuerteam oder anderen Bereichen geben?
Wir werden da wirklich Stück für Stück vorgehen. Jetzt kommt erst einmal die Struktur des Ruderverbandes, dann sollte man auch einem neuen, dann hauptamtlichen, Vorstand des DRV die Chance geben, sich seine Mannschaft zusammenzustellen, mit der er glaubt, erfolgreich zu sein. Wir werden in vier Wochen damit anfangen, dann tagen die Gremien des DRV. Und danach geht es um die nächsten Schritte.

DAS GESPRÄCH FÜHRTE MICHAEL HEIN

Die fünf aus dem Vierer: Pia Greiten (auf dem Steg, fiel erkrankt aus) feiert mit der Mannschaft des Doppelvierers die Olympia-Quali.

ACKERMANN
Yachthafenausrüstung e. K.

Regattastrecke Oberschleißheim (Bayern)

Steganlage Wolgast (M.V.)

Steganlage Bootshaus Jena (Thüringen)

Steganlage RG Hansa (Hamburg)

Anfragen bitte an: ackermann-roebel@t-online.de · Tel.: 039931/59761
Informationen unter: www.ackermann-bootsstege.de

Kompetenz seit 1995

Nachwuchs auf der Olympiastrecke gut in Schuss

Testlauf in Paris für 2024 bei schwierigen Witterungsbedingungen

Der Nachwuchs des Deutschen Ruderverbandes kehrte mit einer erfolgreichen Bilanz von der U19-Weltmeisterschaft auf der Olympia-Regattastrecke in Vaires-sur-Marne zurück. Während es für die Ruderinnen und Ruderer um Medaillen ging, war es für den Regattaort ein Testlauf für Olympia. Die DRV-Sportler heimsten sieben Medaillen ein (2 x Gold und 5 x Silber).

Fotos: D. Seyb

Die Ausbeute kann sich sehen lassen, da insgesamt elf Boote die A-Finals erreichten. Im Gesamtergebnis belegt die deutsche Mannschaft damit Platz vier hinter Großbritannien, Italien und Rumänien. Für den DRV holten beide Doppelvierer die Goldmedaille.

Der Juniorinnen-Doppelvierer mit Tjorven Schneider (RV Münster), Lena Giesing (Crefelder Ruder-Club), Antonia Nake (RG Heidelberg) und Lea Hafke (RV Empor) lag bei 1.000 Meter noch knapp hinter den Italienerinnen, setzte aber 500 Meter vor Schluss zum Spurt an und fing die Italienerinnen noch auf den letzten Metern ab.

Dieser Erfolg schien den Jungs im Doppelvierer kurz danach als Steilvorlage zu gereichen. Cornelius Conrad (Dresdner RC), Kjell Richter (RV Kappeln), Oscar Krause (Ratzeburger RC) und Lorenz Grimm (Schweinfurter RC) ließen von Beginn an keine Zweifel, dass sie dieses Rennen für sich entscheiden wollten. Immerhin saß unter anderem mit Cornelius Conrad einer im Boot, der im vergangenen Jahr schon Silber im Einer gewonnen hatte. Diesmal sollte es Gold werden und mit diesem Anspruch fuhr die Mannschaft schließlich auch mit einer Länge vor Großbritannien und China ins Ziel.

Riemen-Mannschaften holten Silbermedaillen

Silber holten dann die Riemen-Boote. Beide Achter, der Vierer mit und Vierer ohne der Junioren und der Zweier ohne der Junioren. Leon Gronbach, Sebastian Hopf, Levin Burkhart, Amadeus Maus und Steuermann Leonard Rieth sortierten sich vom Steg weg auf dem Platz ein, den sie bis ins Ziel weder nach vorne noch nach hinten behielten. Nach vorne war das Boot aus Italien zu stark, was die Leistung der Mannschaft von Trainerin Merit Linder aber in keinster Weise schmälert.

Der Junioren-Achter mit Franz Rudolph (Dresdner RC), Tom Olbrich (Dresdner RV), Lasse Junge (RC Favorite Hammonia), Leo Fischer (Bremer SC), Moritz Müller (SC Magdeburg), Bilal Hamini (RG Eberbach), Jannes Korthals (SC Magdeburg), Daniel Hopf (RV Münster) und Steuermann Sadeepa Jagoda (Bessel-Ruder-Club) musste sich nach großem Kampf am Ende nur den Briten geschlagen geben.

Der Vierer ohne lag nach 1.000 und 1.500 Metern noch auf Platz vier hinter Rumänien, Großbritannien und Frankreich. Doch mit dem Schlussspurt von Keno Salzmann, Alva Flöter (beide Germania Frankfurt), Jakob Rastetter und Simon Gimplinger (beide Hanauer RC Hassia) und Simon Gimplinger (Hanauer Ruderclub Hassia e.V.) ließ der „Hessen-Express“ Frankreich und Großbritannien noch hinter sich. Der Jubel der silbernen Jungs und ihrem Trainer Robby Gerhardt kannte keine Grenzen.

Im Zweier ohne holte das Vereinsboot des RV Dorsten Edelmetall. Tobias Strangemann und Johannes Benien waren im Vorlauf und Halbfinale noch als Sieger aus dem Boot gestiegen, mussten im Endlauf dann aber das Boot der Türkei am Ende deutlich mit knapp fünf Sekunden ziehen lassen. Möglich, dass die Läufe zuvor etwas mehr Körner gekostet haben, denn sowohl im Vorlauf als auch im Halbfinale war das Duo noch schneller als das später siegreiche türkische Boot unterwegs.

Ein Foto-Finish gab es im Juniorinnen-Achter. Das DRV-Boot lieferte sich über die gesamte Strecke ein enges Rennen mit den Rumäninnen, in das in der Schlussphase auch die Mannschaften aus den USA und Großbritannien eingriffen. Nike Versace (RG HANSA), Melina Lindenmuth (Mannheimer RV „Amicitia“),

Endspurt: Die Juniorinnen holten Gold, nachdem sie das Boot aus Italien in der Endphase hinter sich gelassen hatten.

Goldener Anspruch: Großer Jubel im Boot der Junioren nach einem souveränen Finalsieg im Doppelvierer.

Silber-Mädels: Nur wenige Hunderstel hinter Großbritannien wurde der Frauen-Achter Zweiter.

Vierer ohne jubelt: Die Jungs im Vierer ohne fuhren auf der Olympiaregattastrecke ebenfalls zu Silber.

Starkes Rennen: Auch der Junioren-Achter brauchte sich nicht zu verstecken und jubelt im Ziel über Silber.

Leonie Goller (RV Friedrichshafen), Leni Kötitz (RC Potsdam), Sara Grauer (RV Münster), Klara Oenings (RC Sorpesee), Florentina Riffel (RC Potsdam), Alina Krüger (RV Kappeln) und Steuerfrau Emma Lauri Mehner (Desdner RC) fuhren schließlich nur neun hundertstel Sekunden hinter den Britinnen auf dem Silberrang durchs Ziel. Weitere fünf Hundertstel dahinter kamen die zunächst noch führenden Rumäninnen zu Bronze. Und auch die USA landeten am Ende nur um einen Wimpernschlag geschlagen auf dem undankbaren vierten Platz. Solche Rennen sind Werbung für den Rudersport!

Vierte Plätze erreichten Julia Stoeber im Einer und der Juniorinnen des Vierer ohne, der über den Hoffnungslauf das Finale erreicht hatte. Helena Wegener (RC am Wannsee), Stina Steffen (RG HANSA), Viola Heidacher (Hallsche-Ruder-Vereinigung Böllberg) & Lilly Waske (Dresdner RC) fehlten zum Bronzerang am Ende drei Sekunden.

U19-Bundestrainer Adrian Bretting zufrieden

U19-Bundestrainer Adrian Bretting zählte am Ende mit sieben Medaillen mehr, als er im Vorfeld für möglich gehalten hatte. Vor allem das Rennverhalten der meisten Mannschaften gegen stärkere Konkurrenten beeindruckte Bretting. Die Sportler hatten zudem mit ständig wechselnden Witterungsbedingungen zu kämpfen, weswegen die Wettkämpfe am Ende sogar einen Tag früher als geplant zu Ende gingen. **BL**

WEITERE FINALPLATZIERUNGEN

PLATZ 5:
Doppelzweier mit Leonhard Goez und Yannik Sens (Wannsee)

PLATZ 6:
Zweier ohne mit Stella Kraft und Janina Kröber (SC Magdeburg)

Medaille mit Steuermann: Der Vierer mit Steuermann kam wie die Jungs ohne Steuermann zu Silber.

Vereinserfolg: Tobias Strangemann und Johannes Benien vom RV Dorsten gewannen nach starken Rennen Silber im A-Finale.

WINTECH RACING

FIT FOR A QUEEN

HavelQueen Achter

Ruder-Bundesliga Champions: 2018, 2019 und 2022

Deutsche Sprint Meister: 2020, 2021 und 2022

Fotos: Alexander Pischke / Ruder-Bundesliga

ALLE BOOTE VOM EINER BIS ZUM ACHTER

WINTECHRACING.DE

OARSport GmbH - +49 40 73434695
oarsport.de - hallo@oarsport.de

Vertretung D. A. CH

OARSport
THE FULL SERVICE ROWING COMPANY

ROW THE FUTURE

U23 EM in Krefeld lässt hoffen

Viermal Gold am Elfrather See

Die Nachwuchs-Athleten des Deutschen Ruderverbandes sahnten bei der Heim-EM in Kefeld vier Goldmedaillen ab. Elf von 13 Booten des DRV erreichten die Finalläufe, was Bundestrainer Marcus Schwarzrock als „ordentliches Ergebnis“ bezeichnete – eigentlich sogar besser als erwartet.

Christoph Lüke, Leiter des Orga-Teams, blickte nach der Meisterschaft, die witterungsbedingt mit einer Unterbrechung wegen Gewitter am Sonntag gut davon kam, zufrieden auf die Regatta. „Das Team hat gut zusammengearbeitet und wir hatten eine gute Unterstützung durch das Land, die Stadt und einige Firmen aus unserem Netzwerk. Deshalb werden wir uns für neue Events bewerben und sind dafür gut gerüstet.“

Sportlich ging eine der vier Goldmedaillen an den Männer-Doppelzweier mit Philip Dosse und Jakob Geyer (Der Hamburger und Germania RC/Berliner RC). Die beiden fuhren einen ungefährdeten Start-Ziel-Sieg ein und ließen die Verfolger Griechenland (Silber) und Belgien (Bronze) nur bis auf eine Länge herankommen.

Die drei weiteren EM-Titel gingen an die Leichtgewichte des DRV: Adrian Reinstädtler und Moritz Küpper (Germania Frankfurt/RC Herdecke) spielten ihre Favoritenrolle im leichten Dop-

Fotos: D. Seyb

pelzweier voll aus und ließen Ungarn und Portugal deutlich hinter sich.

Titel Nummer drei ging an den leichten Doppelvierer mit Paul Maissenhälter, Philip Kaltenborn, Tobias Böhm und Johann Kleis (Konstanz, Cannstatt, Mainzer RV, Treviris Trier). Auch sie legten eine Triumphfahrt vom Start weg auf den Elfrather See, in der die konkurrierenden Italiener in keiner Phase des Rennens folgen konnten.

Gold III: Adrian Reinstädtler und Moritz Küpper wurden ihrer Favoritenrolle im leichten Doppelzweier gerecht.

Gold I: Philipp Dosse und Jakob Geyer siegten klar vor Griechenland und Belgien.

Spannend machten es Charlotte Heyltjes und Anna Händle (Mülheim/Würzburger RV) im leichten Zweier ohne. Auch hier kamen die Mitbewerberinnen aus Italien, die im Bahnverteilungsrennen aber den Bug noch vorne hatten Dieses ließen die beiden Deutschen im Rennen um die Medaillen aber vergessen und nach verhaltenem Start stark spurteten und den Titel so mit deutlichem Vorsprung nach Hause brachten.

Einen von vier vierten Plätzen erreichte Helena Brenke (Wiking Karlsruhe) im leichten Frauen-Einer; den Titel gewann hier das Boot aus der Schweiz (Marion Heiniger). Ebenso ruderte der Vierer ohne der Männer mit Leon Braatz, Leonard Bührke, Jannis Matzander und Max-Lennart Rosenfeld (Bergedorf/Münster/Favorite Hammonia/Lübecker RG) nach knappem Rennverlauf auf

Gold II: Paul Maissenhälter, Philip Kaltenborn, Tobias Böhm und Johann Kleis jubelten im leichten Doppelvierer.

Rang vier. Europameister wurde Rumänien. Auf Platz vier (von vier Booten im Finale) landeten auch Rieke Hülsen und Lea Schneider (Otterndorf /Kettwig) im leichten Frauen-Doppelzweier. Im Rennen um die Bahnverteilung ließen sie das Boot aus Dänemark noch hinter sich, im Endlauf waren die Nachbarn aus dem Norden zwei Sekunden vor dem DRV-Boot. Europameister wurde Italien. Ebenfalls Vierter unter vier Startern wurde der Männer-Achter hinter Rumänien, Großbritannien und der Ukraine.

Die von der zurückgetretenen Achter-Steuerfrau Larina Hillemann betreuten Celina Grunwald und Lina Götze (Hanauer RC Hassia/RK am Wannsee) erreichten einen fünften Platz vor

Gold IV: Charlotte Heyltjes und Anna Händler gewannen nach knappem Rennverlauf im leichten Zweier ohne.

Estland. Sieger war hier Rumänien. Im Frauen-Einer dominierte einmal mehr die Rostockerin, die international für die Schweiz startet, Aurelia-Maxima Janzen, die zuvor auch schon U23-Weltmeisterin geworden war. Die Mannheimerin Paula Lutz konnte ihr über die Renndistanz nicht folgen und wurde Sechste.

„Unser Ansatz, junge Athletinnen und Athleten an internationale Aufgaben heranzuführen, war erfolgreich“, bilanziert Marcus Schwarzrock, dass die Athleten bei dieser EM wichtige Erfahrungen für ihre weitere internationale Karriere sammeln konnten. Die Streuung der Medaillen zeigt, wie mittlerweile in vielen anderen Disziplinen und Sportarten auch, dass viele Nationen mitmischen. 18 der 22 Teilnehmerländer trugen sich in den Medaillenspiegel ein. Der DRV rangiert mit seinen vier Goldmedaillen hinter Rumänien (8x Gold, 1x Silber) auf dem zweiten Platz vor der Schweiz.

BL

Coastal Rowing Europameisterschaft La Seyne-Sur-Mer

Olympia-Entscheidung wieder vertagt

Die Coastal Rowing Europameisterschaften in La Seyne-Sur-Mer (Frankreich) liefen ein wenig unter dem Radar der „Flachwasser-WM“ in Belgrad, da sich die Titelkämpfe zeitlich überschnitten, auch wenn die WM erst in den Anfangstagen steckte. Das deutsche Coastal Team gewann in Südfrankreich eine Medaille auf der Langstrecke und eine weitere im Beach Sprint.

Fotos: swiftracing.com; J. Hein; T. Wischer; M. Korthals

Gute Welle: Bei der EM in La Seyne-Sur-Mer freuten sich Carina und Malte Hein im Mixed-Doppelzweier über gute Brandungswellen.

Die wichtigste Entscheidung hatten Veranstalter und Athleten in Südfrankreich während der Wettkämpfe erwartet, denn sie war vom Internationalen Olympischen Komitee (IOC) angekündigt. Mit Spannung erwarteten alle die Antwort auf die Frage: Wird der Beach-Sprint 2028 in Los Angeles olympischer Demo-Wettbewerb? Doch die erwartete Verkündung wurde erneut verschoben. So feierte die schon bewährte Coastal-Familie eben ihre Medaillengewinner (noch) ohne olympische Perspektive.

Insgesamt fuhren die Coastal Rower sieben Titel auf der Langstrecke und sechs auf der Kurzstrecke aus. Dabei setzte der Männer Doppelzweier der Stuttgarter Rudergesellschaft einen Glanzpunkt über die sechs Kilometer. Moritz Korthals und Emil Schmidberger qualifizierten sich mit einem souveränen Vorlaufsieg für das A-Finale. Hier setzten sich die beiden Schwaben an der strategisch wichtigen ersten Boje an die Spitze des Feldes und verteidigten die so gewonnene Spitzenposition vor den spanischen Booten aus Alicante und Remo. Im vergangenen Jahr noch gekentert, baumelten nun die Goldmedaillen um ihre Hälse.

Die Bronze-Medaille gewann Olympiasieger Karl Schultze (Berliner RC) im Beach Sprint der Männer. Im Time Trial belegte er noch Platz zehn, so dass er eine weitere Quali-Runde fah-

Spitze: Moritz Korthals (li.) und Emil Schmidberger jubeln über Gold bei der Coastal-EM über die Langstrecke.

ren musste. Schultze stellte sich mit jedem Rennen besser auf die Bedingungen ein, was vor allem am Finaltag von Vorteil war, als Brandungswellen die Ruderer herausforderten. Im Halbfinale fand Schultze dann seinen Meister im Italiener und späteren Europameister Giovanni Ficarra. Im „kleinen Finale“ ließ er sich die Medaille im Wettkampf mit Claudio Rodriguez (Portugal) mit mehr als 20 Sekunden Vorsprung nicht nehmen.

22 Nationen hatten für den Beach-Sprint, der im Eins-gegen-Eins-Modus ausgetragen wird, gemeldet. An den führenden Nationen Spanien, Frankreich und Italien müssen sich die anderen orientieren. Auf der Langstrecke wurden übrigens elf von 15 deutschen Booten von Swift Racing gestellt. Üblicherweise werden bei Coastal-Regatten die Boote von den Herstellern vor Ort bereitgestellt und von den Nutzern vorab gemietet.

Guter vierter Platz für Alemannen-Mixed

Im Mixed-Doppelzweier erreichte das Hamburger Duo Malte und Carina Hein (RC Alemannia) einen starken vierten Platz auf der Langstrecke hinter den Booten aus Frankreich, Österreich und Spanien. Die beiden hatten zuvor nur einmal im Coastal-Boot trainiert, sich ihre Fitness im Frühjahr bei diversen Flachwasser-Regatten in Norddeutschland geholt. „Wir haben einfach ein gutes Gefühl für die Wellen, weil unsere Eltern früher immer mit uns auf der Ostsee im Motorboot unterwegs waren“, erzählt Malte Hein. Tobias Wischer und Tochter Malin von der Aue (RG Wiking Berlin) fuhren auf den neunten Platz unter 16 gestarteten Booten.

Bronze im Beach-Sprint: Karl Schultze (re.) fand seinen Meister im Halbfinale, erkämpfte sich dann aber Platz drei im „kleinen Finale“.

Mit der Welle: Gutes Bootsgefühl (hier Karl Schultze und Katja Fuhrmann) ist die halbe Miete, um das Boot gut durch die Brandung zu steuern.

Sina Burmeister und Sebastian Haase (Ulmer RC Donau) wurden 12.

Im Frauen-Doppelvierer fuhr Sina Burmeister weiter nach vorne, nämlich auf Rang fünf unter 14 Booten. Mit Liz Sauter, Harriet Wappler-Niemeyer, Carla Straßburger und Steuerfrau Monika Bundschuh. Die Vierer aus Spanien, Irland, Frankreich und den Niederlanden drückten vor den Ulmerinnen den Zielbutton. Das Team des RK Flensburg (Lea Michel, Lena Lauren Grüterich, Rebeccaa Mozarski, Anja Nordmann, Steuerfrau Tessa Kuhn) wurde 13.

Auch im Männer-Doppelvierer waren zwei Boote des Deutschen Ruderverbandes am Start. Das erfahrene Team mit Maiko Remmers, Hendrik Nagel, Malte Hein, Karl Schultze und Steuerfrau Carina Hein (Ems-Jade-Weser/Team Nord-West) belegte in einem top besetzten Feld mit 15 Booten den achten Rang. Die junge Mannschaft des Ulmer RC Donau mit Manuel Mützel, Sebastian Frey, Benjamin Pfarr, Mikel Madaras und Steuermann Jens Köller wurde 13.

So warten die Coastal Rowing Athleten weiter gespannt auf die Entscheidung des Internationalen Olympischen Komitees (IOC), ob ihre Sportart 2028 in Los Angeles zum Demo-Wettbewerb zugelassen wird. Annamarie Phelps, Vorsitzende des European Rowing Board, gab der großen Hoffnung in ihrer Abschlussrede Ausdruck: „Wir hoffen, dass dieser Wettbewerb der letzte vor der Entscheidung des IOC war“. Gut möglich, dass zuvor noch einmal sportliche Höhepunkte Jubel auslösen – bei der Weltmeisterschaft in Barletta (Italien). **BL**

Erfahrung: Der Doppelvierer mit Steuerfrau landete in einem stark besetzten Feld von 15 Booten auf Rang acht.

Starkes Team: Die Coastal-Ruderer präsentierten sich bei der EM in Südfrankreich als große Familie.

WEITERE PLATZIERUNGEN, LANGSTRECKE:

Frauen-Einer:
Victoria Hory (SC DHfK Leipzig), Platz 13 (A-Finale)
Carina Hein (RC Alemannia), Platz 1 (B-Finale)

Männer-Einer:
Maiko Remmers (Ems-Jade-Weser/Team Nordwest), 3. Platz (B-Finale)
Till Andreesen (Wiking Berlin), Platz 17 (A-Finale).

Frauen-Doppelzweier:
Laura Hipp, Pauline Reichert (Stuttgarter RG), Platz 13 (A-Finale)

Männer-Doppelzweier:
Tobias Wischer, Till Andreesen (RG Wiking), Platz 15 (A-Finale)

WEITERE PLATZIERUNGEN BEACH SPRINT

Frauen-Einer:
Katja Fuhrmann (Laubegaster RV), Platz 12. (Time Trial)

Mixed-Doppelzweier:
Katja Fuhrmann, Karl Schultze (Laubegaster RV/BRC), Viertelfinale

Juniorinnen-Einer:
Anna Fischbach (Ulmer RC Donau), Platz 7. (Time Trial)

Junioren-Einer:
Johannes Hopf (RV Münster), Viertelfinale

Junior-Mixed:
Elisa Romer, Colin Gaugler (Ulmer RC Donau), Platz 7. (Time Trial)

Coastal-Boats.de
Coaching – Boote – Workshops
Termin Workshop
Konstanz 08.-10.09.23
Mail: Team@rowing-in-europe.com ▪ **Tel:** 01573.7980.312 ▪ www.coastal-boats.de

Idee: Deutsches Schülermeisterrudern

Traum: Regatta in Grünau mit 900 Schülern

Die Athleten des DRV landen international bei Meisterschaften im Medaillenranking immer häufiger weiter hinten. Geschönt wird das Ergebnis aktuell meist durch die Erfolge im Einer von Oliver Zeidler. Es fehlt offensichtlich an der großen Breite im Nachwuchs. Diese könnte sich aus dem Schülerrudern rekrutieren.

DRV-Vorsitzender Moritz Petri führte beim außerordentlichen Rudertag in Hannover 2022 aus: „Wenn wir die Angelsachsen nehmen, müssen wir erkennen: Die haben riesiges Collagerudern, Universitätsrudern. Massen von jungen, starken Menschen, die im besten ruderfähigen Alter sind. Bei uns ist da die Decke eher dünn. Jetzt können wir beklagen, dass wir kein Collegerudern haben. Das bringt uns aber auch nicht weiter.“ (*rudersport* 12/2022).

Deutschland hat das Schülerrudern („Ein schlafender Riese“). Warum werden nicht intensivere Anstrengungen unternommen, „den Riesen zu wecken“? An den Schulen in England (erfolgreichste Nation bei der EM in Bled, bei der WM zweitbeste hinter den Niederlanden) ist das Rudern sehr populär und wird massiv gefördert. Dies wird an den Universitäten fortgesetzt. Was macht man in Deutschland? Beim bundesweiten Zielwettkampf „Jugend trainiert für Olympia“ (JtfO) wird die Anzahl der Wettkämpfe von acht auf vier reduziert. In der Sportlehrerausbildung ist die Sportart Rudern in der Regel nicht mehr präsent. Warum verhält sich der DRV an diesen Stellen so passiv?

„JtfO“: Reduzierung von acht auf vier Rennen

Die Deutsche Schulsportstiftung (DSSS) hat im April 2023 das neue Programm im Rudern beim Bundesfinale des Wettbewerbs „JtfO“ ab dem Schuljahr 2023/24 veröffentlicht. Ausgangspunkt war die Forderung der DSSS, die Anzahl der Wettbewerbe beim Bundesfinale im Rudern von acht auf vier zu reduzieren. Als Be-

Fotos: P. Tholl

Rennpraxis: Hier Schülerinnen im Gig-Achter.

Verpflegung: Hier beim Friedrich-Schiller-Gymnasium Preetz beim Deutschen Schüler-Ruder-Cup 2021 in Kassel.

gründung wurde angeführt, dass es auch für alle anderen beteiligten Sportarten maximal vier Bundessieger gibt. Inhaltliche Argumente für diese deutliche Kürzung wurden nicht geliefert.

Gerüchte über die Änderung kursierten seit dem Jugendrudertag im Oktober 2022. Manche kritisieren, die Deutsche Ruderjugend (DRJ) hätte keinen wahrnehmbaren Widerstand gegen diese Forderung geleistet. Während einer Diskussion im Dezember 2022 von Vertretern des Schülerruderns und der DRJ mit Dominic Ullrich (Vorsitzender der Kommission der Spitzenverbände des DOSB in der DSSS) über die Hintergründe und die Begründung für die Verringerung der Bundessieger sagte der 2. Vorsitzende der DRJ, Jochen Kühner: „Hört auf zu diskutieren und macht euch an die Arbeit!“ und meinte die Entwicklung eines neuen Modells für JtfO.

Offiziell war von Seiten der DSSS im Zusammenhang mit der Halbierung der Bundessieger nicht von der deutlichen Reduzierung der Teilnehmerzahlen die Rede. Bislang hatten die Ruderer beim Herbstfinale 704 Plätze. Mit dem neuen Wettkampfprogramm reduzieren sich die Teilnehmerzahlen im Rudern lediglich um 27 Prozent. Es drängen aber zahlreiche Fachverbände in den Wettbewerb „JtfO“ (Ringen, Schießen, Radfahren, Gewichtheben, Rugby, Klettern, Tanzen, Floorball etc.) und die DSSS will sich weiteren Sportarten öffnen.

Da die Kapazitäten beim Herbstfinale erschöpft sind, kann die Aufnahme weiterer Sportarten nur erfolgen, wenn Kontingente bei etablierten Sportarten reduziert oder gestrichen werden. Hier wird die Sportart Rudern in den nächsten Jahren unter Beobachtung stehen. Schließlich schöpft Rudern die bereitgestellten Plätze bei weitem nicht aus.

Dieses Modell beinhaltet einen für das Rudern untypischen Teamwettkampf, bei dem zwei von drei möglichen Rennen in die Wertung eingebracht werden. Von den bisherigen Bootsgattun-

Auch ohne Medaille: Gute Stimmung bei den Jungen des Johann-Gottfried Herder-Gymnasiums Pirna 2022 in Berlin.

gen wurde der WKII-Jungen-Gig-4+ gestrichen, ansonsten aber neue Bootsgattungen aufgenommen: WKII-Mädchen-8+, WKII-Mädchen-Gig-4x+, WKIII-Jungen-Gig-4x+, WKIII-Mädchen-2x- und WKIII-Jungen-2x-. Der Doppelzweier ist für das Schülerrudern eine vollkommen untypische Bootsgattung, da das Mannschaftsboot mit Steuerperson immer im Mittelpunkt stand. Die Akzeptanz muss abgewartet werden. Zu befürchten ist, dass im WKII-Mädchen-8+ nur wenige Boote starten werden.

Neues Modell mit vier Bundessiegern

Im Referat „Schul- und Schülerrudern“ stimmte die Mehrheit der Bundesländer (9:4) für das neue Programm. Wenn man sich aber bei den rudernden Schulen in Berlin, Hamburg, Hessen, Niedersachsen und Schleswig-Holstein umhört, erfährt man, dass die Mehrheit der Schulen in Deutschland etwas anderes will. Nachteile bringt das neue Modell insbesondere für die Schulen der Bundesländer mit vielen Schülerruderern. Allein in Niedersachsen gab es im Schuljahr 2022/23 über 100 (!) Schulen, die zirka 4.000 Schülerinnen und Schülern das Rudern im AG-Betrieb oder im regulären Sportunterricht (Ruderkurse) ermöglichten.

Es können jetzt nur noch maximal vier Schulen pro Bundesland in Berlin starten, das heißt, das Team einer Schule (zwei bis neun Schüler) startet in bis zu drei Bootsgattungen. Dabei sind Doppelstarts möglich. Denkbar ist zum Beispiel, dass eine Schule mit lediglich einem starken Vierer Bundessieger wird. Um die notwendigen Zeitabstände einhalten zu können, kann für die 15- bis 18-jährigen Sportler vielleicht noch eingeschränkt der Schüler-Achtercup (SAC) stattfinden, in der Wettkampfklasse III sind aber keine weiteren Rennen möglich. Die Attraktivität des SAC würde in jedem Fall abnehmen.

Reise nach Berlin: Hier stellen sich die zwölf Teams (!) beim Schülerinnen-Achtercup 2017 zum Gruppenfoto.

Die Auswirkungen des neuen Modells auf die Landesentscheide sind offen. In der Regel handelt es sich dabei um Eintagesveranstaltungen, an denen das Programm nicht durchführbar ist. Bei großen Meldefeldern mit Vorrennen verschärft sich das Problem. Für diesen Fall empfiehlt die Präsentation der DRJ die Reduktion auf eine Mannschaft pro Schule. Dabei wollen die Protektoren in der Regel möglichst vielen Schülern einen Start ermöglichen. So würden Schüler im Vorfeld „aussortiert“ – für Pädagogen ein „No Go“!

Forderung nach Deutschen Schülermeisterschaften

Von Ruderprotektoren wurde immer wieder ein bundesweiter Zielwettkampf gefordert. Bei der Halbierung der Bundessie-

Jubel: Siegerehrung beim Bundesfinale „JtfO“ 2022 für die erfolgreichen Achter.

Großboote: Achterfinale beim niedersächsischen Landesentscheid des Wettbewerbs „JtfO“.

ger können am Bundesfinale nur noch wenige Teams teilnehmen. Es ist wichtig, dass es auch für die Schulen und Crews hinter den Top-Teams eine attraktive Veranstaltung gibt. Die Reduzierung auf maximal vier Schulen pro Bundesland sollte deshalb mit einem Ersatz in Form der Deutschen Schülermeisterschaft (DSchM) abgefedert werden. Diese sollte zeitgleich mit dem Bundesfinale in Berlin stattfinden, um durch die entstehenden Synergien eine attraktive Großveranstaltung zu realisieren.

Eine Weiterentwicklung des neuen Modells von „JtfO“ sollte unter der Prämisse von großen Meldefeldern bei den Rennen von „JtfO“ erfolgen, außerdem zeitliche Spielräume für die DSchM schaffen und eine enge Verzahnung der Wettkämpfe mit Mehrfachstarts ermöglichen. Die Reduktion von JtfO auf vier Doppelvierer würde diese Bedingungen erfüllen und die Teilnehmerzahlen bei JtfO um über die Hälfte reduzieren. Das würde der DSSS bei der Aufnahme neuer Sportarten sehr entgegenkommen.

Neben den Doppelvierer-Rennen bei JtfO sollten bei den DSchM Rennen im Achter, im Gig-Doppelachter und im Gig-Doppelvierer im Mittelpunkt stehen. Das sind die typischen Bootsgattungen für das Schülerrudern, die insbesondere im Gig-4x+ große Meldefelder erwarten lassen und das Profil des Schülerruderns schärfen.

Um Probleme im Zusammenhang mit den Bootstransporten zu reduzieren, könnten Leihboote zur Verfügung gestellt werden. Das ist beim Gig-8x+ unerlässlich und auch im Gig-4x+ denkbar. Es könnte hilfreich sein, die Strecke bei den Gig-Booten auf 500 Meter zu verkürzen und verschiedene Leistungsgruppen anzubieten. Gerade ein niedrigschwelliges Angebot ist für die Breite von großer Bedeutung.

Denkbar ist auch eine Rudertagesfahrt („Um die Müggelberge“) am Folgetag nach der Regatta. Vor dem Hintergrund der zahlreichen Bootshäuser in Berlin müssten im September bei rechtzeitiger Anfrage genügend kostengünstige Unterkünfte zur Verfügung stehen. Die Verpflegung könnte jedes Bundesland – wie beim BW – oder jede Schule – wie bei Ruderwanderfahrten – in Eigenregie übernehmen. Damit würden die entstehenden Kosten im Rahmen bleiben.

Über die grundsätzliche Machbarkeit einer derartigen Veranstaltung hat es bereits im Februar 2022 – für den Fall einer coronabedingten Absage des Bundesfinales – ein Gespräch mit Michael Hehlke und Jörg Ingenhütt (beide LRV Berlin), Peter Tholl (Bund Deutscher Schülerruderer (BDSR) und dem inzwischen verstorbenen Holger Niepmann (SRV Berlin) gegeben. Auf Nachfrage bei verschiedenen Schulen in Deutschland könnte eine derartige Doppel-Veranstaltung zirka 900 Schüler nach Berlin locken.

Die Notwendigkeit eines bundesweiten Zielwettkampfes für die rudernden Schulen sah der BDSR schon Anfang der 1950er Jahre. Er führte die „Bundesvergleichswettkämpfe“ für die Schulen ein. Mit der Aufnahme der Sportart Rudern in den Wettbewerb „JtfO“ im Jahr 1971 hat der BDSR seine Veranstaltung eingestellt. 1971 gab es beim Bundesfinale noch 20 Entscheide (!) für die Ruderer – jetzt reden wir von vier.

2021 hat der BDSR als Ersatz für das wegen Corona abgesagte Bundesfinale den Deutschen Schüler-Ruder-Cup in Kassel ausgerichtet. Die DRJ hält sich im Hinblick auf eine DSchM zurück. Den Wunsch nach Einführung des Gig-8+ für die Kinder beim SAC sah der ehemalige DRJ-Vorsitzender Marc Hildebrand im Dezember 2022 als „einen Schritt zurück“ an. DRV-Vorsitzender Moritz Petri hat Ende Februar 2023 seine Unterstützung für die DSchM parallel zum Bundesfinale „JtfO“ in Berlin angekündigt. Der BDSR will das Projekt weiter intensiv gemeinsam mit dem DRV verfolgen und sein Netzwerk zur Verfügung stellen. Die Realisierung wäre für das Schülerrudern und das Rudern in Deutschland ein gewaltiger Schritt nach vorne. **PETER THOLL**

Gemeinschaft: Mannschaftliche Geschlossenheit wird im Schülerrudern gefördert.

Bootshandel - Sportservice UG

inforuderbootshandel@gmail.com
www.ruder-boots-handel.com
Tel.: 08547 - 915 36 96
Handy: 01523 - 43 24 635

SWIFT Bootsvertretung Süddeutschland & Österreich

Bootszubehör • C2 Vertretung • Bekleidung • Stegmodule
Gebrauchtbootshandel • Langlaufartikel • Langlaufcamp

Maß aller Dinge: Bei den Frauen-Achtern führt an den HavelQueens aus Berlin derzeit kein Weg vorbei.

RBL 2023: HavelQueens souverän

Das autosen Buderus Sprintteam Mülheim hat die 14. Saison der Ruder-Bundesliga (RBL) gewonnen. Am letzten Renntag in Hamburg wurden die Mühlheimer zwar nur Fünfter mit elf Punkten hinter dem bisherigen Dominator Münster (Platz vier, 12 Punkte), was für Münster aber nicht mehr reichte, um den Tabellenführer noch abzufangen. Mühlheim schrieb damit sein eigenes Sommermärchen und war zudem noch erstmals Gastgeber am dritten Renntag. Bei den Frauen siegten die HavelQueens vor dem Meenzer Express, die Alstersprinter schoben sich noch auf Platz drei vor dem Allstar-Achter.

Der Sparda-Bank Renntag 2023 in Münster, der vierte der laufenden RBL-Saison, hatte den 21 Teams perfekte Rahmenbedingungen auf dem Aasee geboten – mit Action, Überraschung, Drama und jede Menge Spaß. 2009 hatte hier der allererste RBL-Renntag stattgefunden, insgesamt schon 11-mal. Das Team des Münsteraner Regattavereins um den Vorsitzenden Henrik Niebuhr und Regattaleiter Nils Warnke hatte wieder einen perfekten Rahmen geschaffen. Dazu präsentierte sich das Wasser spiegelglatt.

Bei den Frauen waren die HavelQueens aus Berlin einmal mehr das Maß aller Dinge. Im großen Finale holten sie sich mit drei Zehntelsekunden Vorsprung gegen den Meenzer Express den vierten Tagessieg am vierten Renntag. Damit waren die Frauen aus der Hauptstadt in der Tabelle rein rechnerisch bereits nicht mehr einzuholen und sicherten sich vorzeitig den Ligapokal. Auch Platz ging da schon so gut wie sicher an den Meenzer Express.

Dahinter gibt es noch spannende Duelle: Die Alstersprinter aus Hamburg und den Allstars-Achter trennte nur ein Punkt auf den Plätzen drei und vier. Auch die Entscheidung um Platz fünf und sechs war noch offen zwischen den Engel & Völkers Maschseenixen und dem Melitta-Achter Minden Team Red.

Hamburg Active City Xpress überraschte beim Renntag in Münster

Bei den Männern schauten alle gespannt auf das Duell zwischen dem amtierenden Liga-Champion Münster und Tabellenführer (nach drei Renntagen) Mülheim. In den Time-Trials hatte

Fotos: A. Pischke

wieder einmal Münster die Nase vorn. Doch Mülheim war auch hellwach und fuhr die zweitschnellste Zeit. Dann nahm das Drama im letzten Rennen der Viertelfinalrunde seinen Lauf: Lokalmatador Münster traf auf den Hamburg Active City Xpress, die zwar in Kassel Vierte waren, bei den anderen Renntagen aber hinter ihren eigenen Erwartungen ruderten. Im Münsteraner Viertelfinale gab es dann ein Foto-Finish, das die Hamburger um sechs Hundertstelsekunden vorne sah. Für Münster ging es plötzlich nur noch um Platz vier – für viele eine faustdicke Überraschung. Die Hamburger schafften es ins große Finale, in dem dann Tabellenführer Mühlheim eine Nummer zu groß war. Mühlheim feierte den dritten Tagessieg in Folge. Die entthronten Münsteraner schafften mit ordentlich Wut im Bauch immerhin noch den 5. Platz vor heimischem Publikum.

Auch Mühlheim war am dritten Renntag auf der Regattastrecke oberhalb der Schlossbrücke ein ausgezeichneter Gastgeber. Bei den Frauen dominierte der Havelqueen Achter und machte den Tagessieg-Hattrick nach Bad Segeberg und Kassel perfekt. In einem spannenden Finale gegen den Meenzer Express setzten sich die Berlinerinnen mit 13 Hundertstelsekunden durch.

Die Überraschung des Tages: Der Melitta-Achter Minden „Team Red“ zog den abschließenden Lauf der Gruppenphase gegen die Alstersprinter mit der Winzigkeit von sieben Hundertstelsekunden auf seine Seite und damit erstmals in dieser Saison in die Runde der Top 4 ein. Im Finale gegen den Allstars-Achter setzte sich die Renngemeinschaft aus Minden und Münster souverän durch und feierte am Ende die Bronzemedaille.

Sommermärchen für Sprintteam Mülheim

Bei den Männern hatten die Mühlheimer am zweiten Renntag in Kassel die vier Jahre andauernde Siegesserie des Münster-Achters famos beendet. In den Zeitläufen schienen die Münsteraner

RUDER-BUNDESLIGA MÄNNER

nach 5 Renntagen

Platz	Verein	Punkte
1	Buderus Sprintteam Mühlheim	67
2	Münster Achter	63
3	TÜV Nord Maschseeachter Hannover	61
4	Germania Achter	56
5	Active City Express Hamburg	56
6	Melitta Achter Minden („Team Black“)	47
7	Riemax Achter Osnabrück	46
8	Crefelder Ruder-Club	40
9	Leipzig Achter Hauptstadtsprinter DWB Holding Berlin	36
10	Sparkasse Hameln Weserbergland Achter	31
11	Mainzer Achter	26
12	Leipzig-Achter	24
13	Sparkasse Gießen Achter	23
14	Lokomotive Bremen	17
15	Witten/Bochum Achter	7

Verdient: Dieses Bad der Steuerfrau hatten sich alle Beteiligten des Mühlheimer Achters hart erarbeitet.

Wohnzimmer: Start zum Renntag in Münster. Hier fand auch der allererste Renntag der RBL statt.

RUDER-BUNDESLIGA FRAUEN

nach 5 Renntagen

Platz	Verein	Punkte
1	HavelQueen Achter Berlin	29
2	Meenzer Express	25
3	Alstersprinter Hamburg	18
4	Allstar-Achter	15
5	Melitta Achter Minden („Team Red“)	11
6	Engel & Völkers Maschseenixen Hannover	7

von dieser Schlappe unbeeindruckt, doch die Lokalmatadoren aus Mülheim lauerten auf Platz zwei. Am Nachmittag hatte der Achter des Crefelder Ruder-Clubs einen richtig starken Lauf aufs Wasser gezaubert und Münster das Nachsehen gegeben. Münster verpasste damit den Einzug in die Final-Four-Runde, die Mülheim souverän erreichte. Der Wachwechsel begann.

Beflügelt durch die frenetischen Anfeuerungsrufe des heimischen Publikums flogen die Mülheimer im Finale regelrecht über die Ruhr und distanzierten den Melitta-Achter „Team Black“ um fast eine Sekunde und durften sich neben der Goldmedaille das gelbe Trikot der führenden Mannschaft überstreifen. „Dass wir ausgerechnet zu Hause erstmals in Gelb fahren, ist schon ein absoluter Traum“, freute sich Teamkapitän Henrik Stoepel.

Derart befügelt, sagte Martin Kiefer, Sportvorstand des WSV Mülheim: „Nach dieser außerordentlich erfolgreichen Premiere wollen wir sehr gerne auch zukünftig RBL-Renntage hier veranstalten und den Standort Mülheim zu einer festen Größe im Ruder-Bundesliga Zirkus machen.“ **SH/BL**

Wachablösung: Mühlheim jubelte schon beim Heim-Renntag und behielt bis zum Ende die Bugspitze vor Münster.

LESERUMFRAGE

Liebe Leserinnen und Leser!

Wir möchten mit den folgenden Fragen erfahren, wie Sie unser Magazin finden. Wie zufrieden sind Sie mit den Inhalten von *rudersport*, auf welchem Weg gelangen Sie an unser Heft und vor allem: Was wünschen Sie sich noch? Gibt es vielleicht Themen, die Sie im Heft abgebildet sehen möchten, die wir bislang nicht richtig oder nicht im richtigen Umfang im Blick haben? Wir freuen uns, wenn Sie sich 10 Minuten Zeit nehmen – per Mail, auf dem Postweg (dieses Mittelblatt versenden) oder auch über die Homepage www.rudersport-magazin.de einfach zum Anklicken. Unter den Einsendern verlosen wir zehn NewWave-Gutscheine im Wert von je 25 Euro. Wir sind gespannt auf Ihre Antworten!

1.1 Was macht für Sie die Faszination des Ruderns aus?

_____

_____

1.2. Wie informieren Sie sich allgemein über den Rudersport?

- ○ Magazin rudersport
- ○ Website rudersport-Magazin
- ○ Website rudern.de
- ○ Website Worldrowing.com
- ○ Tageszeitung
- ○ Internet
- ○ Social Media
  - ○ Instagram
  - ○ Facebook
  - ○ andere
- ○ Ich informiere mich nicht gezielt
- ○ Ich informiere mich nicht

1. 3. Wie beziehen Sie das Magazin *rudersport*?

- ○ eigenes Print-Abo
- ○ eigenes Digital-Abo
- ○ eigenes Abo Print-Digital-Kombi

  Würden Sie unser Digital-Abo weiterempfehlen?

  ○ ja ○ nein

  Was gefällt Ihnen / Was gefällt Ihnen nicht: _____
- ○ Über den Verein
- ○ Über Freund oder Freundin
- ○ Sonstiges...

1.4. Wie lange lesen Sie durchschnittlich eine Ausgabe?

_____

1. 5. Seit wann lesen Sie *rudersport*?

Seit _____ Jahren

1. 6. Wie viele Personen lesen im Durchschnitt Ihre Ausgabe:

- ○ Nur ich
- ○ 2 – 3 weitere Leser
- ○ 4 – 6 weitere Leser
- ○ Mehr als 6 weitere Leser
- ○ Heft liegt im Verein aus

2. 1. Wie wichtig sind Ihnen die einzelnen Rubriken?

	sehr wichtig	wichtig	weniger wichtig	unwichtig
Regatta & Wettkampf				
Training & Ausrüstung				
Vereine & Verbände				
Wanderrudern & Reisen				
Ruderhelden & Historie				
Indoor-Rowing und Fitness				
Frauenrudern und Gleichberechtigung				
DRV-Bekanntmachungen				

2. 2. Wie sind folgende Inhalte Ihrer Meinung nach vertreten?

	zu wenig	gerade recht	zu viel
Vorwort			
Regatten			
Ruder-Bundesliga			
Mastersrudern			
Indoor-Rowing			
Ruderjugend			
Wanderrudern			
Vereinsszene			
DRV-Offizielles			
Wanderruderstatistik			

	zu wenig	gerade recht	zu viel
Training			
Fragen an Experten			
Boote/Ausrüstung			
Produktinformationen			
Medizin/Fitness			
Sportlerporträts			
Interviews			
Kommentar/Meinung			
Bilder			

2.3. Was gefällt Ihnen an *rudersport* besonders gut?

2.4. Was gefällt Ihnen an *rudersport* weniger?

2.5. Welche Themen kommen Ihrer Meinung nach zu kurz?

3.1. Diese Sonderhefte interessieren mich/habe ich gelesen

- ● / ● Natürlich Rudern
- ● / ● Ruderhelden und Historie
- ● / ● Rund ums Ruderboot
- ● / ● Wanderrudern Deutschland
- ● / ● Wanderrudern Europa

3.2. Zu welchen anderen Themen würden Sie gerne ein Sonderheft lesen?

4. 1. Welche aktuelle Verbindung haben Sie zum Rudern? (Mehrfachnennungen möglich)

- ● Vereinsruderer
- ● Leistungssportler
- ● Wanderruderer
- ● Regattaruderer
- ● Ergo-Ruderer
- ● Trainer/Betreuer
- ● Funktionär/Vorstandsmitglied
- ● Sonstiges, und zwar _____

4. 2. Wie alt sind Sie?

- ● Bis 18 Jahre
- ● 19 – 30 Jahre
- ● 31 – 50 Jahre
- ● 51 – 70 Jahre
- ● Über 70 Jahre

4. 3. Geschlecht:

- ● männlich
- ● weiblich

4. 4. Land:

Bundesland: _____

E-Mail:

Mitmachen lohnt sich!
Wir verlosen unter allen Teilnehmern
10 New-Wave-Gutscheine im Wert von jeweils 25 €.
Einsendeschluss ist der 31.10.2023.

Sportverlag Schmidt & Dreisilker GmbH
Böblinger Straße 76
71065 Sindelfingen

IHRE MEINUNG ZÄHLT

Neues Online-Magazin INDOOR ROWING

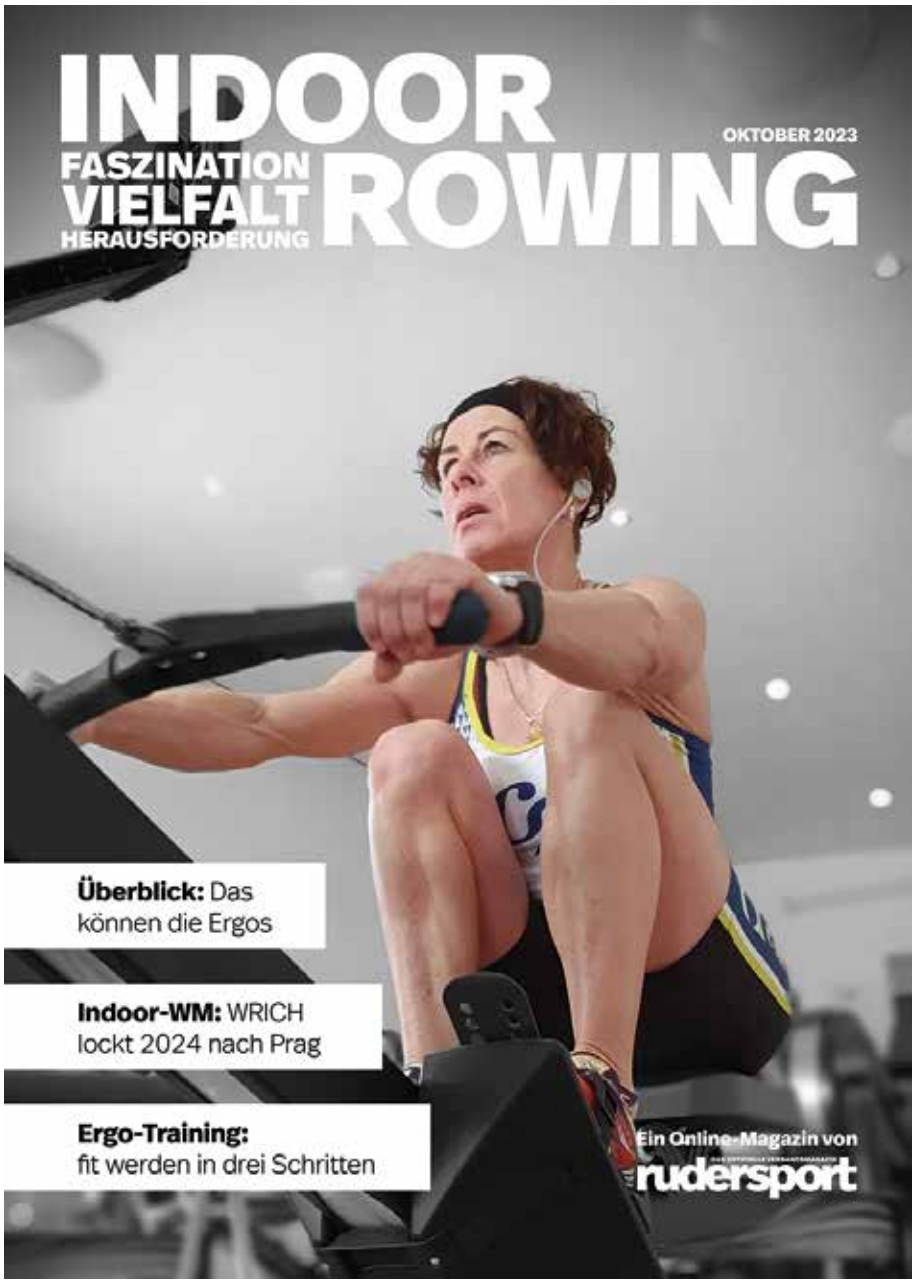
FASZINATION VIELFALT HERAUSFORDERUNG

Der Sportverlag Schmidt & Dreisilker aus Sindelfingen, in dem auch *rudersport*, offizielles Fachmagazin des Deutschen Ruderverbandes erscheint, bringt Ende September ein Online-Magazin rund um die wachsende Sportart Indoor Rowing heraus. Es ist das erste Medium, das sich von der ersten bis zur letzten Seite der Faszination Ergo-Rudern widmet. Dabei liegt der Fokus von „Indoor Rowing“ gleichermaßen auf Freizeit-, Gesundheits- und Wettkampfsport.

Das Magazin erscheint ausschließlich im interaktiven E-Paper-Format. Das Magazin will seine Leser für Rudern auf dem Ergometer begeistern und rund um diese Sportart informieren. Dazu gibt es unter anderem Trainingstipps sowie eine Auswahl an Geräten, auf denen Sportlerinnen und Sportler sowohl breitensportlich als auch ambitioniert im Trockenen rudern können sowie eine Auswahl an Wettkämpfen national und international. Auch der Deutsche Ruderverband will die Ergo-Ruderer für die Vereine und das Rudern auf dem Wasser gewinnen.

JETZT KOSTENFREI LESEN!

www.rudersport-magazin.de/indoor-rowing



Dritte Zukunftswerkstatt „Gynäkologische Gesundheit im Rudern“

Nachdem in den ersten zwei Zukunftswerkstätten des DRV-Fachressorts „Verbandsentwicklung und Vereinsservice“ der Austausch, die Abfrage von Wunschthemen und Ansatzpunkte zum Gendermanagement in Rudervereinen im Vordergrund standen, hat das Fachressort diesmal das Thema „Gynäkologische Gesundheit im Rudern“ gewählt.

Die 40 Teilnehmerinnen waren erneut begeistert und haben sowohl den 60-minütigen Vortrag der beiden Referentinnen Elisabeth Kirschbaum und Katharina Fischer vom Institut für Angewandte Trainingswissenschaften (IAT Leipzig) als auch die Erfahrungsberichte der beiden Leistungssportlerinnen aus dem Frauen-Doppelvierer Tabea Schendekehl und Pia Greiten gebannt verfolgt. Kirschbaum und Fischer haben bereits in der vorangegangenen Ausgabe des *rudersports* ihre Studie vorgestellt und gemahnt, dass die Kommunikation im Kontext des Menstruationszyklus ausgebaut werden muss. Da sollte mangelndes Wissen keine Ausrede sein.

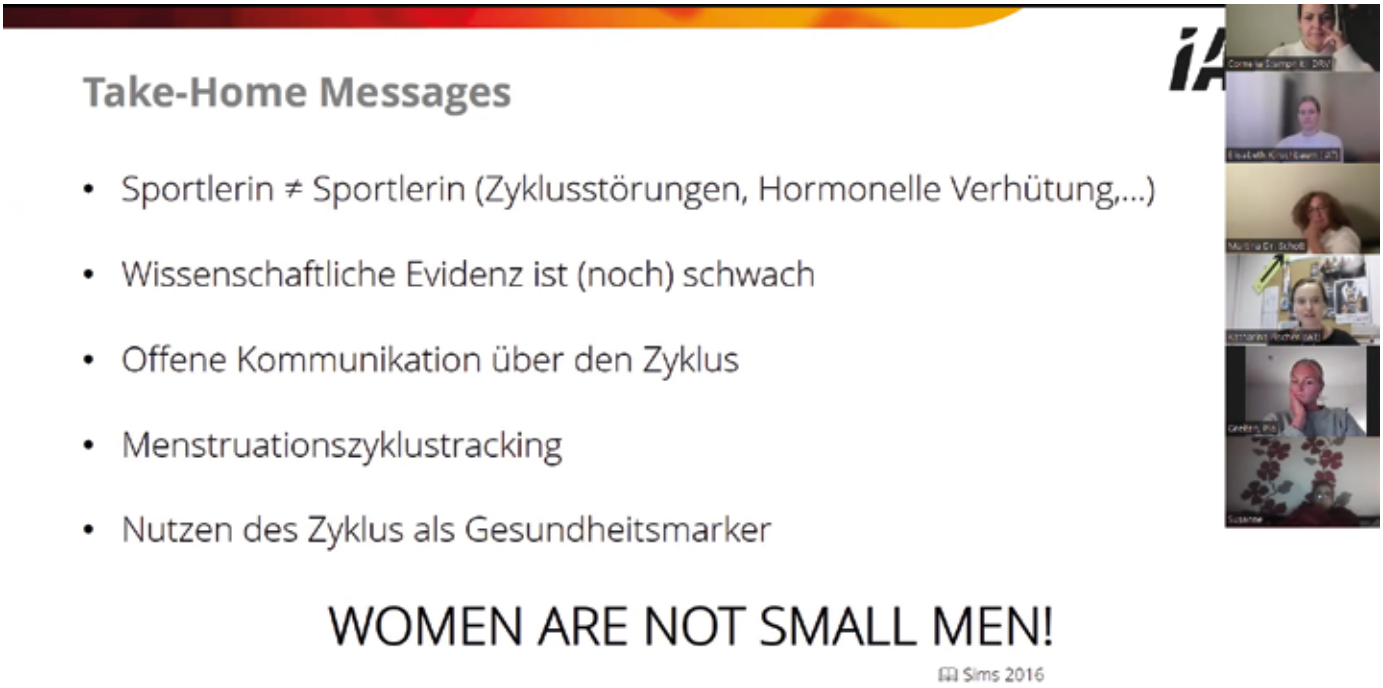
Es gibt immer mehr Forschungsprojekte, die sich mit diesem Thema befassen, dennoch hat diese Tendenz noch keinen Einzug in die Trainerausbildung gehalten. „Women are not small men!“ das fasst laut Katharina Fischer einen Großteil der Problematik zusammen. Die Besonderheiten der Frau spielen in der Trainerausbildung noch keine große Rolle. Die beiden Wissenschaftlerinnen versuchen, diese Wissenslücke zu verkleinern.

Der weibliche Zyklus begleitet Frauen viele Jahre ihres Lebens. Hormone schaffen alle 28 Tage die Voraussetzungen für eine Schwangerschaft. Falls die Eizelle nicht befruchtet wurde, werden diese Voraussetzungen wieder ausgeschieden. Durch diese Veränderungen im Körper steigt die Körpertemperatur in der zweiten Zyklushälfte um 0,5°C. Das kann im Training und Wettkampf bei sommerlichen Temperaturen sicherlich beschwerlich werden.

Ob der Zyklus als störend empfunden wird oder fast unbemerkt abläuft, ist bei jeder Frau unterschiedlich und kann sich von Zyklus zu Zyklus verändern. Aber eines ist sicher, je mehr eine Frau über die monatlichen Veränderungen in ihrem Körper weiß, desto besser kann sie damit umgehen, ihr Training steuern und im Wettkampf reagieren.

Aber nicht nur das Wissen ist wichtig, auch das Körpergefühl und die -wahrnehmung sollten nicht außer Acht gelassen werden. Hohe Belastungen in Training und Wettkampf können den Zyklus durcheinanderbringen und von verlängerten Zy-

Screenshots: DRV



klen bis zum kompletten Ausbleiben der Blutung alles beinhalten. Die IAT-Studie hat ergeben, dass im Spitzensport viele Sportlerinnen einen nicht der Norm entsprechenden Zyklus haben. Sie raten allen Betroffenen, das Problem ernst zu nehmen und ärztliche Hilfe aufzusuchen. Es könnte mehr dahinterstecken.

Auch auf den Energiehaushalt kann der Zyklus einwirken. Jeder Mensch muss durch die Nahrungszufuhr Energie aufnehmen, um den Alltag bewältigen zu können. Im Leistungssport ist dieser Energiebedarf natürlich sehr viel höher. Auch hier ist die Beschaffenheit der Regelblutung und die Regelmäßigkeit des Zyklus ein guter Indikator auf die Energieverfügbarkeit von Sportlerinnen. Erfolgt die Blutung regelmäßig, ist der Energiehaushalt ausgeglichen. Weicht der Zyklus von der Norm ab, hat der Körper sehr wahrscheinlich zu wenig Energie. Negative Auswirkungen hiervon sind das Sinken der Ausdauer-, Koordinations-, Konzentrationsfähigkeit und natürlich Kraft. Die Glykogenspeicher leeren sich, das Verletzungsrisiko und die Reizbarkeit steigen und viele weitere negative Auswirkungen auf Körper und Geist können entstehen.

Auch deswegen ist es so wichtig darüber zu sprechen. Aktuell tun das nur 13% der Sportlerinnen. „Menstruationszyklus orientiertes Training hat im Breitensport wahrscheinlich mehr Potenzial als im eng durchgetakteten Leistungssport“, ist Fischer überzeugt. „Der erste Schritt ist getan, wenn sich Trainerinnen, Trainer und Sportlerinnen mit diesem Thema befassen und ich glaube da ist der Ruderverband schon auf einem guten Weg!“, ergänzt Elisabeth Kirschbaum.

Der Vortrag sowie die anschließende Fragerunde wurden aufgezeichnet und können nachgeschaut werden. Den Videomitschnitt finden Sie auf der DRV-Homepage (https://www.rudern.de/news/zukunftswerkstatt-zum-thema-gynaekologische-gesundheit-im-rudern).

Nächste Runden im Oktober und Dezember 2023

Wer bei den bisherigen drei Zukunftswerkstätten nicht dabei sein konnte, hat die Möglichkeit, einfach in den nächsten Runden am 18. Oktober (Thema: Austausch zum Gendermanagement in Verein und Verband) und am 06. Dezember 2023 (Thema: Mentalcoaching) einzusteigen bzw. dabei zu sein. Meldet euch gern an, sendet uns euren Namen, Verein und E-Mail-Adresse per E-Mail (gender@rudern.de).

MARION ENGEL UND LUISA GÄRTNER

VEREINSSZENE

Rudern gegen Krebs Hamburg 2023
Rudern für die gute Sache

103 Doppelvierer aus dem ganzen Norden waren bei der Benefizregatta „Rudern gegen Krebs“ der RG HANSA auf der Hamburger Außenalster am Start. Unter der Schirmherrschaft von Hamburgs Innensenator Andy Grote fand die 13. Auflage der Stiftung „Leben mit Krebs“ in Kooperation mit dem Universitären Cancer Center Hamburg (UCCH) statt.

Die Einnahmen kommen dem Sport- und Bewegungsprogramm des Universitären Cancer Centers zugute. Professor Carsten Bokemeyer, Direktor des UCCH, sagt: „Es gibt zahlreiche Studien, die zeigen, dass die Sport- und Bewegungstherapie in den letzten Jahren an Bedeutung hinzugewonnen hat, sowohl in der Prävention von Krebserkrankungen, in der Begleitung der Patienten in der Therapiephase, als auch in der Nachsorge zur Vermeidung von Rezidiven und Reduktion von Spätfolgen.“

Das traditionelle Eröffnungsrennen zwischen dem Senatsboot, dem Leitungsboot des Asklepios Tumorzentrums Hamburg und dem UCCH Vorstandsboot gewann das Boot der Freien und Hansestadt Hamburg. Gut gelaunt ließ sich Staatsrat für Sport, Christoph Holstein, als Kapitän des Senatsboots mit einem Wurf in die Alster für die Goldmedaille „taufen“.

Mit über 600 Besuchern war der Tag bei bestem Wetter ein voller Erfolg. Die Goldmedaille im Finale der Einsteiger errangen „Die Herceptin Helden“ des Asklepios Tumorzentrums Hamburg mit einer Zeit von 01:00,1 Minuten auf den 300 Metern.

Siegerehrung: Das Eröffnungsrennen gewann das Senatsboot mit Christoph Holstein (Staatsrat für Sport Hamburg, mitte).

In der Expertenklasse ging der Sieg an das Team Herzschlag des Universitären Herz- und Gefäßzentrums am UKE mit einer Zeit von 55 Sekunden. 2024 ist die Regatta am 8. September geplant.

Info: https://www.stiftung-leben-mit-krebs.de/

JEAN-MARC GÖTTERT

Die „Argonauten“ – eine Legende im Rudersport leben

Als um 1960 von „Karlchen“ Fuchs aus Bremen und mit „KOKO“ – Konrad Koch aus Bodenwerder die Altherrenrudersparte im DRV ins Leben gerufen wurde, glaubte wohl niemand der damals schon betagten Wanderruderer, dass heute, mehr als 60 Jahre später, die freundschaftlichen Bande immer noch halten. Weshalb man damals einen Namen aus der griechischen Mythologie wählte, ist unbekannt. Immerhin hat Jason, als Anführer der Argonauten, auf der Suche nach dem „Goldenen Vlies“, auch im Ruderboot gesessen.

Vor sechs Jahren, nach einer Wochenwanderfahrt rund um den Bodensee, beschloss man die Auflösung. Die Gruppe war auf 18 Teilnehmer zusammengeschmolzen und altersbedingt wurden nicht nur die Tagesetappen kürzer, sondern nötige Anlegestopps häufiger. Da sich, besonders unter der Leitung des „Flottillenadmirals“ Dieter Fragenberg vom CfW Porz, und seines langjährigen „Vize“ Fred Hoppe, vom WSV Rinteln, enge Freundschaften gebildet hatten, beschlossen die verbliebenen Argonauten, sich einmal im Jahr abwechselnd bei einem der Mitglieder zu treffen. Fred Hoppe machte 2017 in Rinteln den Anfang. Es ging dabei auch um Kultur und Rudern. So schaffte die Truppe immerhin 90 Kilometer auf der Weser und umrundete zusätzlich im Boot einmal das „Steinhuder Meer“. Es folgten Treffen in Berlin, Lübeck, am Rhein, auf der Aller, der Lahn und der Oder. Im August trafen sich 17 Argonauten bei der RG Lauenburg. Franz Ludwig Fischer und Helmut Knobel haben eine Viertagesfahrt auf der Elbe von Wittenberge bis Lauenburg, vorbereitet. Für das kommende Jahr laufen die Planungen. Interessierte Senioren sind als Neueinsteiger willkommen. **Info:** Fred Hoppe unter E-Mail ruderfred@web.de.

Reaktiviert: Die „Argonauten“ treffen sich nach 60 Jahren wieder regelmäßig zu gemeinsamen Fahrten.

Fotos: J.-M. Göttert; LFRK; Privat

40 Jahre Inklusive Rudergruppe mit Marli

Seit 1983 besteht die inklusive Rudergruppe zwischen Marli und dem Lübecker Frauen-Ruder-Klub (LFRK). Was die Gruppe seit 40 Jahren lebt, wird aktuell immer mehr gefordert und ist noch lange nicht Normalität, beweist hier aber, dass ein inklusives Sportangebot gut funktioniert und ein Gewinn für alle Beteiligten ist.

Initiiert wurde die Rudergruppe im Mai 1983 von Lisa Börms, der damaligen Vorsitzenden des Lübecker Frauen-Ruder-Klubs und dem damaligen Geschäftsführer der Marli-Werkstätten Hans Kischkat. Mit viel Geduld und unter Entwicklung neuer Trainingsmethoden, insbesondere Koordinations- und Konzentrationsübungen, wurden Fähigkeiten gestärkt und schon bald konnten zweitätige Wanderfahrten absolviert werden. So ging es zum Beispiel entlang des Elbe-Lübeck-Kanals bis nach Mölln, wo die Ruderer in einem befreundeten Clubheim übernachteten.

Sport bildet Brücken zwischen Menschen, die sich sonst nie begegnet wären. Dabei tritt das Interesse am Sport in den Vordergrund und die Unterschiede in den Hintergrund, Berührungsängste werden abgebaut. Dies führt zur Stärkung des Selbstbewusstseins aller Teilnehmer, das sich positiv auf alle Lebensbereiche auswirkt. Gemeinsam in einem Boot zu sitzen stärkt die Koordination, das Taktgefühl und den Teamgeist. Voller Freude berichten die Teilnehmer von Marli von ihren Erfahrungen und den daraus resultierenden Entwicklungen, die das Rudern ihnen vermittelt hat. Über allem steht aber der Spaß, der hier Woche für Woche gemeinsam erlebt wird. Das dieses inklusive Angebot so gut funktioniert, ist nur möglich durch das freiwillige Engagement von den ehrenamtlichen Trainerinnen, die Woche für Woche den Menschen mit Behinderung den Sport nahebringen und Freude an dem Sport vermitteln.

Beständig: Seit 40 Jahren leben die LFRK und die Marli-Werkstätten ihre Partnerschaft.

SRC-Regatta wächst

Der Segeberger Ruderclub (SRC) etabliert seine Regatta weiter. 2022 hatte das junge Organisations-Team um Christoph M. Bubert die Regatta wiederbelebt. Zur 34. Segeberger Ruderregatta über 350 Meter meldeten sich über 320 Sportler aus Schleswig-Holstein und Hamburg an, mehr als im vergangenen Jahr. Unter ihnen auch zwei „prominente" Teilnehmer: Carina und Malte Hein vom Elmshorner Ruderclub. Die beiden waren erst eine Woche zuvor bei der Coastal Rowing EM in Seyne-Sur-Mer in Südfrankreich bei größerer Welle am Start. „Wir freuen uns, dass die Segeberger Regatta wieder stattfindet, hier können wir wieder etwas runterkommen", erzählt Carina Hein. Das SRC-Regattateam wickelte auf dem Großen Segeberger See fast 100 Rennen ab. Starke Meldefelder gab es bei den Jungen und Mädchen – alleine im Jungen-Einer (14 Jahre) 17 Boote. Für viele junge Ruderinnen und Ruderer ist die kurze Distanz der Einstieg in das Rennrudern, bei dem sie erste Erfahrungen sammeln – vom Einfahren in die Startanlage, über den Start bis zum Steuern auf der Strecke. Beliebt waren auch die Mixed-Rennen. Im Junioren-Doppelzweier gingen 12 Teams an den Start. **BL**

16 Alster Ergo-Cup®

Wettkampf-Serie auch für Trainingsgruppen & Vereine

FÜR ALLE ALTERS- UND LEISTUNGSKLASSEN

9 Disziplinen
von 500m bis Halbmarathon
Einzel- und Teamwertung

von 11.11.2023
bis 05.02.2024

JETZT ANMELDEN

DIE RUDEREI

Nach der Karriere: Andreas Kuffner (li.) arbeitet heute als systemischer Coach und begleitet in dieser Funktion unter anderem die aktuelle Athletinnen-Generation in den Sporthilfe-Seminaren „Zukunftsworkshop“ und „Sporthilfe Matchplan“.

Interview mit Andreas Kuffner, Olympiasieger 2012 im Deutschland-Achter

„Ich war emotional nicht vorbereitet“

Andreas Kuffner gewann als Mitglied des Deutschland-Achters 2012 olympisches Gold in London, parallel dazu absolvierte er erfolgreich sein Studium. Ein Gespräch über den Übergang vom Sport in den Beruf, die Überwindung depressiver Phasen und Entwicklungspotentiale im deutschen Sport. Das Interview stand zuerst im „Sporthilfe-Magazin“.

Fotos: Sporthilfe Magazin; Picture Alliance / Frank May

Andreas, Du hast parallel zum Sport Deinen Master in Wirtschaftsingenieurwesen erfolgreich abgeschlossen. Warst Du damit gut vorbereitet auf die Zeit nach der sportlichen Karriere?
Auf dem Papier sah es so aus, als wäre ich bestens gerüstet für das, was da kommt. Aber ich war emotional nicht vorbereitet. Ich wusste zu dem Zeitpunkt weder, was „Karriere“ für mich bedeutet, noch, was ich will nach dem Sport. Für mich hat es sich nach einem komplett neuen Leben angefühlt. Es war das Gefühl da, außer Rudern nichts zu können. Selbst das Studium habe ich für mich als nicht hochwertig eingestuft. Für mich war überhaupt nicht mehr klar, wer bin ich.

Haben Dir in dieser Situation Problemlösungsansätze, die Du im Sport gelernt hattest, geholfen?
In der Situation war vielleicht sogar das Gegenteil der Fall. Durch den vorherigen Erfolg im Sport habe ich eine Drucksituation gespürt. Ich hatte das Gefühl, als Olympiasieger musst Du jetzt auch sehr schnell in einem anderen Feld erfolgreich sein. Deshalb habe ich mir auch nicht erlaubt, eine gewisse Unsicherheit zuzulassen. Aus dem Sport hatte ich gelernt, das nicht zu zeigen. Und so habe ich das im „neuen Leben“ übernommen. Aber in Wirklichkeit fühlte ich mich sehr verloren, teilweise hatte ich ein Ohnmachtsgefühl und richtig depressive Phasen.

Ausbildung: Als studierter Wirtschaftsingenieur schien der Olympiasieger gut auf das „neue Leben“ vorbereitet zu sein.

ANDREAS KUFFNER, Jahrgang 1987, wurde elf Jahre von der Sporthilfe gefördert, seit 2020 ist er Mitglied im Sporthilfe Alumni-Club. Im Deutschlandachter gewann er bei den Olympischen Spielen in London 2012 die Goldmedaille, wurde Welt- und Europameister und holte zum Abschluss der Karriere 2016 Olympia-Silber in Rio de Janeiro. Parallel zum Sport schloss der gebürtige Bayer sein Masterstudium in Wirtschaftsingenieurwesen ab. Nach einer berufsbegleitenden Weiterbildung arbeitet er heute als Systemischer Coach und begleitet in dieser Funktion unter anderem die aktuelle Athleten-Generation in den Sporthilfe-Seminaren „Zukunftsworkshop“ und „Sporthilfe Matchplan“.

„Das Wichtigste beim Übergang aus dem Sport ist, auch mal Dinge auf sich zukommen zu lassen.“

Wie bist Du da wieder herausgekommen?
Ich habe eineinhalb Jahre in dem Feld gearbeitet, das ich studiert hatte. Im Rahmen von Weiterbildungen habe ich dann einen Coach kennengelernt. Ich wusste damals, es muss sich etwas ändern, deshalb habe ich sie in der Folge privat gebucht. In den Coachings ging es sehr viel um Selbstreflexion, um die Frage, was kann ich, was will ich, was wird draußen gebraucht. Sprich inwiefern treffen meine Interessen auf ein Feld, in dem ich auch wirksam sein kann. Das war ein Prozess über mehrere Monate, in dem ich mich dann entschlossen habe, berufsbegleitend eine Ausbildung zum Systemischen Coach zu machen. Anschließend habe ich den Job gewechselt und mich als Berater anstellen lassen, bevor ich mich dann selbständig gemacht habe.

Was hättest Du Dir im Rückblick mehr gewünscht?
Ein Programm, das wir jetzt gemeinsam mit der Sporthilfe anbieten (lacht). Aber im Ernst, deswegen haben wir den Zukunftsworkshop u.a. ins Leben gerufen. Zum anderen wäre ich gerne schon früher so weit gewesen, mir zu erlauben, ein Stück Verletzlichkeit zu zeigen und auch mal Tempo rauszunehmen. Ich glaube, das Wichtigste beim Übergang aus dem Sport ist, auch mal ergebnisoffen nach vorne zu gehen, ohne zu sehr den Plan zu fokussieren. Gerade wenn der Druck von außen und von einem selbst eher dazu rät, sich jetzt schnell auf die nächste Ebene zu begeben. Und dieses Phänomen, bei aller Planung und allem Ergebnisdruck immer wieder in die Ergebnisoffenheit zu gehen, ist in einer hochkomplexen Welt, also auch in Unternehmen, extrem wertvoll. Die Parallelen zu Transformationen in der Wirtschaft sind dabei hoch spannend.

Welche Spitzensport-Erfahrungen helfen Dir heute in Deinem beruflichen Alltag?
Im Rudersport geht es meistens darum, erst als Individuum gegen die Konkurrenten zu kämpfen, sich dann aber wieder als Team im Zweier, Vierer oder Achter zu finden. Nach dem Gegeneinander folgt ein Miteinander. Davon profitiere ich heute sehr, wenn ich Team-Entwicklungen durchführe und Teams bei Veränderungen begleite. Des Weiteren ziehe ich viel aus der Erfahrung, mit Verletzungen oder anderen Rückschlägen umzugehen. Die Fähigkeit, sich schnell anzupassen, die Fähigkeit der Selbstreflexion, die ich als Athlet enorm gelebt habe, ist für mich in jeder Lebenslage sehr wichtig.

Bei den Olympischen Spielen 2012 in London hast Du die Goldmedaille gewonnen – die erste für den Deutschlandachter seit 24 Jahren. Was hattet Ihr im Vorfeld als die richtigen Erfolgsfaktoren reflektiert?
Unsere Stärke – neben hartem Training – war, dass individuell auf den Einzelnen eingegangen wurde. Wenn einer mal weniger Intensität brauchte, hat er im Training etwas langsamer gemacht. Das funktioniert in einem Teamsport aber nur, wenn Du auf der zwischenmenschlichen Ebene gut kommunizierst. Die neu im Boot saßen, durften sich genauso einbringen wie die, die schon ganz lange dabei waren. Das ist nicht gleichbedeutend, dass wir neun beste Freunde waren, das ist nicht die Botschaft. Es war nicht immer harmonisch, wir konnten auch streiten. Aber stets mit Wertschätzung und auf Augenhöhe, das war der große Erfolgsfaktor.

Du hast eben erwähnt, dass Du Teams in Veränderungsprozessen begleitest. Wo siehst Du heute Entwicklungspotentiale im deutschen Sportsystem?
Ich kenne das Sportsystem im Detail nicht allzu gut. Aber ich denke, ein großer Faktor ist, dass sich die Ansprüche und Erwartungen der Athleten verändern, dass sie deutlich mehr mitgestalten wollen. Während meiner aktiven Zeit haben wir relativ schnell ein Commitment gegeben zu dem, wie der Bundestrainer die Bootsbesetzungen vorgegeben hat. Heute wird das ganz anders hinterfragt. Das finde ich gut, muss aber auch vom System angenommen werden. Ich beobachte sportart-übergreifend, dass sich Athleten deutlich mehr einbringen wollen und dabei teilweise vom System noch daran gehindert werden. Der Dialog zwischen Trainern, Funktionären und Athleten sollte auf ein neues Level kommen. Die jeweiligen Erwartungen und Bedürfnisse müssen zusammen-

„Der Dialog zwischen Trainern, Funktionären und Athleten sollte auf ein neues Level kommen."

Goldene Generation: Die Achter-Mannschaft mit Andreas Kuffner (2. v. li.) präsentiert die Goldmedaillen.

Siegersteg: Das Team Deutschland-Achter jubelt innig in London nach der Siegerehrung auf dem Steg.

gebracht werden. Das ist hochkomplex und nicht leicht, aber absolut notwendig.

Was kann die Sporthilfe besser machen?
Die Sporthilfe hat viele gute Angebote. Wichtig ist, dass die Athleten damit erreicht werden. Das, was vorhanden ist, muss an die Zielgruppe gebracht werden. Der Zukunftsworkshop, das darf ich aufgrund des Feedbacks der Athleten schon so selbstbewusst sagen, schafft die Basis, um alle anderen guten Angebote, die die Sporthilfe hat, besser annehmen zu können. Wenn ich weiß, wer ich bin, was ich kann und was ich will, gehe ich viel intensiver auf die Suche nach dem, was ich gebrauchen kann. Von daher gerne mehr Zukunftsworkshops. (lacht)

Ein schöner Schlussappell...
... wobei ich gerne noch eins betonen möchte. Die meiste Zeit arbeite ich in der Wirtschaft, von daher ist es für mich ein Riesengeschenk, dass ich in Kooperation mit der Sporthilfe die Athleten begleiten darf. Dieses Gemeinsame, das ja auch auf Vertrauen von Seiten der Sporthilfe basiert, genieße ich sehr. Außerdem möchte ich alle ehemals geförderten Athleten aufrufen, nach der sportlichen Karriere Mitglied im Sporthilfe Alumni-Club zu werden. Es ist die beste Möglichkeit, auch über die Karriere hinaus mit der Sporthilfe in Verbindung zu bleiben. Man hat das Gefühl, weiter dazuzugehören, was ich sehr schätze – und ich weiß, dass das vielen anderen genauso geht.

DAS GESPRÄCH FÜHRTE HEIKE SCHÖNHARTING

Auch im Doppel: Vorwärts- und Rückwärtsmodus im Tandem. Einander gegenübersitzen und gemeinsam vorwärtskommen – auch das ermöglicht erstmals die neue integrierte Umlenk- und Drehtechnik.

Augen bugwärts – und los!

Seit Anbeginn des Rudersports: Die Schallmauer der Erfinder ist ein Vorwärts-Ruder-System. Nach über 100 Anläufen und Patenten – endlich der Durchbruch? Ein Testbericht.

„Dem Ingeniör ist nichts zu schwör“, lautet ein gerne genommenes Sprichwort in alter Rechtschreibung. Selbigem (Ingenieur) bleibt Rudern jedoch ein ewiges Rätsel und Herausforderung. Mit dem Rücken sich vorwärts zu bewegen – verkehrte Welt! Sich alle 15 Schläge zu verdrehen und den Wendehals machen, was nicht nur die Laufruhe des Bootes stört, sondern alternd zunehmend schwerer fällt, insgesamt ein Sicherheitsrisiko ist. Havarien besonders in der kalten Jahreszeit sind lebensgefährlich.

Großhirntechnisch kniffelig

Tüfteleien fürs Vorwärtsrudern könnten ein Museum füllen. Von altertümlichen Kettensystemen bis zu modernen Dollen mit eleganten Umlenkrollen, die bisher allerdings zwei gravierende Nachteile aufwiesen. Diese Gelenke schlucken Muskelkraft, vor allem: Sie taugten bisher nicht fürs Auf- und Abdrehen. Mit stehendem Blatt zu rudern ist zwar eine treffliche Balanceübung, wie alle Ruderer wissen, aber bei Wind und Welle mühselig – der Krebs ist nur eine Frage der Zeit.

Eine österreichische Firma vertreibt jetzt das weltweit erste Vorwärtsrudersystem mit eingebauter Blattrotation. RowVista, der patentierte Name, wurde im Sommer am Starnberger See von Mitgliedern des MRC 1880 getestet. Das System wird auf aufblasbaren Surfbrettern mit einem Druckknopf- und Schlitzsystem montiert: Stemmbrett, Rollschiene, Sitz als Einheit in der Mitte, randseitig die Ausle-

Technik: Das weltweit erste Vorwärtsruderboot verfügt über eine eingebaute Blattrotation.

Fotos: W. Dehmel; Row & Sail

ger mit der umlenk- und drehtauglichen Hightechdolle sowie abspreizbaren Skulls – Eindrücke, Erlebnisse, Kritik.

„Die Vorwärtstechnik klappt echt gut“, urteilt Harald Gundlach, der den Event vor der Zugspitzkulisse organisierte. Das eigentliche Problem für eingefleischte Ruderer sei eher ein mentales: „Unser Großhirn wundert sich, warum es denn in die andere Richtung fährt, wo es doch alles wie immer macht.“

Spiegelverkehrt

Stemmen, Armzug, Blattdrehen, alles identisch, nur das Boot bewegt sich anders als gewohnt, in Richtung des Gesichtsfeldes, eben nach vorne, so wie’s sich eigentlich gehört. Diese fundamentale Umkehr bedarf der Umgewöhnung, in der Tat.

Das findet auch Dagmar Stromer, die mit Rudern aufgewachsen ist, sich ein halbes Jahrhundert auf dem Rollsitz weiß, immer rückwärts. „Nicht drüber nachdenken, nicht auf die Blätter schauen“, rät sie mit praktisch-femininer Intuition, „einfach machen, genial!“

Das Ganze funktioniert wie Streichen, rückwärts fahren im konventionellen Bootsbetrieb. Nur irgendwie spiegelbildlich verkehrt. Gut, es gibt Autofahrer, die sich auf Anhieb im britischen Linksverkehr zurechtfinden, während andere mit dem Rechtsdrall hadern, besonders im mehrspurigen Kreisverkehr. Die Wende im Vorwärtsrudermodus erinnert daran.

Vorwärts und rückwärts – im Tandem

Für Dagmar ist „Augen bugwärts“ ein neues Rudererlebnis. „Wasser, Umgebung, Landschaft erstmals mit neuen Augen und Sinnen begreifen“, erzählt sie. „Problemlos durch den am Samstag gegen Mittag vollen Starnberger See hindurch rudern“, ergänzt Harald. Insbesondere schätzen beide das problemlos-sichere An- und Ablegen am Steg.

Eine andere, erfahrene Ausbilderin, vermisst den „Ruderrückstoß“, den Endzug. Und ein Viel- und Wanderruderer weist auf das eher wackelige Ein- und Aussteigen hin, und zwar über den Rand, weil die Mitte ja durch die ergo-artige Schiene belegt ist. Nicht-Ruderer mit nicht-eingeschliffener Rückwärtsmotorik sind beim Vorwärtsrudern wohl eher im Vorteil.

Ein spezielles Highlight dieser Innovation ist, dass die aufblasbaren Borde als

Traditionell: Der Organisator des Starnberger Schnupper-Events, Harald Gundlach, rudert hier im gewohnten Rückwärtsmodus.

Dolle und Skulls: Ingenieurtechnisch beeindruckend, aber auch tauglich für den regulären Ruderbetrieb?

Zweier auch im Doppelmodus fahrbar sind. Einer rudert vorwärts, der andere rückwärts – beide schauen sich an, haben Sichtkontakt. Jetzt aber: ein absolut neues Ruder-Feeling, Hingucker auf den Wassern!

Umkehr-Rotation

Ingenieurtechnisch ist die Vorwärtsruderdolle ein komplexes Gebilde, das der Hersteller Row&Sail auf seiner (großteils englischsprachigen) Webseite ausführlich erklärt. Hier nur so viel. Innenhebel und Außenhebel der Skulls sind durch ein gegenläufiges Gelenk verbunden. Eine Kuppelstange überträgt die Handbewegung und kehrt die Bewegungsrichtung um. Pleuelstangen verbinden beide Hebel mit einer Wippe, die die Rotation des Innenhebels auf Außenhebel und Blatt überträgt.

Ein eingebautes Getriebe soll das Auf- und Abdrehen erleichtern. Für eine 85-Grad-Blattdrehung muss das Handgelenk sich nur um 65 Grad drehen. Dennoch klagten einige Tester über Irritationen, was der Verspannung von Vorwärts-Novizen geschuldet sein mag.

Alle beweglichen Teile sind in Kugellager und Gleitbuchsen gelagert, was Reibungsverluste im Umlenk- und Rotationsprozess weitgehend reduziert, versichert der Hersteller. Wartung? Dollen im Salzwasserbetrieb gründlich spülen, das sei alles. Spezial-Service (für die 2024-Ruder-Agenda?): Auf Wunsch kommt der Betrieb zu Ruderclubs zum Vorführen der Modelle.

Gewöhnungsbedürftig: Die rudererfahrene Dagmar Stromer, hier im Vorwärtsmodus, hatte mit der Wende zu kämpfen – „wie eine Anfängerin", berichtete sie.

Rudertechnische Revolution?

Das Vorwärtsskull wird zusammen mit dem aufblasbaren Surfbord vertrieben (mit Preisen im vierstelligen Bereich). Das Set kommt in Einzelteilen, wiegt knapp 20 Kilo, ist gut transportierbar, lässt sich wie Ikea-Möbel relativ fix zusammenbauen und ermöglicht das Befahren konventionell bislang unzugänglicher Reviere – das eröffnet eine neue Dimension. Ist dies die Ruderrevolution des 21. Jahrhunderts?

Wäre die Gelenktechnik dem Stress im Hochleistungsbetrieb, Training und Wettbewerb gewachsen? Mag sie konstruktiv doch vielleicht ans empfindliche Knie erinnern, dem manche des lieben Gottes nicht richtig gelungenes Gesellenstück nachsagen? Wichtiger: Erforderte diese Technik nicht eine völlig neue Generation von Ruderbooten – oder ließe sie sich konstruktiv integrieren? Wer hätte das Geld dafür – und was ist mit den Rennreglements?

Von Leistungsruderern und Rudervorständen ist, inoffiziell, immerhin Aufgeschlossenheit zu vernehmen. Warum solche Fahrzeuge nicht als Trainingsergänzung, vielleicht auch zum Vermieten, immerhin unkenterbar, anschaffen?

Aufgeschlossen: Leistungsruderer und Vorstände blicken, zumindest inoffiziell, offen auf die neue Technik.

Sag niemals nie …

Fortschritt kommt stets hinkend daher. Die ersten Eisenbahnen wollten Mediziner einzäunen, weil sie nach Jahrtausenden betulichen Pferdebetriebs ernsthaft um die geistige Gesundheit der Menschheit bangten. Und auf wieviel Polemik erst der Ruderrollsitz stieß, mit welch hahnebüchenen Einwänden, bis er rasch zur nicht mehr fortdenkbaren Norm wurde. Deshalb sag niemals nie. **WOLFGANG C. GOEDE**

New Wave
SPORTSWEAR
DESIGNED FOR CHAMPIONS
MADE BY OLIVER ZEIDLER
www.newwave.de
@new_wave_sportswear
FOTO: @hickynollaus / Nicole Hollaus

ELBLASKI KANAL

Mit dem Boot über die Berge

Eine Rudertour auf dem Oberländer Kanal ist eine besondere Attraktion – und für Boot, Mensch und Technik eine Herausforderung, die in einem erfüllten Wanderruderleben nicht fehlen sollte. Dieser Bericht ist dem neuen Sonderheft von *rudersport* „Mit dem Boot durch Europa" entnommen.

Jacob Steenke hatte ein Problem. Während in Frankreich die Jacobiner die Bastille stürmten und die Französische Revolution auslösten, brüteten die königlich-preußischen Bauämter erstmals über Plänen, wie sich die Strecke vom ostpreußischen Oberland zum baltischen Meer verkürzen ließ. Die damals reichlichen Holzvorkommen und andere Waren mussten umständlich über die Weichsel verschifft werden – ein unrentables Geschäft, dauerte der Transport doch fast ein halbes Jahr. Die Strecke zur Ostsee ließe sich von Deutsch Eilau (heute: Iława) bis Elbing (heute: Elbląg) quer durch Mragowski Seenplatte deutlich verkürzen. Doch es gab ein Problem: Auf dieser Strecke musste auf einer Länge von knapp zehn Kilometern ein Höhenunterschied von fast einhundert Metern ausgeglichen werden. Heutige Schleusen haben einen Hub von fünf bis zehn Metern, ab 35 m Höhenunterschied werden sogenannte Schiffshebewerke oder Schrägaufzüge gebaut.

Jacob Steenke verfolgte ab 1837 zunächst die Idee, ebenfalls Schleusen zu bauen, doch dem Baurat aus Königsberg wurde schnell klar, dass er unmöglich 20 Schleusenkammern hintereinander bauen lassen konnte. Der gebürtige Niederländer reiste durch Belgien, Frankreich, die Niederlande und schließlich in die USA nach New Jersey, wo er die Rampenkonstruktion des Morriskanals studierte, über die Schiffe auf Hebewagen über geneigte Ebenen gelenkt wurden.

Von Elblag rudert man den Kanal aufwärts. Wer in Milomlyn startet, fährt die Rollberge talwärts.

Er überzeugte das preußische Landesparlament von dieser technischen Innovation, Schiffe über eine mit Hilfe von Wasserrädern betriebene Rampe zu transportieren und endlich, im Jahr 1844, begann die Bauphase für die zunächst vier, später fünf Rollberge, die jeweils einen kleinen Gipfel hatten, um das Wasser zurückzuhalten. Die Schiffe glitten auf einen Hebewagen, der auf Schienen aus dem Wasser rollte und über eine Standseilbahn das Schiff zunächst bergauf zum Gipfel und dann bergab ziehen konnte.

Am 31. August 1860 wurde die Anlage als Symbol moderner Wasserbaukunst feierlich eingeweiht. Und das Besondere an ihr: Sie funktioniert noch heute. Während die hydrotechnische Anlage des Morriskanals bereits 1924 ausgedient hatte und auch fast sämtliche moderne Schiffhebe-

Fotos: Thomas Kosinski, Birgit Schlabitz

Anfahrt: Die großen Räder an der Station werden vom Maschinenraum aus bewegt. Über drei kleinere Räder kann die Richtung der Seile um 180 Grad gedreht werden.

Tauchstation: Der Hebewagen wartet bereits im Wasser. Die Ruderboote müssen zwischen die beiden Seitenwände steuern.

Parkposition: Vier Boote finden auf einem Hebewagen Platz, die Mannschaft steigt anschließend aus und steht auf der Seitenwand. Links der Gong zur Abfahrt.

TIPPS ZUM BEFAHREN DER TRANSPORTWAGEN

Ein Hubwagen kann vier Doppelvierer aufnehmen. Aber Achtung:

1. Ungefähr Bugkastenlänge über den Hebewagen hinaus rudern, da die Boote im Aufwärtsheben durch die Strömung ein bis zwei Meter zurückgespült werden und dann nicht optimal liegen.

2. Bei Gig-Booten unbedingt aussteigen, bei Barken ist dies nicht zwingend. Man sieht aber besser von den höheren Seitenwänden als aus dem Boot.

3. Skulls oder Riemen aus den Auslegern nehmen und mindestens zwei mit nach oben auf den Laufsteg nehmen.

4. Solange die Boote im Wasser schwimmen, halten je eine Person Heck- und Bugleine und richten das Boot aus. Wichtig: Zusätzlich mit den Skulls oder Peekhaken die Boote während der Anfahrphase im Wasser fest von Bug und Heck aus zur Mitte des Hebewagens drücken, um Abstand zu den Wagenwänden zu gewinnen. Sonst besteht die Gefahr, dass sich die Boote beim Heben des Wagens mit den Auslegern in dessen Seitenstreben verfangen. Sobald die Boote aus dem Wasser sind, liegen sie fest auf den Holzplanken.

Herzstück: Im Maschinenraum werden die großen Rollen mit Wasserkraft angetrieben. Der Mechaniker setzt das erste Rad manuell in Bewegung.

Schwerstarbeit: Die Zug- und Halteseile bewegen die Hebewagen. Um die Richtung zu halten, laufen sie über Rollen.

werke in Deutschland aus Kostengründen stillgelegt sind, arbeitet die Schiffsanlage in Polen mit der gleichen Präzision wie vor mehr als 150 Jahren. Auf dem Oberländer Kanal scheinen Zeit und Technik dagegen stehen geblieben zu sein. Das Transportaufkommen für Güter ist zwar Jahr für Jahr geschrumpft, aber als technisches Baudenkmal haben die Rollberge noch lange nicht ausgedient.

Für Wanderruderer stellt sich die Situation folgendermaßen dar: Aus Richtung Elblag und Drużno-See kommend geht es fünfmal bergauf, aus Iława und Ostróda (Osterode) kommend fünfmal bergab. Jedes Mal ist die Situation ähnlich: Mitten im Kanal baut sich plötzlich ein altes Bachsteingebäude auf mit großen Stahlrädern über die die Seilanlage für die Hebewagen bedient wird.

Über große Umlenkrollen werden sie über eine Seilwinde mechanisch angetrieben. An jeder Station wachen mehrere Bedienstete über den korrekten Ablauf der Schleusung. Der Hebewagen ist ungefähr 20 m lang und steht zunächst im Wasser, links und rechts ragen lediglich seine Wände aus dem Wasser, die oben einen Laufsteg haben. Steht der Wagen im Wasser, rudert man zwischen die beiden Laufstege, steigt aus und schlägt den Gong. Denn die Anlage wird wie in vergangenen Zeiten manuell gesteuert. Das akustische Signal ist das Zeichen für den Mann in der Bergstation, der daraufhin den Kollegen im Maschinenraum benachrichtigt. Der kurbelt daraufhin das große Steuerrad für die Seilwinde an und ganz langsam setzen sich die Rollen in Bewegung. Jeweils ein Wagen in Berg- und Talstation setzen sich in Gang und schieben sich auf Schienen allmählich aus dem Wasser. Der Wagen erfasst die Boote von unten und hebt sie aus dem Wasser heraus. Nun ruhen die Boote auf den Planken des Hebewagens,

Abfahrt: Der Wagen hebt die Boote von unten an, die Mannschaft passt auf, dass sich nichts verhakt.

Aussicht: Die achtminütige Fahrt führt über den Gipfel des Rollberges hinunter zum nächsten Kanalabschnitt.

die Mannschaft steht oben auf dem Geländer. In Schrittgeschwindigkeit geht es nun zunächst bergauf, über den kleinen Gipfel und dann bergab. Zug- und Halteseil sorgen dafür, dass beide Wagen gleichzeitig fahren. Auf der Mitte der Fahrt begegnen sich die Wagen. Wer mag, kann auch zu Fuß gehen. Alles läuft im Schneckentempo ab und niemand stört sich daran, wenn man zwischen den Rampen über den Rollberg läuft. Man sollte allerdings aufpassen und nicht über die Seilzüge oder Schienen stolpern.

Bevor der Hebewagen sein Ziel erreicht, taucht er genüsslich ins Wasser hinein, senkt sich ab, bis die Boote wieder schwimmen. Die Mannschaft kann in Ruhe vom Steg aus einsteigen und weiter rudern. Nach zwei bis drei Kilometern türmt sich der nächste Rollberg auf und der Ablauf beginnt von vorn.

THOMAS KOSINSKI

Mit dem Boot durch Europa

Das neue Sonderheft von *rudersport*

- Tipps, Infos & Reiseberichte zu Top-Ruderzielen in 12 europäischen Ländern.
- Rudertouren von der Bretagne bis nach Masuren.
- Rudern auf Flüssen, Seen und auf dem Meer.

Jetzt bestellen auf:
www.rudersport-magazin.de
vertrieb@rudersport-magazin.de

Abwärts: Der Höhenunterschied stoppt den Wasserlauf am Ende des Rollberges.

Ankunft: Der Wagen rollt wieder ins Wasser und gibt die Boote frei.

WANDERFAHRT ÜBER DEN OBERLÄNDER KANAL BIS DANZIG

Start ist Iława, von wo aus es über mehrere Seen bis nach Milomlyn geht (36 km). Am zweiten Tag geht es weiter auf dem Oberländer Kanal bis Pniewo (33 km). Ab dort stehen am 3. Tag die fünf Rollberge auf dem Programm. Über den Drausen-See bei Drużno, der im Frühjahr erblüht und mit Schilfrohr fast zugewachsen ist, geht es bis nach Elblag (33 km). Am 4. Tag führt die Reise über den Jagielonski-Kanal in den Nogat bis zur Marienburg nach Malbork (33 km). Von dort aus am 5. Tag den Nogat weiter bis zur Weichsel. (36,5 km). Am 6. Tag geht es bis kurz vor die Weichselmündung nach Mikoszewo (34 km). Dort ist man direkt an der Ostsee. Der 7. Tag führt über die Martwa Wisła, einem Seitenarm der Weichsel, direkt nach Gdansk (29 km). Die Fahrt bietet viel Abwechslung: Seen, Flüsse und den engen Oberländer Kanal, die Rollberge, Marienburg, Ostsee und Danzig.

Informationen über Fahrtenleitung Albrecht Schoof
Mail: ahschoof@t-online.de

Danzig: Die Wanderfahrt endet in der alten Hansestadt vorbei am Krantor, dem Wahrzeichen der Stadt.

Die Fulda ist wieder durchgängig befahrbar

Eine Schleuse als Tor zur Welt

Kassel hat sein „Tor zur Welt“ zurück. Im Juni wurde die neu gebaute Stadtschleuse feierlich in Betrieb genommen. Ihre Vorgängerin war nach mehr als 100 Dienstjahren im Herbst 2016 von der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) wegen Baufälligkeit stillgelegt worden. Seitdem war die Verbindung zwischen Ober- und Unterlauf der Fulda unterbrochen und der Wasserweg durch die Stadt fast sieben Jahre lang nicht mehr befahrbar.

Fotos: A. Schneller

Beim DRV-Wanderrudertreffen 2022 konnte deshalb die Tagesfahrt von Kassel nach Hann. Münden nicht bei den Kasseler Rudervereinen an der Karlsaue beginnen, sondern startete unterhalb der Schleuse am Fuldastrand. Und das Flusskreuzfahrtschiff, das in diesem Frühjahr von Hamburg nach Kassel schipperte, konnte seine Reise nicht im Stadtzentrum an der Schlagd beenden, sondern musste im unterhalb der Schleuse liegenden Hafen starten.

Nun ist die Fulda wieder durchgängig befahrbar, sowohl auf dem 14 Kilometer langen Flussverlauf im Stadtgebiet als auch stromab nach Hann. Münden, zur Weser und weiter bis zur Nordsee. „Eine gute Nachricht für alle Freizeitkapitäne, Wanderruderer, Kanuten [...], kommentierte die Hessisch-Niedersächsische Allgemeine und beim gegenüber der Schleuse liegenden Nautic-Club jubelte man per Transparent „Die Fulda jetzt wieder ohne Schranke, der Nautic-Club sagt Danke!“

Von April bis August ist die Schleuse am Walzenwehr nun täglich von 7 bis 22 Uhr passierbar, im September und Oktober von 7 bis 20 Uhr. Von November bis März bleiben die Tore geschlossen.

Erster Gast in der 35 x 6,75 Meter großen Schleusenkammer war ein Arbeitsschiff der WSV – passenderweise namens „Fulda“. An Bord hatte sich die Prominenz aus Politik, Verwaltung und Bauverantwortlichen versammelt, an Land verfolgten die übrigen Premierengäste und ein Shanty-Chor das Absenken des Schiffs vom Ober- ins Unterwasser.

Keine Selbstverständlichkeit

Dass es die neue Schleuse gibt, ist alles andere als selbstverständlich. Es ist vielmehr das Ergebnis großer Beharrlichkeit und gemeinsamer, parteiübergreifender Bemühungen von Stadt, Land und vielen wassersporttreibenden Vereinen.

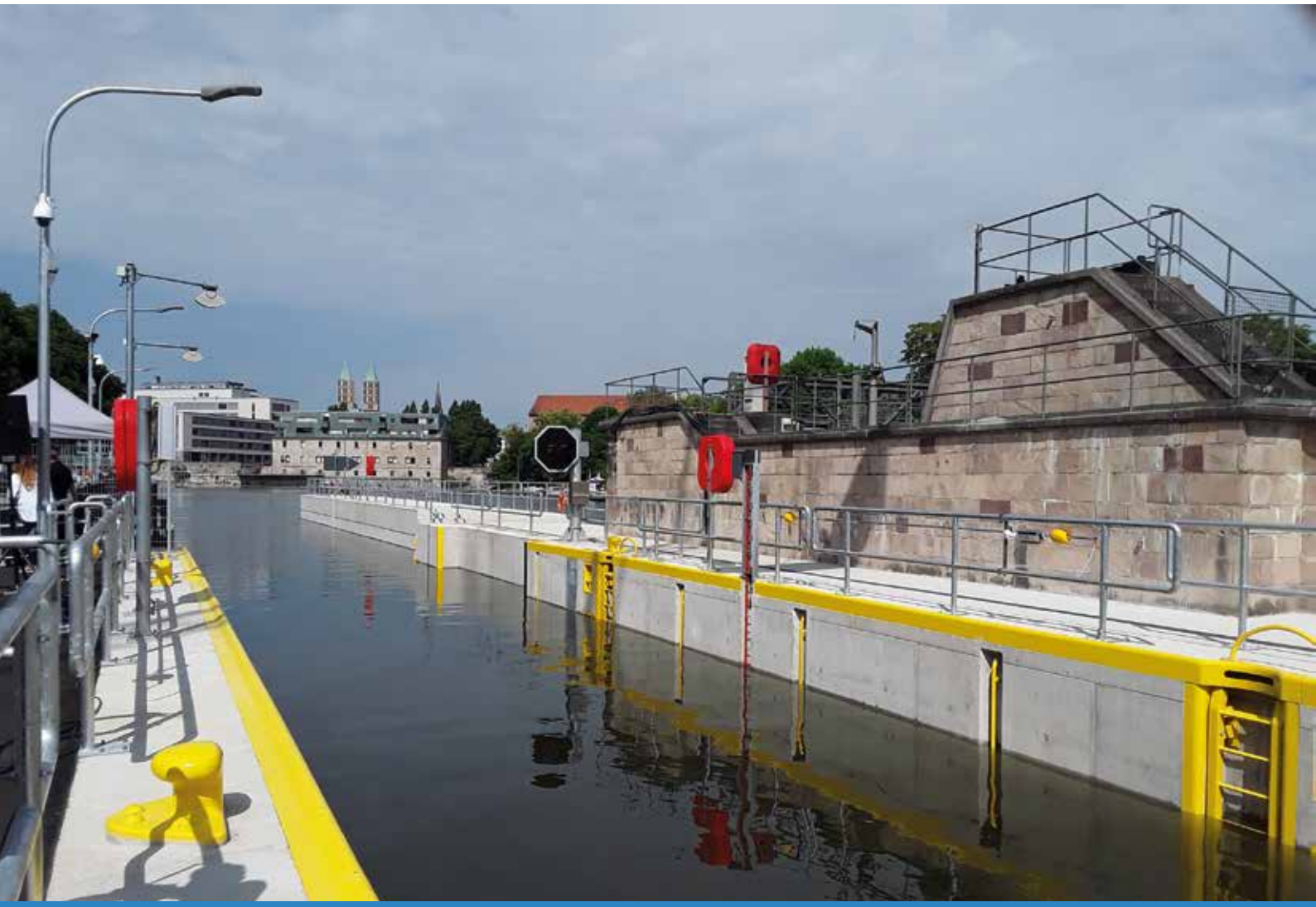
Nachdem bei einer Inspektion der alten Schleuse im Jahre 2016 so massive Schäden festgestellt worden waren, dass ein sicherer Betrieb nicht mehr gewährleistet werden konnte, hatte die WSV das Bauwerk stillgelegt. Nach dem Willen der WSV sollte es dabei bleiben, ein Ersatzneubau war nicht vorgesehen. In Kassel wollte man sich nicht damit abfinden, dass die geliebte „Fulle“ fortan eine Sackgasse mit zwei Enden sein sollte. Es gab Proteste, Widerstand formierte sich. Bei den wassersporttreibenden Vereinen, in diversen Initiativen und der Politik. „Wir haben stets betont, dass wir den Betrieb der Schleuse langfristig sichern wollen“, erklärte der Kasseler Oberbürgermeister Christian Geselle. Die wassertouristische Nutzung der Fulda sei von großem Interesse für die Stadt und auch für die Region.

Eröffnung: Projektleiter Harald Jordan erläutert den Gästen in Kassel den Umbau der Schleuse.

Prominenz an Bord: Auf dem Arbeitsschiff „Fulda“ verfolgen zahlreiche Funktionsträger die erste Schleusung.

Nach zähen Verhandlungen verständigten sich Ende 2018 der Bund, das Land Hessen und die Stadt Kassel schließlich auf den Bau einer Selbstbedienungsschleuse und dessen gemeinsame Finanzierung. Vereinbart wurde, dass die Stadt Eigentümerin der Schleuse wird und sie dauerhaft betreibt, dass der Bund die Hälfte der Baukosten trägt und dass Land und Stadt sich die andere Hälfte teilen. Mit Planung und Bau der neuen Schleuse wurde der städtische Eigenbetrieb „Kasselwasser“ beauftragt. Durch dessen rund um die Uhr besetzte Zentralwarte wird die Schleuse per Videosystem rund um die Uhr fernüberwacht.

Mit einer nutzbaren Kammerlänge von 35 Meter und einer Breite von 6,75 Meter hat die neue Schleuse die gleichen Abmessungen wie die Fuldaschleuse in Wahnhausen (Stromkilometer 93,4), ist aber deutlich kleiner als ihre Vorgängerin. Deren 85 mal 10,5 Meter große Kammer wurde im Zuge des Neubaus nicht wie üblich komplett abgerissen, sondern teilweise als Baugrube ge-



Fassungsvermögen: Die Schleusenkammer misst 35 mal 6,75 Meter und kann entsprechend Boote aufnehmen.

nutzt: In die unterwasserseitige Hälfte des alten Baukörpers wurde die neue Kammer - ein Stahlbetonmassivbau – eingesetzt. Im Zuge des Neubaus wurde der Einfahrtsbereich im Unterwasser rund 40 Meter stromab verlegt. Er liegt nun ein Stück unterhalb des Wehres, „wo störende Strömungseinflüsse deutlich geringer und sichere Ein- und Ausfahrten gewährleistet sind“, erklärte Projektleiter Harald Jordan („Kasselwasser“).

Der Schleusenbereich ist, wie bereits erwähnt, videoüberwacht. Gegensprechanlagen ermöglichen den Kontakt zur Schaltwarte. An den Anmeldestellen stehen Hinweisschilder mit der Bedienungsanleitung. Auch künftig besteht die Möglichkeit, Boote umzutragen. Wie schon an der alten Schleuse steht dafür ein Bootswagen zur Verfügung. Sobald die restlichen Rückbauarbeiten der Baustelleneinrichtung abgeschlossen seien, würde die Umtragestrecke wieder wie früher parallel zur Schleusenkammer über das Gelände der Schleuse verlaufen, kündigte Jordan an. Für die Dauer der Bauzeit war eine provisorische Umtragestrecke eingerichtet worden, die durch den angrenzenden Schleusenpark verlief.

Bundesweit einzigartiges Vorhaben mit Modellcharakter

Bevor die FULDA vom Ober- ins Unterwasser abgesenkt wur-

Keine Ruderer in Sicht: Die ersten Kunden an der Schleuse waren ausschließlich Motorjachten. Ruderer hielten sich vornehm zurück.

de, sprachen Oberbürgermeister Christian Geselle, Dr. Norbert Salomon, Leiter der Abteilung Wasserstraßen und Schifffahrt im Bundesverkehrsministerium, Regierungspräsident Mark Weinmeister, Frank Koch, kommissarischer Betriebsleiter von KASSELWASSER, und Harald Jordan Grußworte. Freudig und voller Stolz verkündeten die Bauverantwortlichen, dass der Kostenrahmen von 9,3 Millionen EUR eingehalten worden und der Bau in der Rekordzeit von nur zwei Jahren realisiert worden sei. Die feierliche Inbetriebnahme fand sechs Wochen später als geplant statt, aber das sei der Insolvenz eines Stahlwasserbauunternehmens geschuldet, durch die sich die Installation der Schleusentore verzögert hatte, erklärte Jordan.

In vielen Gesprächen sei es gelungen, den Bund als früheren Eigner der Schleuse davon zu überzeugen, dass sich Investitionen auch für den Sport- und Freizeitbereich lohnten, resümierte OB Geselle. Das Engagement des Bundes und die Aufteilung der Kosten seien Vorbild für andere anstehende Instandsetzungen, befand der Regierungspräsident. Salomon lobte das Finanzierungskonzept mit drei Trägern als Beispiel für unkonventionelle Lösungen. Besonderen Dank richtete Geselle an Salomons mit an Bord gegangenen Amtsvorgänger Reinhard Klingen, bei dem sich seinerzeit die Initiativen gebündelt hätten, die ehemalige Landesministerin Eva Kühne-Hörmann sowie die wassersporttreibenden Vereine.

Als sich die Fulda im Unterwasser aus der Schleuse schob, wurde sie lautstark begrüßt: Dort hatten sich rund zwei Dutzend Freizeitkapitäne mit ihren Booten postiert und ließen die Schiffssirenen ertönen. Ruderboote, Kanus oder Drachenboote suchte man vergebens in dem Konvoi. Schade, dass der muskelkraftbetriebene Wassersport hier den motorisierten Schleusennutzern das Feld überließ und an Land nur von Kanuten repräsentiert wurde. Vertreter/innen des Rudersports waren nicht auszumachen.

Die Nutzung der Schleuse habe in den ersten Wochen „erstaunlich gut geklappt“, resümiert Meike Rau, Sachgebietsleiterin Netze und Schleuse bei „Kasselwasser“. „Wir mussten am Anfang lediglich ein bisschen nachjustieren - ein Laserscanner war zu empfindlich eingestellt und eine Textanzeige erschien zum falschen Zeitpunkt.“ Gehakt habe es beim Betrieb dann nur noch, wenn die Bedienungsanleitung nicht richtig befolgt, beispielsweise im Schleusenbecken nicht oder nicht energisch genug am grünen Hebel zur Weiterschleusung gezogen worden sei.

Ein ruderspezifisches Phänomen war den Beobachtern in der Leitwarte allerdings aufgefallen, nämlich die Ungeduld. Wiederholt wären Boote ausgefahren, ohne das grüne Licht abzuwarten: „Sobald das Tor weit genug auf ist, dass die Boote durchpassen, fahren sie los. Die Schleuse geht dann aus Sicherheitsgründen in einen Nothalt.“

Eine erste größere Bewährungsprobe, auch für Ruderer, konnte die neue Schleuse Anfang August beim „Zissel“, dem viertägigen Volks- und Wasserfest auf und an der Fulda inklusive Wasserfestzug abliefern.

ANNE SCHNELLER

INFORMATIONEN

Unter www.kasselwasser.de/schleuse sind die Bedienungsanleitung und die Benutzungsordnung als Download abrufbar. Dort finden sich auch diverse weitere Informationen.

Schleusenzeiten: Von April bis August ist die Schleuse täglich von 7 bis 22 Uhr passierbar, im September und Oktober von 7 bis 20 Uhr. Von November bis März ruht der Betrieb.

Die Adresse lautet Salztorstraße 5, 34125 Kassel. Bei Google Maps wird die Schleuse auch unter Fulda-Schleuse bzw. Schleuse Kassel geführt.

Wanderfahrt auf der Saône von Verdun-sur-le-Doubs bis Lyon

Schleusenregeln, Hitze, Kulinarisches & Kulturelles

Im Juni machten sich 14 gut gelaunte Teilnehmer des RTHC Bayer Leverkusen mit zwei Kleinbussen und drei Ruderbooten auf Richtung Süden, nach Frankreich. Ziel war Verdun-sur-le-Doubs, von wo aus sie auf der Saône bis fast zu ihrer Mündung in die Rhone 161 Kilometer nach Lyon rudern wollten.

Von Annette hatten wir schon bei Fahrtbeginn von den enormen bürokratischen Hürden erfahren, die vor Antritt einer Ruderwanderfahrt in Frankreich zu nehmen sind. So musste jedes Boot vor der Fahrt namentlich den Behörden gemeldet und mit einer Plakette ausgerüstet werden, um auf der Saône gerudert werden zu dürfen. Der Fahrtenleiter hatte ein Funkgerät mitzuführen, um in einer kritischen Situation erreichbar zu sein. Zum Glück fiel niemandem auf, dass wir kurzfristig ein Boot hatten austauschen müssen aufgrund einer kurzfristigen Absage.

Während der Fahrt haben wir uns stets auf unsere drei Prinzipien konzentriert, die täglich vor Fahrtbeginn angekündigt wurden:

- Maximale Sicherheit
- Viel Spaß
- No-Stress

Jeder Tag begann mit einem ausgiebigen Frühstück nach französischer Art inklusive Croissants und Baguette. Danach folgten die Vorstellung der Tagesetappe und die Ankündigung, welche Mannschaften die Obleute Uli B., Jörg und Michael in ihren Booten steuern sollten.

Kulturprogramm: In den Gassen französischer Städte gibt es für die Wanderruderer, einmal zu Fuß unterwegs, einiges zu entdecken.

Sonntag, Verdun – Chalon

Morgens holten wir unsere drei Boote, die wir auf dem Hänger bei einem Bauern in Verdun über Nacht abgestellt hatten, ab und ließen sie an dem nahen Ufer zu Wasser. Die Saône ist zwar fast so breit wie der Rhein, hat aber durch die Wehre eine sehr geringe Strömungsgeschwindigkeit. Auch gibt es fast keinen Schiffsverkehr. So begegneten wir auf unserer 1. Etappe auch nur einem größeren Schiff.

Bei der Ankunft im Ruderclub Cercle de l'Aviron de Chalon sur Saône wurden wir sehr freundlich von dem dortigen Vize-Präsidenten und dreifachen Weltmeister der 1970er Jahre im „leichten Vierer ohne", André Coupat, empfangen.

Die ersten drei Tage residierten wir in einem gemütlichen Ferienhaus in Nachbarschaft zum Château de Germolles. Abends grillten und kochten wir und ließen die Tage bei Wein und Anekdoten des Tages ausklingen.

Montag, Chalon – Tournus

Rudern auf stehendem Gewässer ist kräftezehrend und die Mittagspause wurde umso mehr herbeigesehnt. Der täglich wechselnde Landdienst erbrachte jeden Tag Höchstleistung. Proviant in fester und flüssiger Form wurde besorgt, eine geeignete Anlegestelle auserkoren und auch für die Verköstigung am Abend wurden Vorbereitungen getroffen. Zitat Julia: „Wer mal einen entspannten Uli B. erleben möchte, der geht mit ihm einkaufen". So wurden wir zu jeder Mittagspause von zwei Ruderkameraden an einem schönen Picknickplatz mit Kaltgetränken und dem Besten aus unseren Vorräten und den Vorräten der umliegenden Patisserien versorgt.

Auf der Fahrt nach Tournus passierten wir dann unsere erste Schleuse. In der Regel dürfen Ruderboote in Frankreich größere Schleusen nicht passieren, laut Behördenschreiben galt das auch für uns, weil wir kein Begleitboot hatten. Während der Fahrt vor der Schleuse jedoch hatten die Ruderer bereits ein Motorboot als Begleitboot für die Schleusung gekapert. So riefen wir die Schleuse an und fragten, ob wir mit diesem Motorboot als Begleitung die Schleuse passieren dürften. Nun brauchte es nur noch ein wenig

Ausblick: Die Rudergruppe aus Leverkusen gönnte sich auch schöne Aussichten am Rande der Strecke. Hinten v. li. Michael Lernbecher, Charlotte Baur, Eberhard Hopf, Ulrich Mertin, Gudrun Schuster, Anne Schorr, Ulrich Steinacker. Vorne v. li. Annette Kiel, Julia Wind-Falk, Friederike Stehmann, Jörg Kluge, Carola Bonke und Ulrich Blasum.

Fotos: RTHC

Ritual: Bei 111 Kilometern nahmen die Wanderfahrer eine traditionelle Taufe vor, was bei der Hitze eine willkommende Erfrischung für den Täufling war.

Überzeugungskraft vom Landdienst beim Schleusenwärter, dass wir auch tatsächlich schleusen durften. Als wir dann endlich das OK erhielten, bestand nur noch die Auflage, dass unsere Boote ohne Besatzung geschleust werden. Alle müssten also entweder auf das Begleitboot umsteigen oder die Schleuse umlaufen. Aber hier erkannte der Schleusenwärter selbst, dass die unnötige Kletterei auf das Motorboot viel gefährlicher wäre. Die erste von drei Schleusen haben wir also erfolgreich passiert, umso gespannter waren wir nun, ob wir bei den beiden weiteren Schleusen genau so viel Glück haben würden.

In Tournus erwartete uns eine geführte Besichtigung im Hôtel Dieu, einem ehemaligen Krankenhaus für Arme, das die älteste Apotheke Frankreichs beherbergt. Leider waren wir alle von der Tagestour und dem warmen Wetter sehr müde und konnten diese Besichtigung nur begrenzt genießen. Es tat uns etwas leid für die deutschsprachige Dame, die sich speziell für unseren Besuch intensiv vorbereitet hatte.

Warten: In der Bootshalle in Villefranche harrten die Ruderer aus, bis besseres Wetter die Weiterfahrt möglich machte.

Dienstag, Tournus – Macon (28 km):

An diesem Rudertag konnten wir mal wieder unter dem Prinzip „No-Stress“ die tolle Landschaft der Saône genießen. Zahlreiche Charolais-Kühe säumten die Ufer und unzählige Schwäne genossen das kühle Nass.

Abends trafen wir dann in unserem neuen Gîte (franz. Ferienhaus) mitten in den Weinbergen des Beaujolais, in Juliénas, ein. Ein Pool, eine tolle Herberge und ein fantastischer Ausblick begeisterten uns. In rasanter Geschwindigkeit waren fast alle im Pool. Nur eine kleine Gruppe blieb in

Mittelalterlich: Dieser Rittersaal war zum Frühstück eingedeckt.

der Küche zurück und bereitete das leckere Abendessen vor. Bevor wir dies genießen konnten, bot uns unser Gastgeber noch eine wundervolle Weinprobe von seinen eigenen Beaujolais Rot- und Weißweinen an.

Mittwoch, Macon – Villefranche

Dieser Rudertag, bei Temperaturen zwischen 30 und 35 Grad und extrem hoher Luftfeuchtigkeit, forderte uns sehr, doch verlor die gesamte Gruppe nicht den Spaß. Kurz nach der Mittagspause erreichten wir unsere zweite Schleuse und uns begrüßte ein ausgiebiges Gewitter. An dieser Schleuse durften wir leider unsere Boote nicht schleusen und konnten endlich den selbstgebauten Bootswagen von Gerhard B. testen. Er leistete über den mehrere hundert Meter langen Landweg wertvolle Dienste. Schnell waren alle drei Boote wieder im Wasser. Das Gewitter war weitergezogen, an dem saunaartigen Klima hatte dies nur leider nichts geändert.

Bereits am Morgen hatten wir entschieden, auf die abends geplante Fahrt zur Fête de la Musique zu verzichten, um von dem schönen Ferienhaus zu profitieren.

Donnerstag, Villefranche

Dieser Tag begrüßte uns schon morgens mit Starkregen, Blitz und Donner. An die letzte Ruderetappe nach Lyon war an diesem Tag aus Sicherheitsgründen also nicht zu denken. So wurden wir zu einer Pause gezwungen und warteten bei Dauerregen im Ruderverein von Villefranche. Gegen Mittag wurde final der Abbruch beschlossen und der Landdienst zurückgerufen, der bis dahin pflichtbewusst Anlegeplätze ausgekundschaftet hatte. Also hieß es nun das Beste aus dem Tag zu machen: Ein paar kleine Runden vor dem Steg in einer Gewitterpause rudern, den Hänger vom Startpunkt abholen und am Zielort abstellen, den Vereinsbus aufgrund ausgefallener Elektronik in die Werkstatt bringen, die Patisserie überzeugen „tout“ und nicht „two“ ihrer herzhaften Gebäcke an uns zu verkaufen und einen sehr entspannten Tag im Villefrancher Ruderhaus zu verbringen. Mit so viel Zeit zum Nachdenken wurde auch schnell der Tagesplan von Freitag überarbeitet, die geplante Etappe auf den Folgetag verschoben und ein wenig gekürzt.

Abends bezogen wir in Lyon unsere neue und finale Unterkunft, fuhren dann in die Altstadt, die seit 1998 Weltkulturerbe der UNESCO ist und speisten dort hervorragend in einem kleinen gemütlichen Restaurant. An dem schönen Sommerabend genossen wir danach bei einem Spaziergang die traumhafte Atmosphäre der Altstadt und die Sicht auf die Basilika Notre Dame de Fourvière.

Freitag, Villefrance – (fast) Lyon

Vor dem Frühstück starteten einige Teilnehmer den Tag im Hotelpool, den wir am Vorabend wegen der späten Ankunftszeit nicht mehr nutzen durften.

Aufgrund des schlechten Wetters am Vortag hatten sich unsere Pläne für den letzten Tag geändert. Zunächst unternahmen wir die geplante dreistündige, geführte Stadttour durch Lyon. Sie startete am Place des Terreau. Es ging über die Saône, durch die Altstadt mit ihren „Traboules“. Dies sind überdachte Wege zwischen den Häusern, die ursprünglich dem trockenen Seidentransport dienten, aber dann auch dem französischen Widerstand im 2. Weltkrieg gute Dienste leisteten. Abschließend ging es mit der Seilbahn hinauf zur Basilika Notre Dame de Fourvière.

Am Nachmittag fuhren wir wieder nach Villefranche zurück zu den Booten, um die letzte, verkürzte Etappe nachzuholen. Unsere Wanderfahrt endete daher vor der letzten Schleuse vor Lyon.

Nach einem „schmutzigen Bier“ und anderen Kaltgetränken wurden die Boote abgeriggert und aufgeladen. Mittlerweile war es jedoch so spät, dass wir uns entschieden, direkt nach Lyon zu fahren und dort in einem sehr schönen Couscous-Restaurant das letzte Abendessen dieser Wanderfahrt zu genießen.

ULRICH STEINACKER

Abendprogramm: Am Zielort Lyon besuchte die Gruppe aus Leverkusen die Innenstadt unterhalb der hell erleucheteten Notre-Dame de Fourvière.

Rudern in Frankreich

Als Ruderer des RTHC Bayer Leverkusen eine Wanderfahrt in Frankreich planten, war ihnen bewusst, dass der administrative Aspekt eine Herausforderung sein würde. Eines ist Voraussetzung: Es ist nicht denkbar, ein derartiges Projekt anzugehen, ohne über sehr gute Französischkenntnisse zu verfügen!

Die Auswahl der Strecke

In einem ersten Schritt haben wir die Strecke bestimmt mit Hilfe der Website

http://www.fluviacarte.com/fr

Im Menü „Voies navigables“ findet man eine Karte von Frankreich, auf der man die Regionen wählen kann und die jeweiligen Flüsse anklicken kann. Dort findet man Angaben über die Kilometerpunkte („Points kilométriques“ PK) und die Anzahl der Schleusen auf der Strecke. Die „Points kilométriques“ sind wichtig für den Genehmigungsantrag bei den Behörden.

Die Genehmigung

Wenn die Strecke feststeht, sollte man sich unverzüglich um die Genehmigung kümmern. Die Behörden haben drei Monate Zeit, ihn zu bearbeiten. Wenn er weniger als drei Monate vor dem Termin gestellt wird, fällt die Tour ins Wasser. Wir haben die Fahrt termingerecht beantragt, aber etwas knapp. Die letzte Genehmigung traf zwei Tage vor der Abreise ein. Empfehlung: 5 – 6 Monate im Voraus beantragen.
Der Antrag muss mit Hilfe eines Formulars gestellt werden, einem sogenannten CERFA.
Hier handelt es sich um das „CERFA 15030-01 – Demande d‘autorisation de manifestation sportive, fête nautique ou autres concentrations de bateaux susceptibles d’entraver la navigation fluviale“.

https://www.formulaires.service-public.fr/gf/cerfa_15030.do

Dieses Formular muss an die Präfekturen von jedem Département geschickt werden, dass durchfahren wird. Die Präfekturen informieren dann die Voies Navigables de France (VNF). Ich habe die Präfekturen über die allgemeine Mailadresse angeschrieben und um einen direkten Kontakt gebeten. Die Antworten kamen relativ schnell, so dass ich dann den Antrag per Mail stellen konnte.
Den Antrag haben wir im Namen des Clubs gestellt. Als Anlagen waren folgende Dokumente nötig:

- Auszug aus dem Vereinsregister
- Versicherungsbestätigung, die den Termin der Wanderfahrt angeben oder abdecken muss
- Einen detaillierten Plan der Wanderfahrt : wir haben screenshots aus Google Maps geschickt, auf denen wir die Strecke markiert haben
- Als Verantwortliche der Wanderfahrt musste ich auch eine Kopie meines Passes / Personalausweises schicken

Belohnung: Nach getaner Ruderarbeit stärkt der Wanderfahrer sich an einem reich gedeckten Tisch, hier beim Dinner im Garten.

Alle Dokumente mussten auf Französisch sein. Ich habe den Auszug aus dem Vereinsregister übersetzt. Die Versicherungsbescheinigung kann vom Versicherer auf Französisch ausgestellt werden. Da der Antrag in jedem Département gestellt werden muss, kann es sein, dass unterschiedliche Anforderungen gestellt werden. Im Département Rhône musste man den Antrag zum Beispiel über eine neue Internet-Plattform stellen. Hinterher stellte sich heraus, dass diese Plattform (noch?) nicht für Wassersport funktioniert.

Dann waren zusätzlich Unterlagen („Réglement interne“) nötig, die von jedem Teilnehmer unterschrieben werden mussten (zu beachtende Sicherheitsregeln). Ich habe hier etwas „gestrickt“, was den üblichen Sicherheitsregeln eines Rhein-Clubs entspricht. Außerdem wollte man die Bestätigung, dass die Veranstaltung in der Agenda des französischen Ruderverbandes steht.

Umtragen: An dieser Schleuse kamen die Wanderruderer nicht daran vorbei, die Boote von Hand aus- und wieder einzusetzen.

Begleitung: Schleusen nicht motorisierter Boote ist in Frankreich nur gemeinsam mit motorisierten Booten erlaubt. Hier passt es.

Aufbruch: Frohen Mutes schreitet diese Ruderin, die Skulls geschultert, zum Boot, das abfahrtbereit im Wasser liegt.

Ich habe den französischen Ruderverband kontaktiert, der mit der Dame in der Präfektur gesprochen hat, denn dies war natürlich unmöglich. Letztendlich haben unsere Dokumente gereicht. Man muss auf derartige Ungereimtheiten vorbereitet sein. Am Ende steht eine Lösung.
Nachdem der Antrag gestellt ist, heißt es: Geduld! Die französischen Behörden haben und nehmen sich drei Monate Zeit. Nach zweieinhalb Monaten lag die Genehmigung des Département Saône-et-Loire mit einem dreiseitigen Schreiben mit Sicherheitshinweisen vor.

WICHTIG ZU WISSEN: Sie verlangten ein Radiofunkgerät, um mit anderen Schiffen kommunizieren zu können. Ich konnte eins ausleihen. Wir haben es nicht gebraucht, aber man sollte es dabeihaben. Im Falle eines Zusammentreffens mit den VNF könnte dann die Wanderfahrt ein vorzeitiges Ende haben. Alles andere kann man eventuell diskutieren, auf Unachtsamkeit schieben usw. Das Fehlen dieses Gerätes, so unnütz es uns schien, entspricht einer bewussten Missachtung der Regeln. Das finden die Behörden selten spaßig.

Ein Wort zu den Schleusen:

Auf unserer Strecke waren drei große Schleusen. Es war klar, dass wir nicht schleusen durften. In den Genehmigungsschreiben gab es dazu zwei Argumente:

- Grundsätzlich verboten für nicht motorisierte Boote
- Verboten, weil kein motorisiertes Begleitboot dabei ist

Kurz vor der ersten Schleuse haben wir ein Privatboot angesprochen und gefragt, ob sie bereit wären, uns durch die Schleuse zu begleiten. Wir haben dann mit dem Schleusenwärter diskutiert und er hat uns schleusen lassen. Mit etwas Überzeugungskraft, denn ihnen ist nicht bewusst, wo die eigentlichen Gefahren liegen. Der Mann war letztendlich sehr verständnisvoll und kooperativ. Das konnte man bei der nächsten Schleuse nicht sagen.
Grundsätzlich hatten wir die Auflage, die Schleusen 48 Stunden vor Eintreffen zu kontaktieren, damit sie uns den Schleusenbereich öffneten (auch für den Landdienst) und damit wir eine Rampe vor der Schleuse und eine dahinter nutzen konnten, um die Boote herauszuholen und wieder ins Wasser zu lassen.

Zurück zum administrativen Prozess

Für jedes Boot muss eine Vignette gekauft werden. Dies ist der Obolus, damit ein Boot die Flüsse in Frankreich nutzen darf. In diesem Fall handelt es sich um von „Menschenkraft getriebene Boote“ (bateau mu à la force humaine) und den Forfait Liberté, der ein Kalenderjahr gültig ist.

Meine Empfehlung: registriert euch vorab, aber kauft die Vignetten im allerletzten Moment. Es ist eine Minutensache: Angabe des Bootes, Auswahl des „forfait“ und Zahlung. Danach nur noch die Vignette ausdrucken.
Da der Name des Bootes angegeben werden muss, wisst ihr nie, ob ihr, wie es uns passiert ist, im letzten Moment noch ein anderes Boot nehmen müsst. Und dann kann es bei einer Begegnung mit den Behörden Diskussionen geben. Über diese Website sind die Vignetten erhältlich:

https://www.vnf.fr/vnf/achat-de-vignette-en-ligne-pour-les-particuliers-connectez-vous-a-lapplication-plaisance-avec-votre-e-mail/

Alle Dokumente, Genehmigung und Vignette sollten auf der Fahrt im Boot sein, um sie vorweisen zu können, auch wenn die Mitarbeiter der VNF und der Schleusen informiert sind (das konnte ich im Austausch mit einem Schleusenwärter feststellen).

Sicherheitswesten

Ich habe in verschiedenen Berichten gelesen, dass während einer Fahrt Ruderer aufgefordert wurden, die Sicherheitswesten anzulegen. Aus diesem Grunde habe ich den Teilnehmern empfohlen, die Westen im Boot dabeizuhaben. Es stand nichts davon in dem Genehmigungsschreiben. Allerdings können Mitarbeiter des VNF dies während der Fahrt auferlegen und gegebenenfalls der Fahrt ein Ende setzen. „Mieux vaut prévenir que guérir“ (besser vorbeugen als heilen)!

ANNETTE KIEL-FAVERDIN

B.KUHN
Anhänger Kuhn
Hammer Str. 112
45772 Marl
Tel.: (02365)2 11 70
Fax: (02365)29 51 64
E-Mail: a-kuhn-marl@gmx.de
Web: www.anhänger-kuhn.de

Der Lübecker Frauen-Ruder-Klub e.V. stellt sich vor

Der Lübecker Frauen-Ruder-Klub liegt am Elbe-Lübeck-Kanal. Besonders ist, dass die Frauen auch gemeinsam mit den benachbarten Männern rudern. Beide geben sich gegenseitig Raum zur Pflege ihrer Traditionen.

Wir sind ...

... der Lübecker Frauen-Ruder-Klub e.V., der 1919 gegründet wurde und seitdem im Bootshaus neben der Possehl-Brücke in der schönen Hansestadt nahe der Ostsee ansässig ist.

Unsere Mitglieder:

Wir sind etwa 200 Mitglieder im Alter von 11 bis 99 Jahren. Das Durchschnittsalter liegt bei knapp 50 Jahren, Tendenz fallend. Momentan haben wir ausschließlich weibliche Mitglieder.

Unser Revier:

In unserem Ruderrevier auf dem Elbe-Lübeck-Kanal kann man praktisch unter „Laborbedingungen“ rudern, denn er ist wenig windanfällig und fast immer eisfrei. Die klassische Trainingsstrecke ist die Fahrt zur Schleuse in Oberbüssau und zurück. Mit Gigbooten rudern wir um die Lübecker Altstadtinsel herum, die Trave flussaufwärts Richtung Bad Oldesloe sowie flussabwärts bis Travemünde (oder auch weiter). Außerdem können wir in die Schwartau abbiegen oder auf den „Düker“ übersetzen und dann die Wakenitz entlang bis auf den Ratzeburger See rudern.

Uns unterscheidet von den anderen Ruderclubs:

Unser Klub ist einer der wenigen Frauenrudervereine Deutschlands. Doch wir haben unsere Männer vom Lübecker Ruder-Klub e.V. an unserer Seite. Zwei Vereine in einem Bootshaus! Wir betreiben unseren Sport größtenteils gemeinschaftlich und lassen dabei dem jeweils anderen Freiraum zur Pflege der eigenen Traditionen. Wir bieten Leistungs- und Breitensport in allen Altersklassen und haben gute Kooperationen mit Lübecker Schulen und Hochschulen. 2019 haben wir unser 100-jähriges Jubiläum gefeiert. Seit 40 Jahren beheimaten und betreuen wir die inklusive Rudergruppe der Marli-Werkstätten und veranstalten schon zum 12. Mal mit dem LRK die Benefizregatta „Rudern gegen Krebs“.

Unsere Mitgliedzahl steigt, weil ...

... bei uns im Klub sehr engagiert die Ausbildung in allen Altersklassen (Jugend, Studis, Erwachsene) betrieben wird, weil die Stimmung gut ist und weil jeder sich frei entfalten kann.

Schwerpunkte und Erfolge:

Es ist organisatorisch gar nicht so einfach, keine Schwerpunkte zu haben. Bei uns gibt es alles: Wettkampfsport, Breitensport, Wanderrudern und auch Kultur. Dieses Jahr feierten wir eine Goldmedaille bei der DJM sowie einige schöne Erfolge bei den Masters-Ruderinnen. Weitere Siege holten wir beim Bundeswettbewerb in Brandenburg und bei der DHM. Es gibt außerdem Wanderfahrten im In- und Ausland (oft zusammen mit dem LRK) und ein spannendes Kulturprogramm im Winterhalbjahr.

Die großen Themen für uns in den nächsten 12 Monaten:

Wir wollen weiter dieses breite Angebot erhalten und insbesondere unsere Jugendgruppe weiter ausbauen. Die Ausbildung eigener Trainerinnen und Übungsleiterinnen ist ebenfalls sehr wichtig.

Wenn wir etwas zu sagen hätten, dann ...

... würden wir uns eine bessere finanzielle und strukturelle Förderung für den Sport und insbesondere den Leistungssport in Deutschland wünschen.

Unsere beste Idee der letzten Jahre war...

... die Entwicklung einer Studi-Gruppe, in der neben Studierenden der Hochschulen auch Azubis und junge Berufseinsteiger rudern. So konnten wir den Altersbereich 20 – 35 Jahre ausbauen.

In zehn Jahren sehen wir unseren Klub...

... als Ruderverein für Sportbegeisterte in allen Altersgruppen mit einem passenden, gut gepflegten Bootspark sowohl bei den Renn- als auch bei den Wanderbooten. Unsere Sportlerinnen rudern erfolgreich auf nationaler und internationaler Ebene. Wir pflegen die gute Partnerschaft mit LRK, und betreiben Rudersport und Geselligkeit weiterhin im freundschaftlichen und kameradschaftlichen Miteinander.

Und außerdem:

Ein ganz herzliches Dankeschön an alle, die ehrenamtlich bei uns im Verein (und im LRK) tätig sind – sei es im Vorstand oder einfach so!

Auch Ihr Ruderverein kann sich hier vorstellen.
Nutzen Sie diese Chance! Beantworten Sie die 10 Fragen und schicken Sie sie mit einem druckfähigen Vereinslogo an: redaktion@rudersport-magazin.de

Lübecker Frauen-Ruder-Klub e.V.
Charlottenstraße 33, 23560 Lübeck
Mail: info@luebecker-frauen-ruderklub.de
Website: www.luebecker-frauen-ruderklub.de

VORSCHAU 11

SH Netz Cup in Rendsburg

Eine Woche nach der WM treffen sich schon traditionell die besten Achter der Welt auf dem Nord-Ostsee-Kanal in Rendsburg zum „härtesten Ruderrennen der Welt“.

Coastal-WM in Barletta

Carina und Malte Hein wurden bei der Coastal EM in Südfrankreich Vierte. Jetzt geht‘s zur WM nach Barletta (Italien).

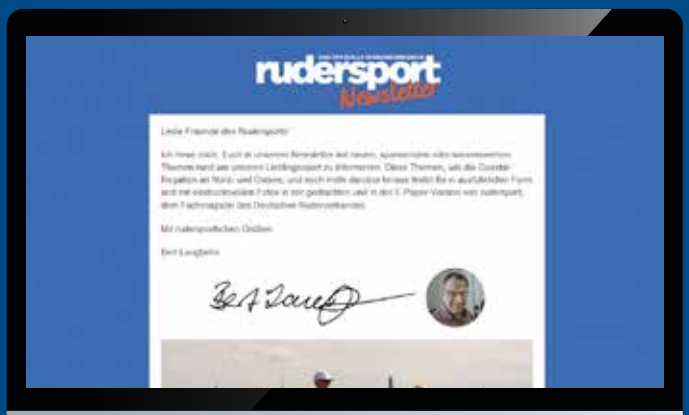
Wanderrudern in Estland

rudersport-Autor Thomas Kosinski war mit einer Rudergruppe auf einer Wanderfahrt in Estland unterwegs. Er weiß Beeindruckendes und Faszinierendes zu berichten.

Fotos: D. Seyb; T. Kosinski; J. Hein

rudersport NEWSLETTER

Seit April veröffentlicht **rudersport** regelmäßig einen Newsletter mit den **aktuellen Themen** rund um unseren Lieblingssport. Ob **Neuheiten** aus dem Verband oder den Vereinen, die aktuellen **Regatta-Ergebnisse** der Leistungsruderer, **Tipps** zu Sicherheit und **Ausrüstung** oder auch zu **Wanderfahrten.** Der Newsletter liefert eine Auswahl an Themen **kostenlos** auf den Rechner oder das mobile Endgerät.



CODE ABSCANNEN & KOSTENLOS ANMELDEN

FEELING OF SUCCESS

100 JAHRE BOOTSBAU DER EXTRAKLASSE

Gold und Silber im JF 8+ mit dem C89

Gold und Silber im JM 8+ mit dem X87 und dem C87

2023 World Rowing under 19 Championships

QUALITÄT UND INNOVATION

EMPACHER

www.empacher.com

Bootswerft Empacher GmbH // Rockenauer Str. 7 // 69412 Eberbach, Germany // Tel: +49 (0)6271-8000-0 // Bootswerft@Empacher.de