
G.R.V

Zum Geleit

Die vor fünf Jahren ausgesprochenen Hoffnungen haben sich erfüllt.

Der Neubau des Bootshauses ist vollendet, der GRV hat neben der Gymnastikhalle seinen eigenen Raum, der Bootsbestand hat sich durch großzügige Spenden und staatliche Hilfe vergrößert. Die Zahl der Ehemaligen wächst jährlich um viele ausgebildete Ruderer und Steuerleute, die den Kontakt mit ihrem alten Verein aufrechterhalten. Fahrten auf deutschen und europäischen Strömen gehören zum festen Ferienprogramm.

Regatten brachten dem Verein in den letzten Jahren beachtliche Erfolge.

Der GRV hat einen neuen tatkräftigen Protektor und eine recht große Zahl von Schülern als eifrige Ruderer. Möge das Jubiläum mit seiner stolzen Bilanz allen Teilnehmern Freude bereiten und Ansporn sein für eine glückliche Zukunft.

Quod bonum felix faustumque sit!

16. 10. 1970

Prof. Dr. H. O. Schröder
Oberstudiendirektor

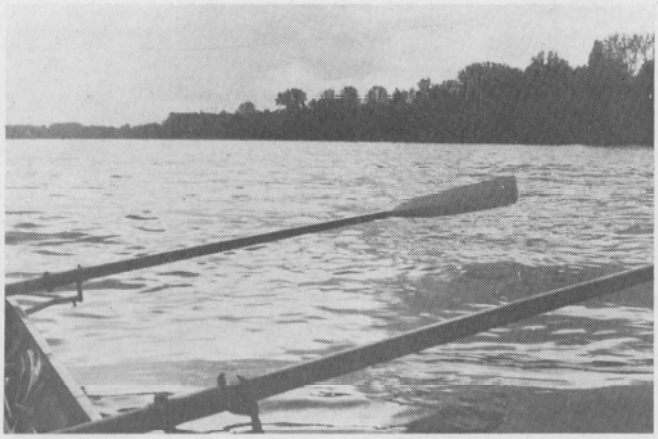
Inhalt

Zum Geleit (Prof. Dr. Schröder) 1
Vorwort (Michael Mayer) 4
Aus der Sicht des Protektors Lindner 6
Regattabericht (Rüdiger Overmans) 8
Fahrtenbuchauswertung (David Streck) 10

FAHRTENBERICHTE

Neckar-Rhein (Georg Streiter) 14
Rursee (Wolfgang Emmerich) 17
Holland (Michael Mayer) 18
Mosel (Gerd Hörnemann) 20
Lahn (Rainer Pauly) 22
Rhein (Georg Streiter) 23

GRV-Lied 26
Kurze Chronik 27



GRV-Wanderfahrten 1970

Ostern:	Neckar
Pfingsten:	Rursee
Sommer:	Mosel Holland Lahn
Herbst:	Rhein





Vorwort

Michael Mayer

Heute legt Ihnen der Gymnasial-Ruderverein am Beethoven-Gymnasium den Jahresbericht der Saison 1970 vor, dem aus dem Anlaß des 75jährigen Jubiläums eine Chronik der letzten fünf Jahre beigefügt ist, um Sie über die wechselvollen und manchmal recht turbulenten Ereignisse in unserem Verein zu informieren. Dabei hoffen wir, daß Ihnen allen die Berichte von unseren Wanderfahrten einen lebendigen Eindruck von unserem Ruderbetrieb vermitteln werden.

Wenn Sie dieses Heft durchblättern, wird Ihnen, besonders wenn Sie selbst früher Schülerruderer gewesen oder sogar ein Ehemaliger des GRV sind, auch manche Einzelheit auffallen, die Ihnen aus Ihrer eigenen aktiven Zeit nicht vertraut ist. So sind auf dem Gebiet der Ausbildungsmethoden in den letzten Jahren entscheidende Veränderungen eingetreten, wobei hier in erster Linie der starke Trend zur Anfängerausbildung im Skiff zu erwähnen wäre. Es ist unserem Verein leider nicht immer möglich, mit dieser Entwicklung Schritt zu halten, was sich einerseits aus unserer finanziellen Situation ergibt und andererseits auf die schwierigen Stromverhältnisse hier in Bonn zurückzuführen ist. Dennoch konnten wir mit der Anschaffung unseres ersten Kunststoffskiffes vor zwei Jahren einen Teilerfolg verbuchen. So sind wir in der Lage, auch unseren jüngeren Mitgliedern auf den ruhigen Gewässern der Siegmündung und auf dem Rhein bei Nonnenwerth das Skiffen zu ermöglichen.

Doch sind solche methodischen Veränderungen nicht die einzigen Punkte, auf die der Vorsitzende eines Schülerrudervereins in der heutigen Zeit eingehen sollte. Die Jugendlichen, die heute in unseren Verein eintreten, haben wie alle ihre Altersgenossen ein empfindliches Mißtrauen gegen jegliche Bevormundung und einen starken Drang zur Äußerung ihrer Vorstellungen und ihrer persönlichen Eigenart. Dem gilt es auch in unserem Verein Rechnung zu tragen, wenn man nicht nach kurzer Zeit vor einem verlassenen Bootshaus stehen will. Es ist daher unbedingt nötig, dem einzelnen einen möglichst großen Spielraum zu schaffen, ihm

aber auch die Einsicht zu vermitteln, daß ein erfolgreiches Weiterbestehen des Vereins verantwortungsvolles Handeln sowohl des einzelnen als auch der Gruppe erfordert.

Dieser Lernvorgang verläuft im GRV natürlich nicht immer reibungslos. Es hat, das soll nicht verschwiegen werden, in den letzten fünf Jahren manche Auseinandersetzung gegeben.

Es hat sich jedoch wohl folgende Methode bewährt: Man gibt denen, die eigenverantwortliche Handlungsfreiheit verlangen, eine Aufgabe, die sie dann auch in der Regel, um ihre Selbständigkeit unter Beweis zu stellen, mit besonderer Sorgfalt ausführen. Dieser beschriebene Lernprozeß hat besonders in den letzten Monaten beachtliche Ergebnisse gezeitigt. Insbesondere hat die Anwendung dieses Grundsatzes auf die Leitung von Wanderfahrten eine Auffächerung des Fahrtenprogramms ermöglicht, so daß wir in der vergangenen Saison in diesem Punkt keinen Vergleich mit selbständigen Vereinen scheuen müßten.

Nach der Änderung bestehender Erlasse des Kultusministers sind so unsere begrenzten Möglichkeiten stark erweitert worden. Die kommenden Jahre werden zeigen müssen, ob der GRV unter Leitung seines Protektors und seines Vorstands den gegebenen Spielraum ausnutzen kann.

Ich möchte nach dem Abschluß meiner Tätigkeit als Vorsitzender des Jahres 1970 allen, die mich in meiner Arbeit unterstützt haben, danken und meinem Nachfolger David Streck gleichzeitig eine erfolgreiche Saison 1971 wünschen.

Aus der Sicht des Protektors

Gerd Lindner

In diesem Jahr wird der Gymnasial-Ruderverein am staatlichen Beethoven-Gymnasium in Bonn 75 Jahre alt. Dies ist für uns alle ein wirklich großer Anlaß zur Freude. Zur Freude darüber, daß der Gedanke des Ruderns, einmal an unserer Schule von Schülern und Lehrern in die Praxis übersetzt, immer eine gute Rolle am Beethoven-Gymnasium gespielt hat.

Wenn man heute die jüngere Geschichte des GRV überschaut, so ist das herausragende Ereignis aus der Sicht des Protektors immer noch der 1966 abgeschlossene Bau unseres Bootshauses. Hierdurch und durch die außerordentlich guten Hallenverhältnisse an unserer Schule sind die Voraussetzungen für das sportliche Gedeihen des GRV in den letzten Jahren stark gefördert worden. Wer könnte es bei der Feier unseres diesjährigen Jubiläums-Stiftungsfestes unterlassen, dem langjährigen Protektor des GRV, Herrn Kissenbeck, noch einmal für die Mühe zu danken, die er für den äußeren und inneren Aufbau des Vereins geleistet hat? Fast schon eine Generation von GRVern erinnert sich an seine freundlich-strenge Hand, die manchen Vorstand des Vereins sicher und erfolgreich über das Ruderjahr gebracht hat. Herrn Kissenbeck gilt am heutigen Tag der besondere Dank der Aktiven und der Ehemaligen des GRV.

Das auslaufende Ruderjahr hat für den Verein viele erfreuliche Ergebnisse, viele Überraschungen und für den Protektor natürlich auch manchen Anlaß zur Klage gebracht. Dabei sollte als besonders bedeutsam hervorgehoben werden, daß sich im GRV allmählich das in vielen Erlassen und Verfügungen des Kultusministeriums so selbstverständlich vorgetragene Prinzip der Verantwortung des einzelnen Schülers für eine gestellte Aufgabe innerhalb der Schulgemeinde stärker durchgesetzt hat. Ich meine, daß in der Saison 1970 nach anfänglichen Schwierigkeiten besonders die Planung der Wanderfahrten, das Training für die Anfänger, die Arbeit der Bootswarte, die Tätigkeit des Kassenwarts und eine Reihe von laufenden Geschäften des Vorstandes von den zuständi-

gen GRV-Mitgliedern mit lobenswertem Verantwortungsbewußtsein durchgeführt worden sind. Besondere Erwähnung sollte hier die Vorbereitung unseres Stiftungsfestes und die Redaktion der vorliegenden Festschrift finden. Seit einigen Monaten lassen es die Bestimmungen auch zu, daß erfahrene Schüler wieder mit der verantwortlichen Leitung von Wanderfahrten betraut werden können. Vorstand und Protektor des GRV haben nach reger Diskussion in der vergangenen Saison von dieser neuen Möglichkeit Gebrauch gemacht, und wir können feststellen, daß unsere von Mitgliedern geleiteten Fahrten insgesamt recht erfolgreich gewesen sind.

Trotz schwächerer Schülerzahlen an unserer Schule im Schuljahr 1969/70 konnte der GRV eine recht große Gruppe von Anfängern für den Verein gewinnen und ausbilden. Es spricht für die sorgfältige Betreuung durch den Vorstand und die Mitglieder, daß auch in diesem Jahr ein großer Teil der Jungen dem Verein treu geblieben ist. Es wird darauf ankommen, die jüngeren Mitglieder durch ein überzeugendes Programm des Vorstandes und durch gute Kameradschaft weiter für den GRV zu begeistern.

Das Training der Regatta-Mannschaften litt in diesem Jahr unter dem langanhaltenden Hochwasser dieses Frühjahres und wurde dann durch den „Endspurt" mancher GRVer vor der Versetzung weiter eingeschränkt. So konnten unsere Boote auf der diesjährigen Landesregatta nicht die Rolle früherer Jahre spielen. Auch der Erfolg auf der Bonner Schülerregatta war mäßig. Einige Siege auf Regional-Regatten verdecken die etwas schwachen Leistungen unserer Rennruderer.

Alle Hände voll zu tun hatten in diesem Jahr leider die Bootswarte, der Bootsbauer und auch Vorstand und Protektor mit den großen Bootsschäden. Daß wir schließlich einen unserer Vierer verloren haben, bringt den Verein wieder in ernste Sorgen um eine ausreichende Zahl der Bootsplätze. Heute können wir nur hoffen, daß unsere Bittgesuche an die Stadt Bonn, an den Verein der Freunde und Förderer und an Eltern und Freunde dazu führen werden, daß wir unter Einsatz aller Eigenmittel bald wieder zu neuen Bootsplätzen kommen werden.

Alles in allem darf der GRV jedoch am Tage seines 75jährigen Jubiläums mit der Entwicklung des Vereins und mit den Leistungen der Mitglieder zufrieden sein. Als Protektor kann ich nur wünschen, daß die Begeisterung aller GRVer auch in den kommenden Jahren anhalten möge und daß der GRV noch lange am Staatlichen Beethoven-Gymnasium zu Bonn bestehen möge.

Regattabericht

Rüdiger Overmans

Schon frühzeitig, nämlich im Winter, fingen die Rennruderer des GRV und die diesjährige Anfängermannschaft mit dem Training an. Geübt wurde an der Kraftmaschine in der Bornheimer Straße und in der Gymnastikhalle unserer Schule.

Im Mai, also nach den Osterferien, ging es dann zum Training aufs Wasser. Durch einige Zwischenfälle, wie z. B. das Frühjahrshochwasser und mein Rücktritt aus Protestgründen, war ein kontinuierliches Training leider nicht gewährleistet. Entsprechend schlecht fiel daraufhin auch für den GRV die am 15. Juli stattfindende Landesmeisterschaft in Essen aus. Über einige Plazierungen kamen wir leider nicht hinaus, zu einem ersten Platz reichte es in keinem Rennen. Danach gab es Sommerferien und damit große Trainingspause.

Die erste Regatta, an der der GRV wieder teilnahm, war dann die Bad Honnefer Sprintregatta, bei der wir zu zwei Siegen kamen. Einen erruderte die Mannschaft Mayer, Steinkamp, Emmerich, Latzel, Stm. Streck, im A-Vierer m. Stm., den anderen „machte" J. Meyer a. d. Heyde im Plastikskiff des Jahrgangs 1956. Insbesondere dieser zweite Sieg war sehr erfreulich, weil er völlig überraschend kam. Nun stand als nächstes die Siegburger Kurzstrekkenregatta auf dem Programm. Da am Regattatag die Sieg ein gefährliches Hochwasser führte, starteten wegen des großen Risikos nur der Leichtgewichtsvierer und der „Schwere Vierer". Der erstere konnte gewinnen, der zweite nicht. Dies war der dritte Regattasieg der Saison.

Als vierte Regatta war die Bonner Langstrekkenregatta am 10. 10. an der Reihe. Überraschend, und deshalb umso erfreulicher war der Sieg unseres Dreiers, der in der Besetzung Rachner, Greuel, Emmerich fuhr. Dieser Sieg blieb leider auch der einzige.

Direkt am nächsten Tag fand dann die Bonner Schülerruderregatta statt. Den einzigen Erfolg für den GRV errang, bei insgesamt sechs Rennen, der Anfängervierer mit folgender Mannschaft: Latzel, Holler, Bock, Steinkamp und Stm. Streck II. Nun steht noch die letzte Regatta der Saison, die Bonn-Bad Godesberger Vergleichsregatta aus. Hieran werden aber nur

der Anfängervierer, der sich durch seinen Sieg in Bonn dafür qualifiziert hat, und eventuell einige GRVer im Achter von Bonn teilnehmen. Drücken wir ihnen den Daumen, daß sie den sechsten, und vielleicht sogar den siebenten Saisonsieg für den GRV holen.

Wenn man jetzt, fast am Ende der Saison, auf das vergangene Jahr zurückschaut, dann sieht man, daß die Regattaerfolge des GRV doch eigentlich recht bescheiden sind. Zwar haben wir dieses Jahr mit mindestens fünf Siegen schon wesentlich mehr Erfolge errungen als im Vorjahr, jedoch kann sich die Bilanz dieser Saison in keiner Weise mit der der Jahre 1967 und 1968 messen, als wir insgesamt drei Landesmeisterschaften erruderten. Dabei ist noch zu bedenken, daß wir in den letzten beiden Jahren wesentlich bessere allgemeine Voraussetzungen hatten, nämlich mehr Boote, mehr Mitglieder und bessere Wintertrainingsmöglichkeiten.

Wieso haben wir das Siegen bei der einzigen großen Regatta, an der der GRV teilnimmt, so vollständig verlernt? Noch im Jahre 1968 konnte eine Mannschaft im Sommer nach einer vierwöchigen, sehr anstrengenden Wanderfahrt mit dem Training anfangen, dann einen Monat lang trainieren, und schließlich im vielleicht schwersten Rennen der ganzen Regatta gewinnen. Dies wäre aber heute undenkbar.

Woran liegt dies? Früher waren die Mannschaften, die an der Essener Regatta teilnahmen, Schülermannschaften, die von einem Schüler oder vom Protektor trainiert wurden. Dies aber hat sich entscheidend geändert: Heute gewinnen in Essen Mannschaften aus größeren Vereinen, die von hauptamtlichen Trainern mit der entsprechenden Erfahrung und Routine auf hohe und höchste Leistungen getrimmt werden. Sollte der GRV sich diesem Trend nicht anschließen wollen oder können, wird er wahrscheinlich auch weiter ohne Landesmeisterschaften bleiben.

Da wir aber auch auf diesen (und ähnlichen) Regatten an die Erfolge der Vorjahre anzuknüpfen wünschen, möchte ich folgende Frage an alle Leser dieses Berichts, vor allem aber an die „Alten Herren" stellen: Fände sich vielleicht aus dem Kreis der Leser eine Persönlichkeit mit Talent und Erfahrung, die bereit wäre, das Training der einen oder anderen Mannschaft zu übernehmen?

Die Siege auf größeren Regatten würden sich bald wieder einstellen und der Dank des GRV wäre ihr sicher.

Fahrtenbuchauswertung 1970

David Streck (Ruderwart)

Die Auswertung des Fahrtenbuches ergibt für die abgelaufene Saison folgendes Ergebnis bei den Mitgliedern, den Anfängern und den alten Herren:

Mitglieder

1.	David Streck	2802 km
2.	Peter Greuel	2202 km
3.	Stefan Dresely	1862 km
4.	Wolfgang Emmerich	1843 km
5.	Georg Streiter	1641 km
6.	Rüdiger Overmans	1529 km
7.	Michael Mayer	1474 km
8.	Marcus Streck	1373 km
9.	Christian Ullmann	1243 km
10.	Olaf Overmans	1120 km
11.	Rainer Pauly	1119 km
12.	Klaus Wulff	1046 km
13.	Jürgen Küpper	876 km
14.	Stefan Stodieck	804 km
15.	Ulrich Preußer	673 km
16.	Ingo Meyer auf der Heide	559 km
17.	Christoph Leuwer	486 km
18.	Detlef Roeder	375 km
19.	Elmar Altmann	300 km
20.	Wolfram Mosebach	259 km
21.	Hans Kurscheidt	194 km
22.	Mischa Bothien	175 km
23.	Ulrich Matzke	102 km
24.	Frank Weber	88 km
25.	Hans-Walter Klann	62 km
26.	Peter Moesta	62 km
27.	Burkhardt Grüß (ausgetreten)	59 km
28.	Christopher von Medem	50 km
29.	Rolf Schlösser	45 km
30.	Klaus Deckenbrock	32 km
31.	Wolfgang Gehrke	32 km
32.	Anton Braun	32 km
33.	Heiko Recktenwald	15 km
34.	Wolfgang Dönhardt	6 km
35.	Gerd Lindner	3 km

Anfänger

1.	Steinkamp	1192 km
2.	Bock	1052 km
3.	Büttinghaus	809 km
4.	Theiß	659 km
5.	Hörnemann	650 km
6.	Latzel	590 km
7.	Kühn	537 km
8.	Zurhorst	507 km
9.	Holler	379 km
10.	Köhler	239 km
11.	Lexis	153 km
12.	Kundruhn	200 km
13.	Schäfer II	90 km
14.	Schäfer I	80 km
15.	Schölzel	79 km
16.	Schäfer III	50 km
17.	Knorr	65 km
18.	Hoven	61 km
19.	Kohl (ausgetreten)	60 km
20.	Stollfuß	59 km
21.	Kornemann	53 km
22.	Kreuder	48 km
23.	Bramer	28 km
24.	Grätzig	13 km
25.	Hurst	12 km
26.	Ast	4 km

Alte Herren

1.	Platz	247 km
2.	Augustin	130 km
3.	Schütte	115 km
4.	Meyer	45 km
5.	Fritze	15 km
6.	Reichelt	15 km
7.	Honert	15 km
8.	v. Holtey	11 km
9.	Otto	10 km

Die Gäste ruderten in diesem Jahr 79 Kilometer.

Bootskilometer

1.	Moby Dick	2328 km
2.	Stasski	1703 km
3.	Spinnewipp	1488 km
4.	Lohrberg	1408 km

5.	Nonnenstromberg	1185 km
6.	Galeere	703 km
7.	Nonnenwerth	563 km
8.	Grafenwerth	486 km
9.	Bröckemännche	459 km
10.	Drachenfels (ab 14. 9. wieder im Dienst)	141 km
11.	Petersberg (am 17. 6. unter KD-Ponton getrieben: Totalschaden)	129 km
12.	Ölberg	114 km
13.	Wolkenburg	38 km
14.	Gecken Dietz	0,5 km
	Leihboote	300 km

Die Gesamtruderleistung dieses Jahres beträgt bei 35 343 km, gegenüber der des Vorjahres (31 861 km) sind das 3482 km mehr!

Es ist erfreulich, daß wieder die „breite Masse" zum Rudern gefunden hat. Zwölf Ruderer ruderten über 1000 Kilometer, eine seit einigen Jahren nicht mehr dagewesene Leistung. Obwohl der einzelne weniger ruderte, ist die Gesamtruderleistung gestiegen. Bedingt durch das schlechte Wetter und das lange Hochwasser im Frühjahr begann der Ruderbetrieb erst sehr spät, dann allerdings mit voller Kraft. Das Nietgen-Rudern war nach einiger Anlaufzeit so populär wie selten zuvor. Außerdem fanden die Wanderfahrten auf Lahn, Mosel und Neckar, in Holland und den Rhein hinunter (Fahrtenberichte ab S. 14) große Beteiligung. Die Hollandfahrt war Privatorganisation, alles andere lief über den Verein. Dank der Reederei Braunkohle ist es uns gelungen, die Wanderfahrten auch im Preis recht attraktiv zu machen.

Bei den Anfängern ist genau das eingetreten, was wir bei den Mitgliedern zum großen Teil vermieden haben: Ein paar Leute ruderten oft und viel, andere dagegen ruderten nur auf den Übungsfahrten nachmittags. Das mag zum Teil an den Ausbildern liegen, die die Wochenendfahrten nicht genügend angepriesen haben, zum Teil liegt es aber auch an der Faulheit der Anfänger, die sich nicht darum bemühten, irgendwann einmal zu Nietgen zu fahren. Im nächsten Jahr muß also besonders auf die Anfänger geachtet werden, um ein starkes Mittelfeld zu erreichen. Übrigens ist noch zu erwähnen, daß der Zweite und Dritte in der Kilometerauswertung, Dieter Bock und Rolf Büttinghaus, erst im Sommer 1970 in den GRV eingetreten sind. Ihr Eifer ist also besonders lobenswert!

Bei den Booten ist der Trend zum Kunststoffboot noch stärker geworden. Die Moby Dick liegt mit 600 km in Führung, und es scheint, als wolle sie diesen Vorsprung auch im nächsten

Jahr nicht abgeben. Das Skiffen ist noch beliebter geworden als im letzten Jahr. Der Spinnewipp liegt an ausgezeichneter Stelle; obwohl er keine Wanderfahrt mitmachte, ist er mit 1488 km sehr viel gerudert worden. Erstaunlich gut hält sich der Lohrberg, der in der vergangenen Saison von unseren Vierern am häufigsten bei Nietgen zu sehen war. Der Vorsprung des Stasski kommt nur durch die Wanderfahrten, die der Stasski fast alle mitgemacht hat. In dieser Saison konnten wir auch endlich den Drachenfels wieder in Dienst stellen. Trotz der kurzen Zeit seit der Indienststellung ist er schon viel gefahren worden; es bleibt abzuwarten, wer im nächsten Jahr mehr Kilometer aufzuweisen hat, Drachenfels oder Lohrberg.

Leider mußten wir in diesem Jahr unseren Petersberg endgültig dem Sperrmüll anvertrauen. Er trieb am 17. 6. unter einen Ponton der Köln-Düsseldorfer, nachdem er im Winter vorher gerade noch einmal überholt und einsatzbereit gemacht worden war.

Ein Kuriosum war die Fahrt der Wolkenburg am 1. 11. 1969. Drei emsige Ruderer hatten es sich zur Aufgabe gemacht, die „Oma" noch einmal nach Nietgen auszuführen. Durch mehrmaliges Drehen und andauerndes Schöpfen schafften sie es auch in drei Stunden!

Was man im nächsten Jahr besser machen sollte:

Bei den Mitgliedern das Mittelfeld vergrößern.

Bei den Anfängern ein Mittelfeld errichten.

Die Alten Herren zu häufigerem Rudern animieren.

Also ihr Alten Herren:
Auch beim GRV rudert man noch!!!

Neckar-Rheinfahrt Ostern 1970

Georg Streiter

Als sich am 1. April acht verwegene Gestalten mit verdächtigen Seesäcken auf dem Bonner Hauptbahnhof trafen, wären wohl nur wenige Leute auf den Gedanken gekommen, hier Ruderer zu sehen, die einen Tag später auf Wasser gehen wollten. Doch ein Paar fachgerecht (?) zusammengebundene Skulls verrieten dann doch unseren – im wahrsten Sinne des Wortes – eiskalten Plan (was sich sowohl auf unsere Gesinnung wie auf das Wetter bezieht). Wir, Michael Mayer, David Streck, Markus Streck, Peter Greuel, Olaf Overmans, Rüdiger Overmans und Stefan Dresely, sowie ich, Georg Streiter, eilten dann im D-Zugtempo (es war ja auch ein D-Zug) völlig unromantisch gen Stuttgart. Nachdem wir dort 20 Rekruten passiert hatten, die ab nach Kassel fuhren, schaukelten wir in rasender Fahrt auf der (durch Zeltplane abgedeckten) Ladefläche eines VW-Lieferwagens zum Stuttgart-Cannstatter Ruderverein, wo wir nach einem kräftigen Abendbrot und einem Fußballspiel im Fernsehen unsere erste Nacht verbrachten.

Am Morgen wurden wir – was dann jeden Morgen so war – durch „Wieviel-Brötchen-willst-Du-haben-Rufe" von Olaf recht unsanft geweckt. Auf unserer ersten Strecke zur Schillerstadt Marbach entwickelten wir uns gleich an der ersten Schleuse zu Schaumschlägern, als wir nämlich in 20 cm hohem Schaum ruderten. In Marbach gab es angeblich das beste Essen auf der ganzen Fahrt.

„Zum schrillen Quieken von Streiter" fuhren wir dann nach Laufen weiter.

Am nächsten Morgen eilten wir nach Bad Wimpfen. Nachdem uns die Moby-Dick-Mannschaft unseren dortigen Übernachtungsraum durch Verbrennung von ungeheuren Mengen Holz (im Holzofen natürlich) schön angewärmt hatte, ließen wir, die Vierer, auch Stasski-Mannschaft (wahrscheinlich nach dem Namen unseres Bootes) genannt, uns herab, daselbst anzulegen. Nachdem wir gegessen hatten, brauten wir uns mit großem Zeremoniell eine (fast) fachgerechte Feuer-Rohrzangenbowle.

Tags darauf zog uns ein Schleppkahn bis etwa 8 km vor Eberbach und weiter nicht, weil

die Schleuse bereits „zu" hatte. Da die Bootsschleppe leider „im Eimer" war, seilten (!!!) wir zum großen Erstaunen einiger „Landratten" unsere Boote über etwa 3 m Spundwand ab! Für dieses schwierige Manöver (Nachahmung strengstens verboten! Alle Rechte bei den Teilnehmern der Fahrt!) brauchten wir aber auch eine geschlagene Stunde.

Am nächsten Tag trug uns der Neckar nach Heidelberg, wo uns ein kleiner Stöpsel vom Ruderverein den weisen Ratschlag gab, die 100–130 kg schweren Boote „übr de Köpf' 'nauszehebe". In Heidelberg machten wir uns dann unsere zweite – und letzte – Feuer-Rohrzangenbowle.

Wir sehnten uns schon alle nach Vater Rhein, als er uns auch schon am nächsten Tag mit seltsam-chemischen Gerüchen bei Mannheim empfing. Doch dort machten wir keine einzige Ruhepause, sondern beeilten uns, dem horribilen Gestank zu entfliehen und nach Worms zu kommen. Durch die Hilfe eines superpatenten Bootssteges (und der Mannschaft) wäre es uns fast gelungen, unsere erhitzten Gemüter im Wormser Rhein zu kühlen.

Am anderen Tag fuhren wir nach Mainz, wo wir nach einigem Umherirren auch eine gute Diskothek, die schon andere GRVer vor uns erprobt hatten, fanden, in der wir es auch lange aushielten.

Das berühmt-berüchtigte Binger Loch erlebten wir am nächsten Tag sehr ausgiebig. Dank dieses Umstandes gelang es uns dann auch nicht mehr, vor dem Mäuseturm in das neue Fahrwasser zu kommen, sondern wir mußten im alten Fahrwasser mitten durch garantiert echtes Binger-Loch-Kabbelwasser. Doch Mayers Plan, uns zum Absaufen zu bringen, schlug fehl. Etwa fünf Minuten nach dem Binger Loch wollte er es noch einmal versuchen, indem er uns, mal längs, mal quer, über die herrlichsten – überschwemmten – Kribben unseres Lebens steuerte, welches er uns gerade nehmen wollte. Wir erreichten trotzdem – wer hätte das gedacht? – mit etwas Wasser im Boot Bacharachs Strände. Als wir gründlich gegessen und uns noch einige Schallplatten auf einem dort vorhandenen Plattenspieler zu Gemüte geführt hatten, schliefen wir ausgezeichnet.

Next Day ging es vorbei an Kaub und der Loreley – wo wir die Jungfrau, mit der wir uns eigentlich verabredet hatten, leider nicht trafen – nach Koblenz. Kaum waren wir angekommen, trugen wir auch schon große Matchs auf der dort aufgebauten Tischtennisplatte aus. Wir beschlossen auch, uns nach einer Tischtennisplatte für unseren Clubraum umzusehen. Danach erforschten wir das rege „Nachtleben" von Koblenz. Wir schliefen für 1,50 DM in der Gymnastikhalle des Rudervereins wie in Morpheus' Armen.

Am nächsten Morgen standen wir schon verhältnismäßig früh auf, um noch ein paar – ach so wichtige – Tischtennisspiele auszutragen. Dann pullten wir langsam aber sicher in Richtung Bonn los. Nachdem wir das Andernacher und Unkeler Loch genossen hatten, machten wir erst einmal bei Café Nietgen eine sehr ausführliche Inventur. Dann sausten wir mit vollgefressenen (ich bitte die empfindlichen Leser, dieses Wort, welches mir am treffendsten zu sein schien, zu übersehen) Bäuchen zum heimatlichen Stall, der uns auch mit einem kräftigen Platzregen begrüßte.

Auf dem Neckar: Impression

Ein gequältes Knarren der Verstrebungen konnte nicht leicht als Stoßseufzer unseres Schlachtschiffes „Stasski" mißverstanden werden, als es von der Mannschaft der vier „Größten und Schlaffsten" in ungeahnten Schwierigkeiten, erzielt durch den berühmt-berüchtigten Long-tail-McKensey-Schlag, über den Neckar gepeitscht wurde. Ein müdes „Ruder halt" gähnt der Steuermann von Achtern seiner Mannschaft zu, denn die Kilometermarke, bei der gewechselt werden soll, ist erreicht. Mit der Bemerkung: „Verdammt, schon viel zu weit gefahren" werden seine Gesichtszüge jedoch schon ernster, und verwirrt befiehlt er: „Ganze Mannschaft zwei Schläge rückwärts". Vor lauter Kummer, daß der Bauch so leer ist, hat die Nr. 1 vergessen, den ach so sinnvollen Befehl auszuführen; darauf der Steuermann (wahrscheinlich um sich Autorität zu verschaffen): „Wer schläft natürlich wieder?" Und die ganze Mannschaft im Chor: „Natürlich die Nr. 1!!!"

„Aaaachtung!" warnt die Nr. 4, über die sich gerade der ehemalige Steuermann zu seinem Ruderplatz balanciert. Ungeduldige Stimme aus dem Vorschiff: „Ich würde doch schwer dafürhalten, daß wir beschließen, erst einmal richtig zu fr...üühstücken!" Antwort: „Schmeiß mal das Brot rüber, ich hole inzwischen die Butter aus dem Kühlschrank." Nr. 4 löst ihr Bodenbrett und holt aus dem eiskalten, glasklaren Neckarwasser, mit dem das Boot ungefähr zu einem Drittel vollgelaufen ist, die Butter und ein Stück Wurst hervor. Die kochwütige Nr. 3: „Wir könnten uns eigentlich einen Kaffee brauen." Darauf der verantwortungsbewußte Steuermann:

„Das ist zu gefährlich, wenn das Boot schmilzt ....."

Stimme (treu-doof, aber frech): „Na und?"

Neben dem Boot schwimmt eine Trainingsjacke, die Nr. 3 herausfischt. Nachdem er sie untersucht hat, mit einem schadenfrohen Lächeln auf dem Gesicht: „Wer schmeißt natürlich seinen Trainingsanzug wieder in den Neckar?" Und wieder die ganze Mannschaft im Chor: „N a t ü r l i c h d i e N r . 1 ! ! ! ....."

Pfingstlager am Rursee

Wolfgang Emmerich

Das langanhaltende Hochwasser dieses Frühjahres verhinderte ausnahmsweise eine Invasion von GRVern an der Lahn. Als Ausweichziel war ein Campingplatz des D.R.V. in der Nähe von Woffelsbach am Rursee gewählt worden. Dieser sehr komfortabel ausgestattete Campingplatz besitzt außer einem Volleyballfeld (ohne Ball) eine „Pinte" (ist nur sehr selten geöffnet), eine sehr gut eingerichtete Küche, hervorragende sanitäre Anlagen und einen besonders großschnäuzigen Platzwart.

Als Spähtrupp wurde einen Tag vorher eine Vierergruppe mit den Booten vorausgeschickt. Im rasanten Tempo kutschierte „Ruder"-Fahrer Langer den Bus mit dem Bootsanhänger durch die enge Zufahrtstraße zum Campingplatz. Dort wurde den Kundschaftern des GRV ein sehr schöner Hangplatz zugewiesen. Am Tag darauf trafen dann die restlichen GRVer mit dem altbekannten und oftmals bewährten Ruderbus ein. Der Bus hatte außer den Ruderern auch noch die beiden Vierer Lohrberg und Petersberg († 17. 6. 1970 auf dem Rhein) und das Skiff Bröckemännche zu transportieren. Nach der Ankunft setzte eine hitzige Diskussion über die Zeltplätze ein. Als dann eine allgemeine Beruhigung eingetreten war, begannen wir, die Boote zusammenzubauen, ein Werk, das der Spähtrupp leider nur sehr zaghaft in Angriff genommen hatte. Danach trugen wir sie durch dichtes Gebüsch zum Ufer, wo wir zu unserem Erstaunen die Boote eines Kölner Rudervereins entdeckten. Eines dieser Boote, ein B-Doppelvierer hatte das sagenhafte Alter von 42 (! !) Lenzen. Zu unserer größten Verblüffung schwamm dieser Veteran auch noch! –

Über die einzelnen Ausflüge auf dem See gibt es nicht viel zu berichten. Erwähnenswert wäre vielleicht noch, daß Stefan Dresely auf einem kleinen Ruderausflug eine Dolle einbüßte.

Das Landleben war dafür umso ereignisreicher. Das „Mayersche Hauszelt" diente der allabendlichen Skatrunde. Vor dem Zelt des immer ob seines Eifers zu lobenden Mitglieds Meyer auf der Heyde wurde eine Frühstückskommune ins Leben gerufen, die von Tag zu Tag größer wurde. Die erste Nacht am Rursee

war größtenteils schlaflos, da die Kölner Ruderkameraden ein feucht-fröhliches Beisammensein am Lagerfeuer feierten. Sie gehörten übrigens dem ersten gemischten Ruderverein an, dem wir auf einer Wanderfahrt begegneten. Dafür hatten wir einige unermüdliche Skiffer dabei, die sich nicht davon abbringen ließen, am nächsten Morgen trotz bitterer Kälte ab 5 Uhr zu rudern. Sie hatten sich daher schon warmgerudert, als die altbekannte Olafsche Frage „Wieviel Brötchen willst du?" den Abschaum des GRV aus den Betten jagte. Es entstand dann jedesmal ein hitziges Geschrei um die Frage, wer mit Olaf Brötchen holen sollte. Denn eine Kiste mit ca. 100 Brötchen transportiert man ja besser nicht mit einem Skiff.

Einige Tage später brachte unser „oberster Feldherr", Herr Lindner, den ganzen Laden in Unordnung, als er um 10 Uhr – wir waren gerade beim Frühstück – von allen Ruderern verlangte, aufs Wasser zu gehen. Bei dem Durcheinander, das ja bei dieser Hast und Eile nicht ausbleiben konnte, mußte mancher der mit nüchternem Magen rudernden auf sein Mittagessen verzichten, da er es in der Aufregung im falschen Boot untergebracht hatte.

Ansonsten ging alles glatt über die Bühne, und nach einer Woche kehrten alle GRVer wohlbehalten und ohne größeren Bootsschaden nach Bonn zurück.

Hollandfahrt 1970

Michael Mayer

An einem regnerischen Sonntagmorgen legten wir drei Hollandfahrer, Rachner, Preußer und ich mit unserem schwerbepackten „Moby Dick" von unserem Bootssteg ab. Ziel: Amsterdam.

Am ersten Tag erreichten wir bei strömendem Regen Köln. Auf der zweiten Etappe blies uns Petrus, oder wer sonst auch immer für diese Windentwicklung verantwortlich war, kräftig gegen den Bug, so daß wir ziemlich erschöpft an unserem Etappenziel Düsseldorf anlangten. Trotzdem ließen wir es uns nicht nehmen, am Abend die sicherlich interessante Düsseldorfer Altstadt in Augenschein zu nehmen. An den folgenden Tagen hatten wir mit dem Wetter etwas mehr Glück. Ohne weitere Schwierigkeiten erreichten wir nach einigen Tagen Arnheim, das erste Tagesziel auf nieder-

ländischem Boden, wo uns zum ersten Male die Sonne lachte.

Aber der Wettergott sollte noch einmal alle Register ziehen. Am nächsten Tag setzte ein derartiges Unwetter ein, daß wir unsere Etappe abbrechen mußten. An den nächsten beiden Tagen blieb das Wetter dann auch sehr schlecht. Für die folgenden 45 Rheinkilometer brauchten wir drei Tage!!

In Wyk by Duursteede hieß es dann umtragen. Kein angenehmes Unterfangen, angesichts eines Stieres (oder war es eine Kuh?!??), über dessen bzw. deren Weide wir unbedingt das Boot tragen mußten. Aber auch dieses Abenteuer meisterten wir fast ohne jedes Herzklopfen. Von da ab ging es dann auf dem „kromme Rijn" bei nunmehr strahlendem Sonnenschein durch eine zauberhaft schöne Landschaft über Utrecht nach Amsterdam, dem Touristenmekka Hollands. Man muß schon wirklich viel Glück haben, dort einen echten Niederländer zu treffen. Unser Boot konnten wir in der Nähe eines Campingplatzes, der einer riesigen, teilweise recht abenteuerlichen Schar von jungen Leuten aus allen Ländern Unterkunft bot, unterbringen.

Höhepunkt des dreitägigen Aufenthaltes in Amsterdam war eine Fahrt durch die Grachten mit unserem „Moby Dick", die uns nicht nur einige hochinteressante Aspekte dieser außergewöhnlichen Stadt bot, sondern uns auch einige ruderische Schwierigkeiten bereitete. Nach einem Abstecher mit der Bahn nach Zandfort verließen wir Amsterdam, um rechtzeitig Rotterdam zu erreichen, wo wir auf den niederländischen Tanker „Dirk" verluden. Vorher hatten wir beim „Schiffstrampen" im Rotterdamer Hafen noch manche schwierige Situation zu meistern. Zwar machte uns hier kein bösartiger Stier (oder war es doch eine sanfte Kuh) zu schaffen, aber die Unzahl von Schiffen bereitete uns doch manches Unbehagen!

Wir möchten an dieser Stelle jene Holländer dankend erwähnen, die uns so oft halfen. Besonders möchte wir uns bei den Ruderern von Triton Utrecht und Nautilus Rotterdam, die uns freundlich aufnahmen, bedanken. Auch dem Kapitän des TMS „Dirk", Jan van Hout, und seiner Mannschaft, die uns unsere angenehme und interessante Rückreise ermöglichten, gilt unser Dank.

Moselfahrt 1970

Gerd Hörnemann

Beinahe pünktlich, kurz vor halb drei setzte sich am 17.7. Omnibusunternehmer Langer mit 11 Ruderern plus Bus und Bootsanhänger in Richtung Mettlach/Saar in Bewegung. Bis dahin war alles glatt verlaufen, und wir, die wir viele gute Ratschläge bekommen hatten, waren guter Laune. Doch schon bald bekamen die Pessimisten Grund zur Klage, denn es goß in Strömen. Abgesehen vom Regen und den reichlich vorhandenen Steigungen, die der Bus in einem geradezu atemberaubenden Schneckentempo bezwang (der Motor war dem schweren Bootsanhänger leider nicht ganz gewachsen), kamen wir ohne negative Vorzeichen bereits um 20 Uhr in Mettlach an. Der folgende Tag brachte dann die erste Etappe: von Mettlach ging es über die auf diesem Abschnitt nicht von Schiffen befahrene Saar nach Trier, wo wir bei dem dortigen Ruderverein gastfreundlich aufgenommen wurden. Auf dem Weg dorthin passierten wir die erste von elf Moselschleusen. Hier bekamen wir zum ersten Mal die Tücken der Technik zu spüren: Zwar funktionierte zu Beginn alles einwandfrei, jedoch öffnete sich später das untere Tor nicht. Doch nachdem bereits beschlossen war, den Schleusenwärter zu benachrichtigen, bekam ein technisch begabtes Mitglied des Vereins eine einmalige Idee: ein kräftiger Tritt gegen den Schleusenkasten, und siehe da, das Tor öffnete sich. Zum Glück ging es bei den folgenden Schleusen ohne diese Radikalkur ab. Und auch das Wetter wurde freundlicher. So kam beim Nonnenwerth zwar kein Wasser von oben, dafür umso mehr von unten ins Boot. Durch ein nicht aufzufindendes Leck plätscherte munter Wasser ins Boot. Alle halbe Stunde wurde geschöpft. Doch an das Schöpfen gewöhnt man sich, ebenso wie an das auf die Dauer etwas eintönige Abendessen: entweder Ravioli oder Dosensuppen. Die einzige Verbindung zur Außenwelt stellten Transistorradios her, die jedoch im Laufe der Fahrt wegen des eindringenden Moselwassers samt und sonders ihren Geist aufgaben.

Dennoch gab es Spannung genug: Auf der Strecke von Bernkastel nach Traben-Trarbach hatten wir ein langsames, dafür um so größeres Baggerschiff vor uns. An diesem Tag war der Wasserspiegel sehr hoch. Beim Nahen der näch-

sten Brücke erschien uns deren Höhe ziemlich knapp für das recht hohe Baggerschiff zu sein. Und tatsächlich, das Baggerschiff war ca. 10–20 cm zu hoch für die Brücke. So rissen die beiden Transportzahnräder unter ohrenbetäubendem Lärm mehrere Betonbrocken aus der Brücke, die klatschend ins Wasser stürzten. Ein Beleuchtungsmast des Schiffes wurde wie ein Streichholz umgeknickt. Doch dieser Zwischenfall blieb anscheinend ohne jede Folge, denn schon nach kurzer Zeit fuhr der Bagger weiter. Anscheinend war man an solche Ereignisse gewöhnt.

Der weitere Verlauf dieser Fahrt war aber dann doch wesentlich ruhiger. Am 24. Juli kamen wir dann in Koblenz an, wo uns das letzte Mißgeschick ereilte. Denn kaum hatten wir in Koblenz zwei der drei Boote ins Trockene gesetzt (mit dem Nonnenwerth wollte man noch etwas rudern) und die Zelte aufgeschlagen, als plötzlich ein furchtbares Gewitter losbrach. Der Nonnenwerth konnte in letzter Sekunde unter Aufbietung aller Kräfte vor dem Absaufen bewahrt werden. Die Zelte aber, die mit dem Eingang in Windrichtung gestanden hatten, waren schlicht und ergreifend weggeweht worden. Zum Glück erhielten wir die Erlaubnis, mit unseren durch und durch nassen Sachen im dortigen Bootshaus zu übernachten. Am nächsten Morgen wurden die genauen Schäden am Nonnenwerth festgestellt. Ein großes Stück der Kielschiene war abgerissen, außerdem war zu dem bereits vorhandenen Leck noch ein weiteres hinzukommen, so daß diese Mannschaft die Weiterfahrt aufgeben mußte. Das Boot wurde bei der Koblenzer Rudergemeinschaft „geparkt". Die beiden anderen Boote legten den Rest der Strecke ohne weitere Zwischenfälle zurück, so daß wir am Abend des 25. zwar etwas erschöpft, aber zufrieden über den fast reibungslosen Verlauf, das heimische Bootshaus ansteuerten.

Lahnfahrt 1970

Rainer Pauly

Als am Freitag, dem 28. 9. der Bootswagen als fertig gemeldet wurde, fiel einem besonders Vorwitzigen ein, daß man den Nonnenwerth doch noch etwas besser verstauen könnte. So machten sich denn die anwesenden Ruderer noch einmal ans Werk, luden sich den Dreier wie einen Hinkelstein auf den Rücken und luden um. Unerwarteterweise konnten sie den Bootswagen gerade rechtzeitig zur Ankunft des Busses fertigstellen. Bootswagen anhängen und Gepäck einladen, das war dann nur noch eine Sache von 15 Minuten. Dann ging es los in Richtung Frankfurter Autobahn. Diese wurde für unseren „heiligen" Fettopf zum Verhängnis. Denn als Herr Langer während der Fahrt die Seitentür öffnete, damit ich den Spiegel einstellen konnte, zerschellte er mit einem „Plopp" auf der Fahrbahn. Auf verschiedenen Schleichwegen erreichten wir unseren Startpunkt Odersbach. Nach einem allgemeinen Schraubensuchen war dann endlich alles startklar. Alles, daß heißt: R. Overmans und David Streck im Moby Dick, R. Pauly und J. Küpper im Ns-Berg, P. Greuel mit dem Nowerth, O. Overmans mit R. Büttinghaus, Ch. Kühn, Ch. Ullmann und H. Kurscheidt im Stasski sowie St. Dresely im Lohrberg. Nach heftigen Diskussionen wurde Arfurt als erstes Etappenziel auserkoren.

In Arfurt angelangt, glaubten wir zunächst auf einer simplen Wiese zu zelten. Jedoch klärte uns eine aufgebrachte Bäuerin sehr bald auf. Die Wiese, auf der wir zelteten, sei keine normale Wiese, sondern Futterwiese für Kühe und Kaninchen. Wir lagen folglich im Futter. Erst das Angebot einer kleinen Entschädigung stimmte sie dahingehend freundlich, uns wenigstens nicht sofort zu verjagen.

Als wir am nächsten Morgen nach Diez rudern wollten, erlebten wir eine fröhliche Überraschung. Die Lahn hatte Strömung! Mit Hilfe von zwei Motorbooten, die sich des Moby Dick (die Mannschaft war ja auch so erbärmlich schwach) und des Ns-Berg erbarmten, kam man in Renntempo (nicht zu verwechseln mit Rennschlag) in Diez an. Nachdem ein paar Unermüdliche sich nach dieser ach so anstrengenden Etappe gereinigt hatten, belegten sie das Tischfußballspiel bis 24 Uhr. Gerüchten zufolge soll

der Besitzer dieses Spieltisches die Kasse an diesem Abend zweimal geleert haben. Am nächsten Tag stand uns eine wirklich anstrengende Etappe bevor. 30 km bis Bad Nassau ... Auf sichtete der gute Stephan Dresely tatsächlich einen Lahnpott. Da dieser aber leider vor ihm schleuste, mußte er mit dem Lohrberg, dieses Mal wirklich mit Rennschlag, hinterherrudern, um ihn einzuholen.

In Nassau angekommen, besichtigten wir, nachdem die Zelte aufgebaut worden waren, den „Ratskeller", ein wirklich ausgezeichnetes Lokal, in dem wir ein reichliches Abendessen genossen. Zur Freude eines Tischfußballbesitzers floß auch an diesem Abend wieder reichlich Geld in dieses Vergnügungsinstrument.

Am nächsten Tag ruder-gammelten wir dann nach Koblenz.

Unsere Schlußetappe führte uns, wie so oft schon, wieder nach Bonn. Ein glatter Rhein machte die Fahrt zum Vergnügen.

Fazit: Es wurden 180 km auf der Lahn und auf dem Rhein gerudert. Über das Wetter, das sich dem GRV ausnahmsweise von der besten Seite zeigte, konnte sich wirklich niemand beklagen.

Ich glaube im Namen aller sprechen zu dürfen, wenn ich unserem Fahrtenleiter R. Overmans für die schöne „antiautoritäre" Fahrt herzlich danke.

Die Rheinfahrt vom 18. bis 25. 10. 1970

Georg Streiter

Unter ihrem Leiter David Streck, dem neuen Vorsitzenden des GRV, stürmten am Sonntag, dem 18. Oktober um 11.30 Uhr 12 muntere Wanderruderer den Bahnsteig 2 des Bonner Hauptbahnhofs. Die „Nachhut", bestehend aus ca. 10 Eltern, folgte mit sorgenvoll-lächelnden Gesichtern. Als man sich dann endlich in den überfüllten Zug gezwängt hatte, fuhr dieser, ohne daß die ruderbesessenen GRVer auch nur noch einen kritischen Blick auf ihre Eltern, und die Eltern einen sorgenvollen auf ihre Söhne werfen konnten, ab. Da in dem Zug kein einziger Sitzplatz mehr frei war, machten wir es uns auf unseren Seesäcken weitaus bequemer als es in der 1. Klasse möglich gewesen wäre. Nach vier Stunden Fahrt kamen wir in Offenburg an. Dort hatten wir noch eine gute halbe Stunde Zeit, um unser Gepäck auf einen ande-

ren Bahnsteig zu schleifen. Von dort aus ging es dann weiter nach Kehl. Nach viel Sucherei gelangten wir dann in das Bootshaus der Kehler Kanugilde, welches sich etwa 200 m vom Bahnhof befand. Nachdem wir festgestellt hatten, daß der verantwortliche Herr, den wir angeschrieben hatten, noch nicht da war, marschierten wir in den Hafen, um das Schiff, das unsere Boote herauftransportiert hatte, zu suchen. Nach einigem Suchen im sonntäglichen Kehler Hafen entdeckten wir dann unsere beiden Vierer und den Dreier „Galeere", „Stasski" und „Moby Dick" auf dem bis auf zwei Matrosen verlassenen Schiff „Braunkohle B". Als wir zum Bootshaus zurückgekehrt waren, erschien auch bald der verantwortliche „Mann mit dem Schlüssel", der uns das Bootshaus aufschloß. Von dem Gedanken, einen Gang durch Straßburg zu machen, kamen wir ab, als wir erfuhren, daß es noch 5 km zu laufen waren. Auf den Gedanken, mit einem Bus zu fahren, ist natürlich niemand gekommen ...

Als wir am nächsten Morgen aufwachten, war es schon ungefähr 8.00 Uhr. Ganz romantisch war es: Das Laub rauschte im sanft wehenden Herbstwind, das Wasser gurgelte direkt vor dem Bootshaus, und fröhlich zwitscherten die Vögelchen. Nach dem Frühstück marschierten fünf zu dem Schiff mit den Booten, um sie von einem Hafenbecken in das andere zu rudern, die anderen packten die Sachen zusammen und transportierten sie mittels eines Bootswagens zum verabredeten Treffpunkt. Dann wurden die Boote beladen und auf ging's bei Rückenwind(-stärke 6) und sehr starker Strömung nach Iffezheim. Unzählige Sandbänke ließen den Steuerleuten keine Ruhe. Bei Regen kamen wir ungefähr in Iffezheim an, wußten aber nun nicht genau, wo das Bootshaus des dortigen Vereins lag. Die ganze Unklarheit war die, daß Iffezheim etwa 4 km im Landesinneren liegt und das Bootshaus zwar nur 300 m innen, aber dafür mitten im Wald. Wir fuhren also auf den Tip eines Einheimischen 1 km unterhalb des angegebenen Kilometersteins in ein Altwasser des Rheins und hielten dort, mitten in verlassener Waldgegend, einen zufällig vorbeikommenden Lieferwagen an. Dieser kannte das Bootshaus und fuhr uns in die Richtung. Auf halber Strecke schon begegneten uns ein Kombiwagen und ein Opel „Manta" (!). Nun, kurz gesagt, es waren zwei Herren des Kanuvereins die uns suchten. Dann ging alles furchtbar schnell: Die Boote wurden befestigt, das Gepäck und die übrigen Ruderer wurden im Pendelverkehr in das 1 km entfernte Bootshaus gefahren, und der Schreiber dieses Artikels hatte das Glück, um 18.25 Uhr im „Manta" in „leicht beschleunigtem Tempo" über die schlechtesten Waldwege ins Dorf zum Einkaufen kutschiert zu werden. Während es draußen furchtbar regnete, brauten wir uns dort die ein-

zige und daher beste Feuerzangenbowle der Fahrt.

Nachdem wir uns am nächsten Morgen ein Auto organisiert hatten, das uns und das Gepäck zum Liegeplatz der Boote zurückfuhr, trug uns der Rhein endlich in etwas belebtere Zonen. Als Tagesziel für diese Tagesetappe hatten wir uns Speyer ausgesucht. Als wir nach einer regennassen Fahrt in Speyer ankamen, sahen wir eine unendlich lange Steintreppe, über die wir die Boote vor das Bootshaus transportieren mußten. Besonders bei der „Galeere" war das unangenehm, weil sich der Kiel des Bootes im Laufe der Zeit voll Wasser gesogen hatte. Auch die anderen Boote sind nicht gerade die leichtesten, denn Kunststoff ist doch schwerer als Holz.

Nach der ersten Nacht in einem geheizten Bootshaus ging es dann weiter nach Worms. Industrie ist ja recht nützlich, aber . . . Rudern Sie einmal ohne Gasmaske durch Mannheim und Ludwigshafen! Es riecht dann plötzlich konzentriert nach Hähnchen, Viehfutter, man kommt aus undurchsichtigem blauen Dunst in durchsichtigen, übelriechenden gelben Dunst. Zwischendurch wechselt das Wasser ein paarmal seine Farbe und, ein bunt schimmernder Ölfilm liegt zeitweise auf dem Wasser. Jedenfalls versucht man, diesem mörderischen Gestank so schnell wie möglich zu entkommen. Wir haben es geschafft. Ohne Gasmaske. In Worms angekommen, aßen wir erst einmal ausgiebig im Restaurant des Rudervereins. Nach endlosem Geklimpere auf einem in der Bootshalle abgestellten Klavier lagen wir dann endlich in unseren Schlafsäcken und schliefen.

Am nächsten Tag trug uns der immer breiter werdende Strom nach Mainz. Die Mannschaft des „Stasski" legte zwischendurch einmal in Nierstein an, um der Großmutter eines Mannschaftsmitgliedes einen kleinen (?) Besuch abzustatten. Als sie gerade ein großes Stück Kuchen „erlegten", erreichte sie ein Anruf eines weiteren Verwandten, daß der „Stasski" gerade von der „WaPo" (Wasserschutzpolizei) abgeschleppt würde. Nach einem kurzen Telefonat mit der „WaPo" konnten sie ihren „Stasski" wieder fröhlich hinter dem Polizeiboot schaukelnd in Richtung Nierstein brausen sehen. Frage, warum wurde der „Stasski" abgeschleppt? Nun, sie hatten an einer Pionierbrücke der Bundeswehr angelegt, und diese Brücke war „Militärisches Sperrgebiet! Von Schußwaffen wird Gebrauch gemacht!"
Wieder einmal war eine Tagesetappe geschafft. In Mainz schlief wieder ein Teil von uns in dem langsam bekannten Damenumkleideraum. Am Abend machten wir noch einen kurzen Abstecher in eine Studenten„pinte", die schon „GRV-geprüft" ist.

Am anderen Tag wartete das Binger Loch auf uns, ein guter Grund, um Aufregung vorzutäu-

schen und um sich die beste Mannschaft zu organisieren. Nach viel Gezanke ging es dann endlich los. Die Moby-Dick-Mannschaft ruderte die ganze Zeit mit „halbem Saft", damit die anderen nicht merkten, wie gut sie war. Das Binger Loch selbst präsentierte sich von seiner besten Seite. Kaum eine Welle war zu sehen, und nur ein Strömungswirrwarr behinderte die gemütliche Zeit. In Bacharach angekommen, verspeisten wir erst einmal in einer Gaststätte das GRV-Stammgericht Fischstäbchen.

Nach einer ruhigen Nacht überwanden wir auf der nächsten Tagesetappe die Pfalz bei Kaub und die Loreley. Unterwegs trafen wir dann auch den GRC, der eine Mainfahrt hinter sich hatte. In Koblenz schliefen wir mit dem GRC zusammen, diesmal im Bootshaus des Postsportvereins.

Am nächsten Morgen stellten wir mit einigem Staunen fest, daß es einmal wieder nicht regnete. Gegen 10 Uhr verließen wir dann Koblenz, um unsere ungefüllten Mägen dann im Café Nietgen zu füllen. Die Moby-Dick-Mannschaft ging da zum großen Endspurt über und hängte alle anderen Boote ab. Kaum saßen wir bei Nietgen, als auch schon lauter GRC-Tanten und -Omas dort auftauchten. Nachdem wir uns kräftig den Magen vollgeschlagen hatten, kamen die letzten 14 km bis zu unserem Steg, wo uns eine Elternschar erwartete. Dann ging es wieder relativ schnell: Boote 'raus, ins Bootshaus, Gepäck zusammengesucht, ins Auto der Eltern, Bootshaus zu, und nach einer kurzen Zeit saß man dann im warmen Stübchen und ärgerte sich darüber, daß am nächsten Tag die Schule wieder anfing.

Ich möchte auch den Dank an R. Overmans und David Streck nicht vergessen, die die Fahrt wirklich gut organisiert bzw. geleitet haben.

GRV-LIED

Frisch auf, die Boote klargemacht
im ros'gen Sonnenschein.
Das Wasser glänzt, die Sonne lacht.
Wer kann nicht fröhlich sein.
*Ruft uns des Kaisers * Majestät*
zum Kampf fürs Vaterland,
Dann stehn wir alle früh und spät
mit Augen, Herz und Hand.
Es wehe unser Stander schwarz
mit rotem Stern auf weiß.
Auf Rheines Wellen, deutschem Quarz
zu Deutschlands Ehr' und Preis.
** ab 1933: uns des Führers Majestät*

Verfaßt von Schung (GRV)
um die Jahrhundertwende.

Kurze Chronik des GRV der Jahre 1966 bis 1970

1966

Wanderfahrten:
Ostern: Koblenz-Fahrt
Pfingsten: England
Mosel
Sommer: Mosel

Gesamtruderleistung:
22 544 km

Sonstige Ereignisse:
Einzug ins Bootshaus unter der Gymnastikhalle.

Regattaerfolge:
Sieg im Achter auf der Bonn-Bad Godesberger Vergleichsregatta mit drei GRVern im Boot.

Die wichtigsten Vorstandsmitglieder:
Vorsitzender: v. Mutius
Ruderwart: Bandekow
Kassenwart: Niederalt
Bootswart: Langhans

1967

Wanderfahrten:
Ostern: Main
Pfingsten: Lahn
Sommer: Holland

Gesamtruderleistung:
31 510 km

Sonstige Ereignisse:
Verlust des Doppelzweiers „Dieter".

Regattaerfolge:
Landesmeisterschaft im C-Vierer m. Stm. durch Fritze, Bandekow, Rühmer und Reissenberger.

Die wichtigsten Vorstandsmitglieder:
Vorsitzender: M. Reissenberger
Ruderwart: V. Fritze
Kassenwart: R. Thiesmeyer
Bootswart: W. Platz

1968

Wanderfahrten:
Pfingsten: Mosel
Sommer: Weser
Frankreich

Gesamtruderleistung:
27 244 km

Der Vorstand:
Vorsitzender: V. Fritze
Ruderwart: W. Augustin
Kassenwart: W. Etti
Bootswart: W. Platz

Sonstige Ereignisse:
Versuch, den Schülern des Erzbischöfl. Gymn. beim Aufbau einer RR behilflich zu sein, schlug fehl.

Regattaerfolge:
Zwei Landesmeisterschaften; im Doppelzweier m. Stm., C-Riemenvierer m. Stm.
Bad Honnefer Regatta: Zwei Siege
Bonner Regatta: Drei Einzelsiege
Bonn-Bad Godesberger Regatta: Drei Einzelsiege.

1969

Wanderfahrten:

Ostern:	Neckar (Abholen der neuen Boote)
Pfingsten:	Lahn
Sommer:	Main
	Mosel
	Neckar
	(Abholen eines weiteren neuen Bootes)

Gesamtruderleistung:
31 861 km

Sonstige Ereignisse:
Neue Boote: Moby Dick, Dreier; Galeere, Riemen-Vierer m. Stm.; Spinnewipp, Skiff; und im Sommer Stasski, Doppelvierer m. Stm.
Protektorenwechsel: Herr Kissenbeck trat zurück, sein Nachfolger wurde Herr Lindner.

Regattaerfolge:
Ein Sieg auf der Bad Honnefer Regatta.

Die wichtigsten Vorstandsmitglieder:
Vorsitzender: W. Augustin
Ruderwart: M. Mayer
Kassenwart: O. Overmans
Bootswart: D. Streck

1970

Wanderfahrten:

Ostern:	Neckar
Pfingsten:	Rursee
Sommer:	Mosel
	Holland
	Lahn
Herbst:	Rhein

Gesamtruderleistung: 35 343 km

Der Vorstand:
Vorsitzender: M. Mayer
Ruderwart: D. Streck
Kassenwart: O. Overmans

Sonstige Ereignisse:
Verlust eines Bootes, des Doppelvierers „Petersberg"
Einführung des Postens „Trainingswart"
Feb., Bootshaus durch Rheinhochwasser 1 m hoch überschwemmt, alles Material evakuiert.

Regattaerfolge:
Honnefer Regatta: Zwei Siege
Siegburger Regatta: Ein Sieg
Bonner Langstreckenregatta: Sieg im Dreier
Bonner Regatta: Sieg im Anfängervierer.

Der neue Vorstand:
Vorsitzender: David Streck
Ruderwart: Rüdiger Overmans
Trainingswart: Christopher von Medem
Kassenwart: Olaf Overmans
1. Bootswart: Rolf J. Büttinghaus
2. Bootswart: Hans Kurscheid
3. Bootswart: Stefan Dresely
Hauswart: Wolfgang Emmerich
Schriftwart: Jürgen Küpper