

skulls



Nr. 190

September 2016



Wanderrudern

**Renovierungsarbeiten am Bootshaus – Sommerfest mit Achter-Cup –
Ergebnisse der Sommerregatten – Ende des „Eversburger Freibades“ –
100 Jahre Stichkanal – Junioren- und U23-Weltmeisterschaft**

Osnabrücker Ruder-Verein e. V.

Vorsitzender	Jens- Peter Zuther	05473-906 0
Stellv. Vorsitzender	Jens Wegmann	0151/18049014
Stellv. Vors. Liegenschaften	Andreas Tönnies	0175-592 436 3
Stellv. Vors. Breitensport	Ludger Rasche	0541-205 117 4
Stellv. Vors. Leistungssport	Matthias Bergmann	0179-792 652 2
Stellv. Vors. Administration	Jörg Dellbrügger	0541-386 436
Stellv. Vors. Finanzen	Markus Heineking	0541-380 926 08

<u>Bankverbindungen</u>	<u>IBAN</u>	<u>BIC</u>
Mitgliedsbeiträge	DE66 2655 0105 0000 0425 56	NOLADE22
Sonstige Überweisungen	DE18 2659 0025 1030 2042 00	GENODEF1OSV
Spendenkonto Freundeskreis	DE44 2655 0105 0000 2430 63	NOLADE22

Impressum

Herausgeber: Osnabrücker Ruder-Verein e. V. von 1913
Glückaufstraße 16, 49090 Osnabrück
Tel.: 0541 – 12 29 57, E-Mail: info@orv.de

Redaktion: Matthias Bergmann, Christian Vennemann
→ skulls@orv.de

Layout: Christian Vennemann

V. i. S. d. P.: Matthias Bergmann, Christian Vennemann

Druck: Gemeindebrief Druckerei, Martin-Luther-Weg 1,
29393 Groß Oesingen

Die mit Namen versehenen Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung des Vorstandes oder der Redaktion wieder.

Die „skulls“ erscheint mehrmals jährlich nach saisonaler Notwendigkeit.

Beiträge: Es gilt die Beitragsordnung in der Fassung vom 1.1.2015. Die Beitragsordnung steht auf www.orv.de zum Download zur Verfügung.

Das Titelbild zeigt ein Boot der „blauen Flotte“ während der Berlin-Wanderfahrt im Juli auf dem Weg vom Möllensee zum Kiessee. (Foto: Jochen Kruse)

Liebe Vereinsmitglieder, liebe Leserinnen und Leser,

Zur Frühjahrsausgabe der „skulls“ erreichten uns erneut zahlreiche positive Reaktionen und einige interessante Anregungen. Wir bedanken uns dafür und freuen uns, dass unsere Zeitschrift so aufmerksam gelesen wird.

In den vergangenen Wochen fanden viele kleinere und größere Pflege- und Renovierungsmaßnahmen am Bootshaus statt. Neben vielen freiwilligen Helfern zeigte auch unser neuer „BuFDi“ Christian Schroeder, dass wir mit ihm einen guten Fang gemacht haben. Das und viele andere Ereignisse sorgen dafür, dass das Kapitel „Vereinsleben“ dieses Mal recht umfangreich ausfällt.

Leider findet sich darunter auch eine traurige Nachricht: Unser dienstältestes Mitglied, Karl-Heinz Voß verstarb am 27. Juli im Alter von 86 Jahren nach langer Krankheit. Er war von 1948 bis zu seinem Tode Mitglied im ORV und nahm an vielen Wanderfahrten teil. Wir werden das Andenken an Karl-Heinz in Ehren halten.

Höhepunkte der diesjährigen Regattasaison waren sicherlich die erfolgreiche Teilnahme unserer Leistungssportler an den Deutschen, Europa- und Weltmeisterschaften. Besonders freut uns natürlich auch der Gewinn der olympischen Silbermedaille durch den „Deutschlandachter“, der von unserem Ehrenmitglied Ralf Holtmeyer trainiert wird. Auch beim Sommerfest, in dessen Rahmen der Achter-Cup ausgetragen wurde, glänzten unsere Achtermannschaften mit Siegen im Männer- und Juniorinnen-Achter. Darüber hinaus wurden viele weitere Regatten besucht. Die Siegerlisten befinden sich am Ende der Zeitschrift. Aufgrund der vielen Erfolge lädt der Vorstand am 18.11.2016 zum Siegeressen ein.

Neben den Regatten wurden auch mehrere Wanderfahrten durchgeführt. Über zwei besonders schöne Touren durch Berlin und auf dem Main berichten Michael Schwarzwald und Markus Heineking.

Darüber hinaus empfehlen wir einen der im Kapitel „Amtlich“ aufgelisteten Rudertermine zu besuchen. Für jede Alters- und Leistungsstufe werden mehrere Termine pro Woche angeboten. Auch die Teilnahme am oder der Besuch des Osnabrücker Ergo-Cups am 17.12. lohnen sich.

Unabhängig davon wünschen wir Ihnen und Euch einen „goldenen Herbst“ mit vielen schönen Stunden am Bootshaus und natürlich viel Spaß beim Lesen der „skulls“.

Die Redaktion

(Christian Vennemann & Matthias Bergmann)

Vereinsleben

- Einladung zum Siegeressen 5
- Neue Beinpresse 6
- Das Ende des „Eversburger Freibades“ 6
- Erneuerung der Außenbeleuchtung 7
- Rollsitze 7
- Südstieg 8
- Benno, der Rasenmann 8
- Woher kommen wir? 8
- Sommerfest und Achtercup 12
- „BuFDi“ Christian Schroeder stellt sich vor 17
- Erinnerungen an Karl-Heinz Voß 18
- 100 Jahre Stichkanal Osnabrück 20
- WM- und DM-Empfang 26

Amtlich

- Neues aus dem Vorstand 29
- Ruderzeiten im Osnabrücker Ruder-Verein 30
- ORV-Termine bis zum Jahresende 31

Titel

- „Ab durch die Mitte!“ – Einmal quer durch Berlin 32
- Wanderfahrt auf dem Main 35

Rennrudern

- 10 Titel bei den Landesmeisterschaften 38
- Doppelgold und Platz 6 bei der Junioren- und U23-WM 39
- Ergebnisse der Sommerregatten 41

Osnabrücker Ruder-Verein e.V.

Glückaufstraße 16
Tel./Fax: 0541/122957

49090 Osnabrück
www.orv.de



**Mitglieder und Freunde
des Osnabrücker Ruder-Vereins**

Ludger Rasche
Matthias Bergmann
Stellv. Vors.
Breitensport/
Leistungssport
rasche@orv.de
bergmann@orv.de

Siegeressen 2016

Liebe Vereinsmitglieder, liebe Sportler, liebe Eltern und Freunde,

traditionell veranstaltet der Osnabrücker Ruder-Verein Ende November das „Siegeressen“, bei dem wir gerne erfolgreiche Sportlerinnen und Sportler, Jubilare und verdiente Mitglieder in einem festlichen Rahmen ehren wollen.

Auch in diesem Jahr freuen wir uns, mit Ihnen und Euch einen kurzweiligen Abend zu verbringen, bei dem es wie gewohnt ein reichhaltiges Buffet in unserem Saal geben wird.

Daher bitten wir Sie und Euch, sich bereits jetzt **Freitag, den 18.11.2016, 18.30 Uhr** vorzumerken.

Anmeldungen können unter bergmann@orv.de vorgenommen werden, in den Wochen vorher werden wir zudem eine Anmeldeleiste aushängen, auf der auch der genaue Unkostenbetrag vermerkt sein wird.

Viele Grüße,

A handwritten signature in black ink that reads 'Matthias Bergmann'. The signature is written in a cursive style.

i.A.

Matthias Bergmann
Stell. Vorsitzender Leistungssport

Neue Beinpresse

von Tobias Nave

Nachdem es in der jüngeren Vergangenheit mehrfach vorgekommen war, dass an unserer alten Beinpresse das Stahlseil, mit dessen Hilfe das Gewicht angehoben wurde, riss, machte sich André Woelk daran, nach Ersatz zu suchen. Via Internet fand er ein Fitnessstudio in Bippin, das ein passendes Gerät günstig verkaufen wollte. Nach Besichtigung durch Christian Vennemann war man sich schnell mit der Besitzerin einig und so machten Moritz Willmann, Marcel Teckemeyer, Christian Vennemann, Matthias Bergmann und ich uns am 29. Mai auf den Weg, die Presse abzuholen. Bei der Gelegenheit konnte auch noch eine Bank für Bauchübungen und einige Kurzhanteln gekauft werden, die unser Inventar im Hantelraum erweitern.



Die neue Beinpresse und die Bank für Bauchübungen

Foto: C. Vennemann

Das Ende des „Eversburger Freibades“

von Andreas Tönnies

Man musste in den letzten Jahren annehmen es gäbe nun ein „Freibad Eversburg“: Viele vereinsfremde Personen nutzten ohne Erlaubnis das Beachvolleyballfeld und das Rasenstück bei der Gaststätte als Sonnenwiese. Im Verhältnis zur Masse der Sonnenanbeter blieb erstaunlich wenig Müll zurück. Dennoch regte sich verständlicherweise Unmut unter den Mitgliedern, zumal wie selbstverständlich die Schülerumkleiden und -toiletten benutzt und verschmutzt wurden.

Am 9.7. wurde nun eine erste Maßnahme ergriffen: Die offene Grenze zwischen besagter Wiese und dem Parkplatz wurde durch mehrere Mitglieder mittels eines 1,43m hohen Metallzauns eingefriedet. Dadurch erhoffen wir uns ein Ende der unkontrollierten Nutzung unseres Geländes durch Fremde. Demnächst noch Schilder an allen Zuwegen angebracht, die darauf hinweisen, dass es sich bei unserem Grundstück um das Vereinsgelände handelt.



Der neue Zaun vom Parkplatz gesehen.

Foto: C. Vennemann

Erneuerung der Außenbeleuchtung

von Michael Lanver

Unser Bootshaus kann nun auch wieder nachts gefunden werden, denn am 15.7. erneuerten Andreas Tönnies und ich die Bodenstrahler der Außenbeleuchtung. Durch den jahrelangen Außeneinsatz erfüllten die Dichtungen bei mehreren Strahlern nicht mehr ihre Bestimmung, außerdem wurden neue, sparsamere Glühbirnen eingebaut. Das Ergebnis kann abends nun vom Parkplatz aus besichtigt werden.



Abendlicher Glanz am Bootshaus

Foto: A. Tönnies

Rollsitze

von Ludwig Ellerbrake

Es gibt sie zwar noch, die Schlittenrollsitze, doch gekauft haben wir die Boote schon seit langer Zeit nur noch mit Kugellager. Dabei ist es passiert, dass wir die Rollsitze teilweise mit Kunststoff-Unterwagen geliefert bekamen, für die Werften kostensparender und akzeptierten ohne Eintausch in Metallunterbauten, bei denen die Halteklammern im Pressstück des Seitenteils genau passend zu Rädern und Achsen und Rollschienenprofilen gebaut sind.

Alles ist kompatibel und wieder verwendbar, ja, wenn nicht, in Unsitte von früher, ein Raubein die große Zange angesetzt hat, um die Halterungen nach innen zu biegen. Dann ist alles heute nur noch Müll und das Seitenteil ein Flitzebogen!

Auch müssen die Maße stimmen: Eine 28er Spur hat 280mm und nicht 279mm oder 281mm. Auch die Rollschienen müssen genau parallel sein und die Rollsitze müssen beim Einbau zentriert werden,

Klute
& Söhne

info@klute-soehne.de

weissenburger str. 2a
49076 osnabrück

fon 0541 - 41830
fax 0541 - 42830

bodenbeläge
verlege-service
farben
tapeten
gardinen
sonnenschutz
polsterarbeiten

damit die Räder im unteren Scheitelpunkt und nicht in der Rollschienenwand laufen!

Mit etwas Liebe zum Boot kann jeder Rudermensch sich das zeigen lassen und so für gutes Rollen selbst sorgen. Die beste Aufbewahrung für Rollsitze ist der feste und mit Gummistrapsen gesicherte eigene Platz im Boot. Rollsitze, die im Bootshaus herumfliegen sind schon defekt und gehören deshalb immer an den Platz im Boot oder in die Kiste, die dafür angebracht ist.

Südstieg

von Ludwig Ellerbrake

Es war noch früh am Sonntagmorgen, doch die Feldbahn fuhr uns, Großvater und Enkel, wie in Sonderfahrt, zum Südstieg und retour. Na klar, die Technik ist alt, und die Gleise ebenso und recht holprig verlegt, doch ich wäre gern, überall da, wo es kreischte und schrie, mit dem Fettpott zur Stelle gewesen.

Wie anders doch in unseren Ruderbooten die Rollsitze und Schienen – ja, wenn sie denn dann von jeder Mannschaft nach jeder Fahrt gepflegt werden!

Luxus pur sind z. Zt. „Traumschiff“, „Bradi“ und „FK“ – so lange, wie es dauert – mit neuen Schienen (2x 13 €) und neuen Kugellagerrädern (4x 10 €) versehen = 66 € plus Arbeit. Nur, 70 € pro Platz kann die Werkstatt nicht ständig für alle Boote erarbeiten. Also gibt es nur manch-

mal Luxus pur – oder er wird erhalten von den Nutzern!

Benno, der Rasenmann

von Christian Vennemann

Seit diesem Frühling sind die Rasenflächen in sichtbar gepflegterem Zustand: Der Rasen wird häufiger gemäht und endlich erfahren auch all die kleinen Ecken und Winkel einen regelmäßigen Schnitt. „Schuld“ daran ist Benno, der Rasenmann.

Benno Igelbrink hat sich freundlicherweise bereit erklärt, sich um die Rasenpflege am Bootshaus zu kümmern. Bewaffnet mit Handmäher, Kantenschneider und neuerdings auch einem gebrauchten Aufsitzmäher hat er dem Wildwuchs den Kampf angesagt. Auch um Flächen, die durch die kürzlich notwendigen Drainagearbeiten verwüestet werden mussten, kümmert er sich.

Vielen Dank!

Woher kommen wir?

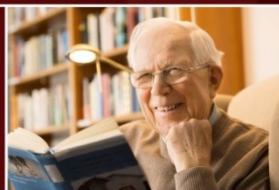
von Ludwig Ellerbrake

Vor 40 Jahren: Karl Adam – Der Rudereiner ist der beste Lehrmeister! Und sein Schüler: Olympiasieger Prof. Walter Schröder – Kybernetische Ruderausbildung – recht professoral – doch es lässt sich übersetzen mit „Versuch und Erfolg“ oder mit „learning by doing“.

Selbstbestimmt das Leben gestalten.



- SeniorenWohnen Plus
- PflegeHOTEL
- PflegeWohnen Plus
- Kurzzeitpflege



*Genießen Sie Ihr Leben –
um alles andere kümmern wir uns.*

In bester Wohnlage im Herzen von Osnabrück finden Sie bei uns alles, was Sie zu einem komfortablen Leben brauchen: hochwertige Ausstattung in eleganten Apartments, erstklassigen Rundum-Service, kultivierte Freizeitangebote – und die Gewissheit, jederzeit auf die tatkräftige Unterstützung unserer qualifizierten Mitarbeiter zurückgreifen zu können.



Ute Tepe

Einrichtungsleitung



Christoph Meier



Monika Stallkamp
Wohnstiftberatung

★★★★★
OSNABRÜCKS
WOHNSTIFT MIT
DEM BESONDEREN
AMBIENTE

***Wir von Dieckmann
hängen uns richtig rein
- wenn es sein muss
auch auf dem Wasser***



Dieckmann

BAUEN + UMWELT GmbH & Co. KG

Hannoversche Straße 80 - 49084 Osnabrück

Ruf 0541/90 70 0 - FAX 0541/90 70 90

www.dieckmann-bau.de



Durch die Kunststoffwelle im Boots-bau und damit robusteren und billigeren Übungsbooten, konnten jetzt die Ruderer den anderen Sportarten nachziehen bei der Ausbildung im bewegungsbegabten Kindesalter bis 15 Jahre. Kinderregatten – Slalomwettbewerbe und Begabtenförderung der sicheren Schwimmer.

Rudern von 8 bis 80 war die Parole, mit Zwang durch die Öffentlichkeit, nach Todesfällen und für die Hersteller vorteilhaft, wurde die Rettungsweste eingeführt. Nur für die viel wichtigere „Volle Sicht in Fahrtrichtung“, dafür fehlten Mut und der öffentliche Druck und auch der Durchblick bei der Verantwortlichen im DRV.

Und jetzt? Vorstandsbeschluss: „Strikte Motorbootbegleitung bei U19!“

Da wird dieses erwachsene Ruderkind mit dem Bade wieder ausgegossen: Wenn alle Rudervereine so verfahren, werden auf lange Zeit keine Einerfahrer, wie aktuell, die die Olympianorm schaffen.

Die Einübung der vollen Sicht in Fahrtrichtung kann natürlich nicht in die Einer-Ausbildung gebracht werden. Das muss vorher – da gehört sie per se hin – in „Bradi“ und „Freundeskreis“ geübt und abgeprüft werden!

Anmerkungen des stellv. Vors. Sport: Bei minderjährigen Jugendlichen obliegt uns als Verein die Aufsichtspflicht. Somit ist es aus rechtlicher

Sicht unerlässlich, nur dann Training zuzulassen, wenn auch ein verantwortlicher Übungsleiter vor Ort ist. Von einer „strikten Motorbootbegleitung“ war dabei allerdings nie die Rede. Ludwigs Hinweis, wenn „alle Rudervereine so verfahren...“ ist ebenfalls zweifelhaft: Alle großen Rudervereine haben feste Übungszeiten für die Jugendlichen und sorgen für eine entsprechende Betreuung. In Osnabrück haben wir aber den Sonderfall, dass die meisten Jugendlichen in den Schulen das Rudern in gesteuerten Gigbooten erlernen und erst später zu uns kommen. Daraus eine Folgerung auf die verfehlte Olympianorm in den Einern zu ziehen ist falsch, da in Deutschland in den letzten Jahren die stärksten Einerfahrer in den Doppelzweiern und Doppelviernern sitzen. Zudem kann gerade im Einer das routinemäßige Umdrehen gut erlernt werden, denn nur dort bleibt die Zeit anzuhalten, um in Ruhe nach vorne zu schauen außerdem ist man sich in keiner anderen Bootsklasse der Verantwortung für sich und sein Boot so bewusst.

*Hinsichtlich der Ruderbrille bleibt anzumerken, dass nicht das Tragen einer solchen Brille ausschlaggebend ist. Entscheidend ist, dass jeder Ruderer die **Fahrtordnung einhält und sich regelmäßig umdreht**. Ob mit oder ohne Brille ist hierbei sekundär, zumal immer wieder auch und gerade Ruderbrillenträger in (Beinahe)unfälle verwickelt werden, da sich viele durch den Spiegel in trügerischer Sicherheit wiegen.*

Sommerfest und Achter-Cup

von Christian Vennemann

Am 13.8. stand der Höhepunkt des ORV-Sommers an, das Sommerfest. Trotz des nur in Ansätzen sommerlichen Wetters folgten nicht weniger als 21 befreundete Achtermannschaften und 5 Drachenboote aus der Region der Einladung des Organisationsteams. Der Grund dafür war einfach: Im Rahmen des Sommerfestes wurden der Osnabrücker Achter-Cup und der Drachen-Cup für Firmen- und Freizeitmannschaften ausgefahren. Die Motive waren unterschiedlich: Viele besuchten den Achter-Cup, um in der bekannt entspannten Atmosphäre Spaß am Rudern zu haben. Daneben nutzten aber auch je ein Vertreter aus der ersten und zweiten Ruder-Bundesliga der Herren das Event, um sich auf die beiden noch ausstehenden RBL-Renntage vorzubereiten.

Heimsieg im Männer-Achter

Dennoch gelang es beiden RBL-Vertretern nicht, den Achter-Cup aus Osnabrück zu entführen, denn zwei Jahre nach dem letzten Gewinn der Heimregatta war es erneut der erste ORV-Achter, der sich im Finale gegen die ambitionierten Zweitligisten vom Melitta-Achter Minden durchsetzen konnte. Die Mindener hatten schon im Zeitfahren für Erstaunen gesorgt, konnten sie doch die Vorrunde vor dem RC Allemania Hamburg (1. RBL) und dem

ersten ORV-Achter für sich entscheiden. Durch die Zusammenlegung des Männer- und Junioren-Achters ergab sich ein attraktiver 12-Boote-Modus, der es erstmals notwendig machte, auch Achtelfinals auszufahren. Hier und in den Viertelfinals, Halbfinals und Finalläufen kam es zu vielen spannenden Rennen, die oft erst auf der Ziellinie entschieden wurden. Im Halbfinale wurde das Vorjahres-Finale neu aufgelegt, Osnabrücker RV I gegen die Titelverteidiger vom RC Allemania Hamburg. In diesem Jahr erwischte unser Achter das bessere Ende und verwies die Hamburger, die mit mehreren ehemaligen Osnabrückern rudern, ins B-Finale. Im A-Finale gelang es die stark rudern den Mindener in Schach zu halten und den Osnabrücker Achter-Cup zurück in die Heimat zu holen. Der zweite ORV-Achter, besetzt mit den Nachwuchskräften vornehmlich aus dem Umfeld der Angelaschule ruderte ebenfalls ansprechend und wurde Siebter.

„Caros“ gewinnen die Junioren-Wertung

Aufgrund des Drei-Boote-Feldes bei den Junioren entschieden die Organisatoren, den Nachwuchs in diesem Jahr bei den Männern starten zu lassen, um so attraktivere Turnier-Modi fahren zu können. Am besten konnten die Schüler des Gymnasiums-Carolinum im Männerfeld bestehen. Der achte Rang bei den Männern brachte ihnen den Junio-

ren-Pokal vor dem Rats-Achter (10.) und den Junioren vom DRC Hannover (11.) ein.

DRC Hannover II bei den Frauen nicht zu schlagen

Vereinseigene Frauen- oder Juniorinnen-Achter sind selten genug, aber zwei Achter, also 16 Damen für eine Regatta mobilisieren zu können ist eine wirkliche Ausnahme. Das Kunststück gelang neben dem ORV auch dem Deutschen RC Hannover, ein Beleg, dass unsere Achterrennen von anderen Vereinen durchaus gerne besucht werden. Wie bei den Männern starteten auch die Frauen- und Juniorinnen-Achter in einem Modus bei getrennter Wertung. Dies war umso nötiger geworden, nachdem das geplante Juniorinnenboot aus Oldenburg kurzfristig in ein Frauenboot umgewandelt werden musste.

Sieben Boote auf zwei Bahnen bedeuten, dass eine Mannschaft das Zeitfahren alleine bestreiten muss. Das Los fiel auf die zweite Mannschaft vom DRC Hannover. Die Damen aus der Landeshauptstadt ließen sich davon jedoch nicht beeindrucken, vielmehr unterboten sie die bisherige Bestzeit um knapp

zwei Sekunden, eine kleine Ewigkeit im Achtersprint. Dadurch ersparten sie sich das Viertelfinale und qualifizierten sich im Halbfinale entsprechend souverän für das Finale um den Sieg. Dort wartete der ORV-Frauen-Achter, konnte sich aber knapp nicht gegen das DRC-Boot durchsetzen, sodass sich unsere Frauen über den mittelgroßen Pokal freuten. Umgekehrtes Spiel im B-Finale: Dort siegten die ORV-Juniorinnen vor dem ersten DRC-Achter und durften bei der Siegerehrung nicht nur den Sieg in der Juniorinnenwertung, sondern auch den dritten Platz bei den Frauen feiern.

Das Organisationsteam (Roland Leder, Christian Vennemann, Lena Rauschenbach, Tim Tolhuysen, Tobias Nave und Andreas Tönnies) bedankt sich bei allen Helfern und den großzügigen Sponsoren. Schon jetzt gibt es erste Planungen und Gedankenspiele, wie unser Sommer-Event künftig noch attraktiver gestaltet werden kann. Freuen wir uns also auf das nächste ORV-Sommerfest mit Achter-Cup und Drachenbootrennen!



Die Ergebnisse der Achter- und Drachenbootrennen

Kinder-Gig-Doppelachter:

1. **Gymnasium Carolinum Osnabrück**
2. **Ratsgymnasium Osnabrück**



**Gymnasium Carolinum Osnabrück
Sieger im Kinder-Gig-Doppelachter**

Frauen-Achter¹:

1. **Deutscher Ruderclub Hannover, Boot 2**
2. **Osnabrücker Ruder-Verein, Boot 1**
3. **Osnabrücker Ruder-Verein, Boot 2 (J) →
Gewinner der Juniorinnen-Wertung**
4. **Deutscher Ruderclub Hannover, Boot 1**
5. **Regattaverband Ems-Jade-Weser, Oldenburg**
6. **Ratsgymnasium Osnabrück (J)**
7. **TuS Bramsche Ruderabteilung**



**Deutscher RC Hannover, Boot 2
Siegerinnen im Frauen-Achter**



**Osnabrücker RV, Boot 2 (J)
Siegerinnen im Juniorinnen-Achter**

Männer-Achter¹:

1. **Osnabrücker Ruder-Verein, Boot 1**
2. **Melitta-Achter Minden – Team Black**
3. **Ruderclub Allemannia Hamburg**
4. **Ehemalige des Ratsgymnasiums Osnabrück**
5. **Deutscher Ruderclub Hannover, Boot 1**
6. **Deutscher Ruderclub Hannover Boot 2**
7. **Osnabrücker Ruder-Verein, Boot 2**
8. **Gymnasium Carolinum Osnabrück (J) →
Gewinner der Junioren-Wertung**
9. **Regattaverband Ems-Jade-Weser, Oldenburg**
10. **Ratsgymnasium Osnabrück (J)**
11. **Deutscher RC Hannover, Boot 3 (J)**
12. **Lingen United**



**Osnabrücker RV, Boot 1
Sieger im Männer-Achter**



**Gymnasium Carolinum Osnabrück
(J)
Sieger im Junioren-Achter**

¹ Die mit (J) gekennzeichneten Mannschaften waren in der Juniorenwertung startberechtigt.

Drachenboote:

1. "Die Drachenwächter" Wallenhorst
2. Osnabrücker Ruder-Verein – "back in black"
3. WSV-Dragons, Wassersportverein Osnabrück
4. "Wir von Dieckmann", Osnabrück
5. "YfU & Friends", Wallenhorst/Osnabrück



„Die Drachenwächter“
Sieger im Drachenboot-Rennen



ARTLAND
BRAUEREI



Weitere Bilder auf www.orv.de.

Fotos: H. Bossemeyer

„BuFDi“ Christian Schroeder stellt sich vor

Zunächst ein paar Worte zu mir: Mein Name ist Christian Schroeder (die meisten kennen mich sicherlich unter dem Namen „Ted“).

Ich bin 18 Jahre alt und rudere seit der sechsten Klasse. Seit 2011 bin ich Mitglied des ORV. In meinen vielen Jahren im Verein habe ich eine Menge Erfahrungen machen dürfen und dabei stets Spaß gehabt, Ich hoffe, dass ich diese in meinem Jahr als „BuFDi“ (=Bundesfreiwilligendienstleistender) weitergeben kann. Mit Bestehen des Abiturs auf dem Gymnasium St. Angela entschloss ich mich für ein Jahr der Orientierung.

Als Lernpause vor dem Studium ergriff ich die Möglichkeit, mein Hobby vorläufig zum Beruf zu machen und meine Ausbildung als Trainer durch eine C-Lizenz zu erweitern.

Neben dieser vergleichsweise angenehmen Tätigkeit kümmere ich mich zudem um die Pflege des Vereinsgeländes, sowie um die Begleitung der Junioren auf Regatten. Vielleicht sieht man sich mal, sei es auf dem Wasser oder auf dem Beachvolleyballfeld. Bei Fragen oder Anregungen könnt Ihr mich einfach ansprechen.

Christian „Ted“ Schroeder



Zwischendurch rudert „Ted“ auch

Bild: H. Winkelmann

30 Jahre **mh**
1986-2016



MASCHINENBAU
HELMERS

Erinnerungen an Karl Heinz Voß

(1930 - 2016)

von Martin Gehrmann



Am 27. Juli verstarb unser Ruderkamerad Karl-Heinz Voß. Ich hatte in den letzten Jahren wahrscheinlich am meisten Kontakt zu ihm und möchte deshalb hier an ihn erinnern.

Ich kam 2005 als Späteinsteiger erstmals zum ORV und traf beim "Rudern für alle" am Samstag auf ein Paar, das stets vor Ort war und mich und andere Anfänger gern mitnahm: Es handelte sich um Karl-Heinz und Elisabeth „Liesel“ Voß.

Mit anderen bildete man damals immer wieder neu und bunt zusammengewürfelte Mannschaften. Gern in der "Koko" (das damalige Lieblingsboot von Karl-Heinz) steuerte Liesel dann freiwillig die ersten sieben Kilometer, Karl-Heinz selbst war traditionell auf Schlag. Man fuhr

meist zuerst nach Haste und machte in Hollage dann umso länger Pause. Auf der Rückfahrt kurz vor dem Hafen, bei der letzten Brücke, wurde dann turnusmäßig gefragt, ob man weitere 3 km machen soll oder aber zumindest zusätzlich den "Admiralsbogen" (so nannte Karl Heinz die Weiterfahrt bis zum Steinhafen, an dem besagter Bogen gefahren wurde, so dass man auf 11 statt auf 10 km kam)

Ab dem Jahr 2010 ruderte Liesel aus gesundheitlichen Gründen immer seltener und gab schließlich das aktive Rudern auf.

Ab dann verabredete ich mich zu zweit mit Karl-Heinz. Immer Freitagmorgens ruderten wir mit der "Hamburg" gemütlich unsere 10 km, und es störte dabei nicht, dass wir dafür zuletzt über 3 Stunden brauchten.

Auf diesen ruhigen langen Fahrten erfuhr ich dann viel über den Menschen Karl-Heinz Voß:

Geboren am 13. Februar 1930, wuchs er als Einzelkind an der Süntelstraße auf, bis er mit seinen Eltern Mitte der 30er Jahre nach Nahne umzog. Den Krieg erlebte Karl-Heinz schon allein mit seiner Mutter, der Vater blieb vermisst.

Als Oberschüler an der "staatlichen Schule für Jungen" (Lotter Straße, später umbenannt in „Ernst-Moritz-Arndt-Gymnasium“) kam Karl Heinz nach der Währungsreform 1948 erstmals zum Rudern und trat dem ORV bei.

In den Jahren des Studiums des Maschinenbaus in Hannover ruderte er als Gast dann oft auf anderen Gewässern, ebenso später, als er dienstlich bei der Bundesbahn an wechselnden Orten eingesetzt war.

Während einer dieser Abordnungen lernte er in den sechziger Jahren in Köln seine spätere Frau Elisabeth kennen, die auf dem Rhein Rudern gelernt hatte.

Als die Beiden 1970 heirateten, trat Liesel ebenfalls dem ORV bei. Es wurde eine Ehe, in der das gemeinsame Rudern eine selbstverständliche Aktivität war.

In den 80er Jahren, als Karl Heinz beim Bundesbahnzentralamt in Minden als Dezernent tätig war, führte ihn sein Weg abends nach Dienstschluss oft direkt zum Kanal.

Nach seiner Pensionierung 1995 wurde erst recht viel und regelmäßig gerudert, und es gab in den ersten Jahren seines Ruhestandes kaum ein Jahr, in dem er nicht bereits im Sommer die stets ange-

strebten 1000 km erreicht hatte. (penibel geführte Ruderbücher, wo jede Fahrt seit 1948 eingetragen ist dokumentieren dies).

Bedingt durch leider schnell fortschreitende Demenz ruderten wir ab 2013 zuletzt immer kürzere Strecken, aber weiterhin regelmäßig, bis es dann irgendwann nicht mehr ging.

Als Karl-Heinz im Jahre 2014 mit mir seine letzten Fahrten machte, war er mit 66 Jahren aktiven Ruderns das "dienstälteste" Mitglied im ORV.

Jetzt ist er im Alter von 86 Jahren gestorben. Er hat in 68 Jahren Vereinszugehörigkeit keinen wichtigen Posten bekleidet und keine Regatta gewonnen und ist doch als Breiten-sportler durch Konstanz und Treue eine der prägenden Persönlichkeiten geworden, die einen Verein auszeichnen und an die man sich gern erinnert.

Möge er in Frieden ruhen!

100 Jahre Stichkanal Osnabrück

von Christian Vennemann

Am 3. April stand ein Jubiläum an, denn auf den Tag 100 Jahre zuvor wurde der Stichkanal zum offiziell ersten Mal mit einem Binnenschiff befahren. Am 3.4.1916 erreichte der Schleppkahn „Minden 52“, beladen mit 475t Hafer, von Bremen kommend den Osnabrücker Hafen. Damit endete eine nahezu 100 Jahre währende Planungs- und Bauphase, in der sich schon damals zeigte, wie schwierig und langwierig die Planung und der Bau von Infrastrukturprojekten sein können.

Ausgangssituation und frühe Planungen

Das System der natürlichen Wasserstraßen des damaligen Norddeutschlands bestand aus den sechs großen Strömen Rhein, Ems, Weser, Elbe, Oder und Weichsel nebst ihrer Nebenflüsse. Charakteristisch ist, dass alle nach Norden in Richtung Nord- und Ostsee fließen. Eine natürliche nasse Ost-West-Verbindung fehlt hingegen. Das erkannte auch Napoleon, der danach trachtete, das jüngst unterworfenene „Heilige Römische Reich Deutscher Nation“ durch Infrastrukturprojekte enger an Frankreich zu binden. Dazu plante er unter anderem einen Kanal von der Seine über den Rhein und die Elbe zur Ostsee. Zwischen Rhein und Weser sollte der Kanal der Route Duisburg – Dortmund - Paderborn folgen und bei Bielefeld den

Teutoburger Wald durchschneiden. Der Untergang des napoleonischen Reiches im Jahre 1815 verhinderte jedoch die Realisierung des Planes.

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts erlebte das Ruhrgebiet seinen ersten großen Wirtschaftsaufschwung, basierend auf Kohle- und Erzabbau, Stahlerzeugung und Metallverarbeitung. Zeitgleich wurde das Eisenbahnnetz umfangreich ausgebaut. Der Transportbedarf jedoch schon bald nicht mehr allein über die Schiene befriedigt werden. Die bereits vorhandenen Kanäle und die meisten Flüsse waren zudem für die nun modernen Dampfschiffe mit Ladekapazitäten bis zu 1.000t nicht mehr passierbar.

Dementsprechend besann man sich auf den Idee Napoleons. Unter den Industriellen des Ruhrgebiets fand seine Kanaltrasse besondere Zustimmung. Die preußische Regierung bevorzugte jedoch eine Strecke von Duisburg über Herne, Dortmund und Münster. Der Teutoburger Wald sollte bei Rheine umgangen werden. Trotz des erheblich längeren Weges versprach sich die Regierung deutlich geringere Bau- und Wartungskosten, da das Gelände wesentlich günstigere Voraussetzungen bot und weitaus weniger Schleusen zu bauen waren. Daneben plante man schon früh eine Verbindung zur Nordsee bei Emden (heute Dortmund-Ems-Kanal).

Doch nicht nur im Ruhrgebiet regte sich Widerstand: Die preußische Regierung hatte von Beginn an im

Sinn, den neuen Kanal über Weser und Elbe hinaus bis Berlin und zur Oder zu verlängern. Östlich der Elbe nutzten die dort ansässigen meist adeligen Großbauern ihren erheblichen Einfluss auf die Politik, um sich gegen das Vorhaben zur Wehr zu setzen. Ebenso kritisierten die kritisierten die Minenbetreiber im Saargebiet und Schlesien die massive Bevorteilung des Ruhrgebietes.

Es ist dem großen persönlichen maritimen Interesse des preußischen Königs (und deutschen Kaisers) Wilhelm II. zuzurechnen, dass die Planungen für die „Rhein-Weser-Elbe-Wasserstraße“ unbeirrt fortgesetzt wurden. Wilhelms Begeisterung für den Kanal ging so weit, dass er mehrfach den Landtag auf-

grund missliebiger Abstimmungsergebnisse in der Kanalfrage auflöste. Sein Ausspruch „*Deutschlands Zukunft liegt auf dem Wasser*“ galt also nicht nur für die Kriegsmarine und koloniale Ambitionen, sondern auch für die Heimat. Dennoch wurden aufgrund des politischen Widerstandes zunächst nur der heutige Dortmund-Ems-Kanal und der „Ems-Weser-Kanal“ von Ibbenbüren nach Minden mit einem „Anschlusskanal“ nach Hannover-Linden in Angriff genommen.

Osnabrück und der Kanal

Bis zur Planung des neuen Kanals hatte Schifffahrt in Osnabrück nur eine untergeordnete Bedeutung. Im Mittelalter befuhren friesische



Die beiden geplanten Kanaltrassen. Die rote Trasse wurde gebaut.²

² Karte: <http://www.catan.de>

Händler mit ihren Frachtkähnen die Hase bis Osnabrück, später versandete der Fluss aber zunehmend. Das und der stark gewundene Flusslauf machten eine wirtschaftliche Befahrung im 19. Jahrhundert unmöglich.

Das Frachtschiff stellte Ende des 19. Jahrhunderts vor allem für Massen- und Schüttgut (z. B. Getreide, Sand, Kies, Bruchstein, Erze, Kohle) die billigste Transportvariante dar. Daher zeigten vor allem der lokale Bergbau (Piesberg) und die Schwerindustrie (Georgs-Marien-Hütte, sowie Stahl- und Kupferwerke in Osnabrück) besonderes Interesse an einer Verwirklichung des Kanals. Dementsprechend forderten Stadtrat und Wirtschaftsvertreter, den Ems-Weser-Kanal in einer Schleife direkt an der Stadt vorbeizuführen (s. Karte auf der nächsten Seite). Dies wäre aufgrund des Geländes jedoch nur mit mehreren Schleusen möglich gewesen, zudem müssten alle den Kanal nutzenden Schiffe diese passieren. Das hätte einerseits die Bau- und Wartungskosten in unwirtschaftliche Höhen getrieben, andererseits wären auch die Fahrzeiten der Osnabrück nur passierenden Schiffe unnötig verlängert worden. Folgerichtig wurde diese Variante bald verworfen und Osnabrück sollte nun über einen Stichkanal mit dem Ems-Weser-Kanal verbunden werden.

Auch wenn sich nun einzelne, teils auch einflussreiche kritische Stimmen zu Wort meldeten, bestand grundsätzlich während der gesam-

ten Bau- und Planungsphase unter den kommunalen Politikern und Wirtschaftsvertretern ein hohes Interesse an einem Kanalanschluss.

Die Finanzierung des Kanals

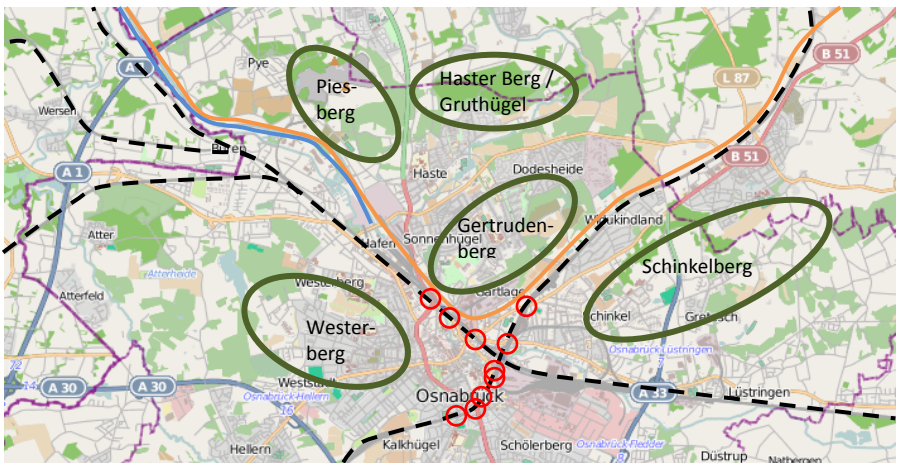
Dies wurde 1905 jedoch auf die Probe gestellt: Der Bau des Ems-Weser-Kanals sollte nicht allein aus der Staatskasse finanziert werden, sondern die anliegenden Kommunen mussten sich am Bau beteiligen. Zudem sollten sie garantieren, für etwaige wirtschaftliche Verluste des Kanalbetriebs aufzukommen. Osnabrück sollte sich mit insgesamt 145.371 Mark über 17 Jahre verteilt am Kanalbau beteiligen und garantieren, Verluste des Kanalbetriebs bis in eine Höhe von 123.167 Mark pro Jahr auszugleichen. Beide Zahlen entsprechen heute zweistelligen Millionenbeträgen in Euro.

Für die Stadt war das eine finanzielle Herkulesaufgabe, da während des Deutschen Kaiserreiches mehrere Großprojekte in der Stadt verwirklicht wurden: Zwischen 1871 und 1918 entledigte sich die Stadt ihrer Festungsmauern, erhielt eine Kanalisation und baute die Gleise der Staatsbahn um. Daneben wurden der Hauptbahnhof, der Hasetor-Bahnhof und der Güterbahnhof errichtet und eine Straßenbahn angelegt. Die Bevölkerung wuchs zudem um mehrere tausend Personen pro Jahr. Vor diesem Hintergrund ist anzunehmen dass der Kanalbau nicht die ausschließliche Aufmerksamkeit der Verantwortli-

chen genoss und die finanziellen Mittel begrenzt waren.

Mit dem Ausbau der Gleisanlagen hatte sich zudem noch ein weiteres Problem ergeben: In Osnabrück treffen sich die wichtigen und stark frequentierten Eisenbahnstrecken Berlin–Amsterdam und Hamburg–Köln. In den ersten Jahren nach Fertigstellung beider Bahnstrecken besaß die Stadt nur einen Personen- und Güterbahnhof an der Ost-West-Trasse (am heutigen Berliner Platz) und eine Haltestelle an der Bremer Straße. Der heutige Hauptbahnhof wurde 1895 in Betrieb genommen. Auch wenn die Reisenden nun unkompliziert umsteigen konnten, blieb das Problem hinsichtlich des

Gütertransportes. Daneben gab es massive Störungen des Straßenverkehrs: Wie man auf der untenstehenden Karte erkennen kann, ist die Innenstadt auf drei Seiten von Bahnstrecken umgeben (im Volksmund „der Eiserne Ring“), nur die Martinistraße, die Lotter und die Natruper Straße werden nicht von Bahngleisen gekreuzt. Alle anderen Ausfallstraßen wiesen Bahnschranken auf, denn die Bahngleise führten damals ebenerdig durch die Stadt. 1897/98 ermittelte die Handelskammer, dass die Schranken im Sommerhalbjahr im Durchschnitt sieben bis acht Stunden, im Winterhalbjahr fünfeinhalb bis sechs Stunden pro Tag geschlossen waren.



Die vom Stadtrat gewünschte Kanalschleife (orange) hätte zwischen den Hügeln im nördlichen Stadtgebiet durchgeführt werden müssen. In der Gartlage und bei Belm wären dafür jeweils mehrere Schleusen vonnöten gewesen. Realisiert wurde daher schließlich der Stichkanal (blau). In den Verhandlungen zur Finanzierung des Kanals konnte sich die Osnabrücker Seite wegen der Bahnleihe durchsetzen.³

³ Karte: <http://www.urlaubsziele.com>

Diese massiven Behinderungen störten die Entwicklung des örtlichen Gewerbes spürbar, zudem konnte die Straßenbahn nicht nach Norden und Osten erweitert werden. Es lag also im Interesse der Politik, die Gleise auf Bahndämme zu verlegen und die Ausfallstraßen darunter herzuführen. Es fehlten allerdings die Mittel, den Kanal und die Bahndämme aus dem Stadtsäckel zu finanzieren. Forderungen an die Eisenbahnverwaltung nach Abhilfe wurden zunächst abgelehnt.

Allerdings war man sich im Rathaus bewusst, dass der Ems-Weser-Kanal ohne die finanzielle Beteiligung der anliegenden Gemeinden nicht gebaut werden könnte. Das stärkte die Osnabrücker Position, sodass man im Januar 1906 mit der preußischen Landesregierung folgenden Kompromiss fand:

- Osnabrück übernimmt den vorgesehenen Anteil an den Kanalbaukosten und die geplanten Garantien für dessen Betrieb.
- Im Stadtgebiet werden die Bahngleise auf Staatskosten auf Viadukte verlegt. Den Umbau der Straßen finanziert die Stadt.
- Der Bau des Güterbahnhofs auf dem Fledder wird genehmigt (anderweitige Finanzierung).

Im Frühjahr 1906 wurde ein entsprechender Vertrag zwischen der Stadt und dem preußischen Staat

geschlossen. Damit war der Weg frei für die Detailplanungen und den Kauf des notwendigen Geländes.

Der Grunderwerb klappte bis auf einzelne Ausnahmen reibungslos. Kurz vor Beginn der eigentlichen Bauphase kamen jedoch Zweifel am Umfang der Hafenanlagen auf. Man entschied sich, das ursprünglich geplante zweite Hafenbecken nicht zu bauen (s. Plan auf der folgenden Seite). Der dort vorgesehene Öl- und Petroleumhafen wurde nach dem Zweiten Weltkrieg unterhalb der Haster Schleuse errichtet.

Kanal- und Hafenaufbau

Der Bau des Stichkanals wurde im Winter 1910/11 begonnen und am 1.11.1915 vollendet. Auf einer Gesamtlänge von 13 Kilometern wurde ein Kanalbett ausgehoben, das die Befahrung mit einem 1.000t-Schiff ermöglichte. Für entgegenkommende Schiffe wurden zwei Ausweichstellen gebaut. Der Höhenunterschied von 9,50m zwischen dem Ems-Weser-Kanal und dem Osnabrücker Hafen wurde mit zwei baugleichen Schleusen nahe Hollage und Haste überwunden. Die Schleusenkammern haben noch heute ihre ursprünglichen Abmessungen von 82 x 10m. Die Hubhöhe beträgt heute wie damals jeweils 4,75m. Die genaue Zahl der Bauarbeiter kann nicht mehr ermittelt werden, allerdings war sie wohl so hoch, dass die Georgs-Marien-Hütte während der Bauphase ernsthafte Probleme hatte, Arbeiter in ausreichender Zahl zu werben. Im Hafengebiet mussten

zunächst die Hase und die Netze in ihre heutigen Betten verlegt werden. Das Graben des Hafenbeckens ging im sandigen Boden zügig voran und die ersten Gebäude und die Gleise der Hafenbahn konnten 1914 fertiggestellt werden.

Der Ausbruch des Ersten Weltkrieges im Sommer 1914 wirkte sich schon bald in Form materieller und personeller Engpässe auf die Kanal- und Hafenbaustellen aus. Die Folge waren wiederkehrende Verzögerungen, sodass der Hafenausbau erst 1920 beendet wurde. Nichtsdestotrotz wurde im November 1915 auch im Hafen probeweise der Betrieb aufgenommen. Die offizielle Eröffnung der Osnabrücker Wasserstraße folgte dann am 3. April 1916 mit besagtem Schleppkahn.

Die beschriebenen Ereignisse zeigen, wie stark auf nationaler Ebene getroffene Entscheidungen das Leben im kommunalen Umfeld verändern können, aber auch wie mitunter kommunale Interessen Einfluss auf nationale Projekte nehmen.

„Was hat das alles – abgesehen vom Stichkanal – nun mit dem ORV zu tun?“ wird vielleicht der Eine

oder Andere fragen. Für den ORV ergibt sich ein konkreter persönlicher Bezug: Vergleicht man die Mitgliederliste der Osnabrücker Sektion der Lobbyorganisation „Verein zur Hebung der Fluß- und Kanal-schifffahrt in Niedersachsen“ aus dem Jahr 1890 mit der in der Vereinschronik zu findenden ORV-Mitgliederliste von 1925, tauchen hier wie dort die Namen Rudolf Gosling, Friedrich Kromschröder und August und Albert Brickwedde auf. Dass zwischen beiden Listen 35 Jahre liegen, zeigt, dass sich einige der prominentesten Mitglieder der frühen Tage unseres Vereins über Jahrzehnte nicht nur aus beruflichem, sondern auch aus privatem Interesse um unser Ruderrevier verdient gemacht haben. Ohne den Stichkanal gäbe es den Osnabrücker Ruder-Verein nicht.

Dieser Text beruht auf meiner Master-Arbeit, die ich im Winter 2012/2013 an der Universität Osnabrück verfasste. Auf Wunsch stelle ich gerne ein Exemplar der Arbeit leihweise zur Verfügung.
Christian Vennemann



Plan des Osnabrücker Hafens mit dem ursprünglichen zweiten Becken⁴

⁴ Karte: <https://www.bne.uni-osnabrueck.de>

WM- und DM-Empfang

von Matthias Bergmann

Trotz Piesberger Bergfest, Regenschauern und der gleichzeitig stattfindenden Regatta in Leer fanden sich erfreulicherweise zahlreiche Vereinsmitglieder am 4.9.2016 im Saal des Bootshauses ein, um unsere erfolgreichen Leistungssportler zu ehren.

Nach einführenden Worten von Jens-Peter Zuther stellte Matthias Bergmann kurz die Sportler vor und betonte dabei im Besonderen die starke Gemeinschaftsleistung der gesamten Trainingsgruppe. Durch die starke vereinsinterne Konkurrenz, gerade im Junioren A Bereich, konnten alle Sportlerinnen und Sportler auf den Zielwettkämpfen ihre Bestwerte abrufen.

Zwei Weltmeister in einem Jahr hatte es im ORV zuletzt im Jahre 2009 gegeben, sodass Jens- Peter und Matthias mehrfach unserem Trainer Martin Schawe für seine umsichtige und zielstrebige Arbeit mit der Trainingsgruppe ihren Dank aussprachen.

Zum Abschluss überreichte Jens-Peter unseren neuen Weltmeistern traditionell das Vereinsakko und lud die anwesenden Gäste zu Bier und Wurst ein.



WALLENHORST WOHNKONZEPTE

Planungsbüro für Innenarchitektur
Sandra und Jörg Wallenhorst

Zum Schäferhof 10
49088 Osnabrück
Fax. 0541 - 9116463

Tel. 0541 - 80019388
Mobil 0175 - 6929777
info@w-wie-wohnen.com



w-wie-wohnen.com
PLANUNGSBÜRO FÜR INNENARCHITEKTUR



Laden im
App Store

ANDROID APP BEI
Google play



GiroLive

Alle Vorteile mobil erleben!
Mit der GiroLive-App.

 Sparkasse
Osnabrück

Erleben Sie mehr Leistung, mehr Service, mehr Vorteile – mit der GiroLive-App auch mobil. GiroLive- und GiroLive young-Kunden entdecken ihre Vorteile, erfahren die neuste Informationen und erhalten die beste Übersicht über alle exklusiven Leistungen. Die GiroLive-App gibt es kostenlos fürs iPhone und für Android-Smartphones. Einfach im Apple App Store oder bei Google play vorbeischaun und los geht's! www.sparkasse-osnabrueck.de/girolive-app

Maklerbüro Wilhelm Droit



Seit 80 Jahren Ihr zuverlässiger Partner in Osnabrück. Rund um die Immobilie bieten wir Ihnen das komplette Dienstleistungsspektrum aus Verkauf, Vermietung und Verwaltung. Lassen auch Sie sich beraten und profitieren von unserer langjährigen Erfahrung!



Maklerbüro Wilhelm Droit GmbH & Co. KG

Möserstraße 36, 49074 Osnabrück

Telefon: 0541/3 38 92-0

E-Mail: info@maklerbuero-droit.de

www.maklerbuero-droit.de

Neues aus dem Vorstand

Liegenschaften:

- Die Steigleitungen für das Regenwasser vom Dach wurden ausgefräst und von innen neu verschalt. Hier konnte bislang noch kein erneuter Wassereinbruch festgestellt werden. Gleiches gilt leider nicht für andere Stellen am Dach: Hier befinden wir uns noch immer in Gesprächen mit der ausführenden Firma, die uns hoffentlich bald ein Sanierungskonzept vorlegen kann.
- Die Fenster zum Parkplatz wurden neu gestrichen, der Parkplatz und die Terrasse von Unkraut befreit. Vielen Dank an unseren „BuFDi“ Christian!
- Unser Saal erfreut sich zur Zeit einer sehr guten Auslastung durch externe Vermietungen. In diesem Zusammenhang wird überlegt, den Sanitärbereich im Rondell zu renovieren.

Sportbetrieb (Breiten- und Leistungssport):

- Die Kooperationsverträge mit den Schulen, die z. T. älteren Datums waren, werden momentan erneuert. Dabei haben wir auch ein neues Leistungsverzeichnis erstellt, welches auf Wunsch eingesehen werden kann.
- Durch einen erfreulich geringen Haushalt im Leistungssport ist es uns wahrscheinlich möglich, kurzfristig einen neuen Zweier ohne anzuschaffen. Gleichzeitig wird das Boot "Power Challenge" in die orange Nutzungsgruppe heruntergestuft und ist demnächst nach Absprache als Doppelzweier nutzbar.
- Wir bitten um Beachtung der ausgehängten Trainingszeiten sowie der Boots- und Nutzungsordnungen. Gleichzeitig bitten wir um Verständnis, wenn zu diesen Zeiten ggf. einige Boote den Sportlern dieser Übungsgruppen vorbehalten sind



Ihre Autovermietung
in Osnabrück und Umgebung

PKW mieten
ab EUR 20,- pro Tag
(inkl. 100 Km und Versicherung)

Unser Mietpark lässt keine Wünsche offen:

- Pkw-Flotte
- Kleinbusse
- Transporter
- LKW (bis 12 to.)
- PromoCar & FunCars
- Arbeitsbühnen
- Anhänger
- Kühltransporter

www.autovermietung-brehe.de



Hannoversche Str. 41 • 49084 Osnabrück • Tel. 0541 - 505850 • E-Mail info@autovermietung-brehe.de

Ruderzeiten im Osnabrücker Ruder-Verein

<u>Tag</u>	<u>Zeit</u>	<u>Veranstaltung</u>	<u>Betreuer/ Ansprechpartner</u>
Montag	10:00	Rudern für das gehobene Alter (Ab und um 60)	Ludwig Ellerbrake
	18:00	Ambitionierte Breitensportler (Fortgeschrittene)	Jochen Kruse
Dienstag	16:00	Junioren/innen A/B 2. WKE	Christian Schroeder (bitte vor erster Teilnahme bei Christian melden)
	17:00	Junioren/innen A/B Leistungssport	Martin Schawe (bitte vor erster Teilnahme bei Martin melden)
		Senioren 2. WKE	Matthias Bergmann
18:00	Anfängerausbildung Erwachsene	Informationen unter rudern@orv.de	
Mittwoch	10:00	Rudern für das gehobene Alter (Ab und um 60)	Ludwig Ellerbrake
	18:00	Allgemeiner Breitensport* (Fortgeschrittene)	Jochen Kruse (bitte vor erster Teilnahme bei Jochen melden)
		Seniorinnen 2. WKE	Lena Rauschenbach
Donnerstag	16:00	Junioren/innen A/B 2. WKE	Christian Schroeder (Anmerkung s. Dienstag)
	17:00	Junioren/innen A/B Leistungssport	Martin Schawe (Anmerkung s. Dienstag)
		Senioren 2. WKE	Matthias Bergmann
18:00	Anfängerausbildung Erwachsene	Informationen unter rudern@orv.de	
Freitag	17:00	Senioren 2. WKE	Matthias Bergmann
	18:00	Masters (Fortgeschrittene Rennboot)	Ludger Rasche
		Seniorinnen 2. WKE	Lena Rauschenbach
Samstag	10:00	Senioren 2. WKE	Matthias Bergmann
	11:00	Junioren/innen A/B Leistungssport	Martin Schawe ((Anmerkung s. Dienstag)
	11:30	Rudern für junge Erwachsene (Anfänger und Fortgeschrittene)	Michael Lanver (bitte vor erster Teilnahme bei Michael melden)
	13:00	Junioren/innen A/B 2. WKE	Christian Schroeder (Anmerkung s. Dienstag)
Sonntag	10:00	Senioren 2. WKE	Matthias Bergmann
	10:30	Masters (Fortgeschrittene Rennboot)	Ludger Rasche

*) Der Mittwochstermin ist der erste Anlauftermin für erwachsene Anfänger. Es besteht keine wöchentliche Anwesenheitspflicht, sondern es wird jede Woche neu geschaut, wer da ist und wer mit wem in einem Boot rudert. Zur Ausbildung werden Vierer-Teams gebildet, damit das Rudern schneller erlernt werden kann. Der Kurs setzt eine zweimonatige Probemitgliedschaft voraus, die zurzeit 50 Euro kostet. Nach dieser Zeit kann man Vollmitglied werden. Weitere Kosten fallen für den Kurs nicht an. Wenn Sie uns eine Email schreiben, geben Sie bitte Alter, Geschlecht und eventuelle Rudererfahrungen an.

Kontaktdaten der Betreuer und Ansprechpartner

Michael Lanver	0541-75049032	lanver@orv.de
Jochen Kruse	0541-16263	
Ludwig Ellerbrake	0541-434474	
Ludger Rasche		rasche@orv.de
Matthias Bergmann		bergmann@orv.de
Martin Schawe	0162-4175772	schaer@orv.de
Christian Schroeder	0178-7547189	

ORV-Termine bis zum Jahresende

08.-11.09.2016	World Masters Regatta, Kopenhagen, Dänemark
24./25.09.2016	Norddeutsche Meisterschaften, Hamburg & Langstreckenregatta „Um den grünen Moselpokal, Bernkastel
09./10.10.2016	Deutsche Sprintmeisterschaften, Krefeld
15./16.10.2016	Herbst-Cup, Essen-Kettwig
05.11.2016	Fari-Cup, Hamburg
18.11.2016	Siegeressen
17.12.2016	ORV-Ergocup
13.01.2017	Power Challenge

„Ab durch die Mitte!“ – Einmal quer durch Berlin

von Michael Schwarzwald

Die Strecke: 7 Tage im Juli 2016 - 200 km - Kanäle, Seen, Flüsse – Blaue Flotte plus ein Paddelboot – bestes Ruderwetter

Samstag: 12 Teilnehmer verlassen früh um acht mit zwei PKW, einem Bootsanhänger und einem Klapprad Osnabrück. Nach staufreier Anfahrt Einrichten bei den Wasserfreunden Berlin am Ostrand der Stadt in Erkner/Brandenburg. Kaffee und Aufriggern.

Sport: (15 km) Ausfahrt über die Müggelspree durch „Neu-Venedig“.

Kultur: „Neu-Venedig“ wurde vor neunzig Jahren ursprünglich zur Entwässerung der Spreewiesen angelegt und schon bald in hunderte von Wassergrundstücken aufgeteilt und an private Interessenten verkauft. Zur DDR-Zeit überwiegend in der Hand von SED-Funktionären. Passage entlang von Kaffeetafeln, Badenixen und Sportbooten. Schönes Restaurant direkt am See.

Sonntag: (31 km) Nach Osten über Flakensee, Löcknitz, Werlsee, Peetzsee, Möllensee mit Abstecher in den Kiessee und zurück (Übernachtung in Erkner).

Sport: angenehme Fahrt durch viel Natur.

Kultur: Was macht der Berliner am Wochenende? Strandbad besuchen,

Motorboot fahren – nicht repräsentative Erkenntnis!

Montag: (36 km) Richtung Innenstadt über Großer Kanal, Großer Zug, Zeuthener See, Dahme und Spree zur Treptower Rudergemeinschaft.

Sport: Eigentlich eine seenartige Erweiterung der Dahme, viel Grün, viele Wassersportvereine und deutlich ruhigeres Rudern als wochenends.

Kultur: Die traditionsreiche Rudergemeinschaft von 1879 liegt direkt am Plänterwald, nicht weit vom S-Bahn-Ring entfernt. Das Abendessen führt bereits direkt in die Großstadt.



Wasserpause auf dem Zeuthener See

Foto: Michael Stb.

Dienstag: (29 km) Berlin-Mitte – Binzer Verbindungskanal und Neuköllner Kanal, Landwehrkanal, Spree und Hohenzollernkanal. Übernachtung beim Ruderclub Phönix.

Sport: Verschiedene Kanäle bei mäßigem Berufsverkehr ermöglichen reibungslose Bewältigung der Tagesetappe; Industrieschleuse in Neukölln.

Kultur: interessanter Mix aus alter und neuer Industrie, Umnutzung

historischer Gewerbebauten, Türkenmarkt am Maybachufer und zahlreichen Brücken und Durchfahrten, die man auch aus dem letzten Städtetrip in die Bundeshauptstadt kennt. Vorherige Lektüre der einschlägigen Reiseliteratur empfiehlt sich! Außerdem Kreuzung des Zoologischen Gartens und Pause am Fuß des Belvedere im Schlosspark Charlottenburg. Angenehme Übernachtungs-Location in unmittelbarer Nähe zur „Reichsforschungssiedlung Haselhorst“, mit der in den zwanziger Jahren versucht wurde, das Wohnraumproblem der rasant wachsenden Metropole zu lösen. Einflugschneise des Flughafens Tegel – aber man gewöhnt sich daran!



Auf dem Landwehrkanal am Deutschen Technikmuseum

Foto: Björn Ellinghoff

Mittwoch: (30 km) Ausfahrt zum Tegeler See und anschließende Weiterfahrt nach Heiligensee, alternativ Rückfahrt, Kleiderwechsel und Landgang Richtung City.

Sport: Kurze Fahrt über die Havel nach Tegel und nach Heiligensee.

Kultur: Am Tegeler See die Borsig-Villa, heute Akademie des Auswärtigen Dienstes. Der Stadtteil mit lebendiger Fußgängerzone, hoher Eisdielen-Dichte und sehenswerten umgenutzten Borsigwerken.

Am Heiligensee, gegenüber dem RV Saffonia, erhaltener Grenzturm, heute Museum der Grenzanlagen. Übernachtung erneut beim RV Phoenix.

Donnerstag: (27 km) Über Havel und Wannsee nach Potsdam; von dort mit dem Auto nach Werder zum dortigen Ruder-Klub.

Sport: Überwiegend breites Fahrwasser entlang dem Grunewald. Anlegen beim Yachtclub Potsdam.

Kultur: Sehenswert sind gleich zu Beginn Altstadt und Zitadelle Spandau, eine der bedeutendsten Festungen Europas. Der Wannsee wartet mit dem legendären Strandbad auf, aber auch die Pfaueninsel wird passiert (fährt man nicht durch den Kleinen Wannsee und Griebnitzsee). Am ganzen Ufer zahlreiche mondäne „Einfamilienhäuser“, z.B. die Villa Lemm von Hartwig Piepenbrock mit ihrem Skulpturenpark. Nach Durchfahrt der Glienicker Brücke, einst spektakulärer Ort von deutsch-deutschen Agentenaustauschen, Rast im Babelsberger Park. Nach Vertäuen der Boote im Potsdamer Yachtclub Besichtigung des Parks Sanssouci.



Sonnenuntergang an der Havel in Ketzin

Foto: Michael Franke

Freitag: (24 km) Über Havel, Jungfersee, Sacrow-Paretzer-Kanal, Schlänitzsee und Havel zum Seesportclub Ketzin.

Sport: Gegensätzliche Tour zwischen langweiligem Kanal und See­stücken mit Schwedencharme.

Kultur: Frühzeitiger Stop an den Ufern des Cäcilienhofes, 1945 Schauplatz der Potsdamer Konferenz. Herausgeputztes Fischerdorf

Ketzin mit Storchennest vor der Unterkunft.

Samstag: (15 km) Heimreise nach letzter Fahrt zurück nach Werder, dort Abbriggern.

Was nicht drin steht: Meist fuhr ein Teilnehmer nach zwei Drittel der Strecke mit Rad oder S-Bahn zurück, um das Auto mit Anhänger zu holen. Es empfiehlt sich, bereits bei der Planung die Haltestellen auszusuchen, bzw. eine Fahrtbeschreibung für den Radfahrer vorzuhalten.

Fazit: Eine unbedingt empfehlenswerte Tour, die durch die große Fülle unterschiedlicher Landschaftseindrücke zwischen Natur pur und Großstadt live ihren Reiz erhält.

Meyer·Entsorgung



**IHR ENTSORGUNGSPARTNER
IN DER REGION**

• Containerdienst • Rohrreinigung • Entrümpelungen • Miettoiletten

Wir beraten Sie gern!

Telefon 0541 584880 . Telefax 0541 5848840 . www.meyer-entsorgung.de

Wanderfahrt auf dem Main

von Markus Heineking

Zum 15-jährigen Jubiläum der Rudergemeinschaft Osnabrück-Nordhorn fuhren wir Ende August wieder auf den Main. Geplant war, dass wir ohne Landdienst mit der „Käpt'n HSM“ fahren. Leider musste unser fünfter Mann kurzfristig krankheitsbedingt absagen, sodass wir den „Bunten Hund“ verladen haben. Der „Bunte Hund“ lässt sich mit seinem Bugsteuer deutlich einfacher steuern, als nur mit Überziehen. Angekündigt waren 4 Tage Sonne mit jeweils über 30 Grad.

Die erste Etappe, Kitzingen-Würzburg, sind wir zur Eingewöhnung ohne Gepäck gefahren. Die sommerlichen Temperaturen haben auch diverse Schwimmer im Main genossen, auf die der Steuermann achten musste.

Übernachtet haben wir beim ARCW Würzburg. Dieser liegt traumhaft an einem kleinen Seitenarm des Mains. Der Verein verfügt über eine professionell ausgestattete Küche, einen schönen Clubraum, in dem wir übernachtet haben und auf der Außenanlage über eine Grillmöglichkeit.

Freitagmorgen sind wir um 6:00 Uhr aufgebrochen, um das Gespann in Kitzingen abzuholen und zum Tourziel Wertheim zu bringen. Gegenüber dem Ruderverein Wertheim befindet sich eine Bushaltestelle für den Bus nach Würzburg. Je

nach Verbindung gelangt man in 40 oder 60 Minuten nach Würzburg. Ab der Haltestelle „Würzburg Leistenstr.“ kann man das letzte Stück zu Fuß gehen. Für die Planung ist die Bahnauskunft sehr hilfreich. Zielhaltestelle ist „Würzburg Ruderzentrum“.

So konnten wir um 9:00 frühstücken und anschließend Richtung Karlstadt aufbrechen. Die geplante Mittagspause am Ruderverein Ochsenfurt haben wir ausfallen lassen, um in Karlstadt noch im Main baden zu können.

Der Ruderverein Karlstadt liegt gegenüber dem Schwimmbad und Campingplatz. Er wurde 2015 umfassend renoviert. Die Küche kann gegen eine Gebühr genutzt werden. In Karlstadt lohnt sich ein Spaziergang durch die wunderschöne historische Altstadt. Brötchen kann man am Campingplatz bestellen oder bei einem Bäcker in der Stadt kaufen.

Auf der Etappe von Karlstadt nach Marktheidenfeld lud ein Sandstrand in einer kleinen Bucht zu einer spontanen Kaffeepause ein. Wir sind vor dem uns entgegenkommenden, bergfahrenden Frachtschiff in die Bucht gefahren. Als wir gerade aussteigen wollten zog der Pott das Wasser aus der Bucht, um es anschließend mit der Heckwelle wieder in die Bucht zu drücken. Die Wellen brachen direkt vor dem Boot, weshalb wir sofort aus dem Boot springen mussten, um zu verhindern, dass es auf die Steine am

Ufer gespült wurde. Mit aller Kraft gelang es uns das Boot im tiefen Wasser zu halten und ein kentern zu verhindern. Dafür waren wir jetzt bis zur Hüfte pitschnass. **Merke:** Wellen wartet man immer im tiefen Wasser ab! Anlegemanöver fährt man am besten, wenn kein Schiff in der Nähe ist, das Wellen verursacht.

Kurz darauf kam ein weiterer Pott vorbei. Diesmal haben wir in weiser Voraussicht den „Bunten Hund“ in tieferes Wasser geschoben und die Welle abgewartet. Diesmal blieben wir trocken, jedoch war die Welle so hoch, dass sie unseren Rastplatz erreichte und fast unser Gepäck ins Wasser gespült hätte. **Merke:** Lagere Ausrüstung so hoch am Ufer, dass auch hohe Wellen sie nicht erreichen kann. Am besten nimmt man das Boot während der Pause aus dem Wasser.

Nach dieser Verzögerung wollten wir die geplante Mittagspause an der Schleuse Steinbach kurzhalten. Leider ist die Sportbootschleuse derzeit auf unbestimmte Zeit gesperrt, sodass wir die Großschiffahrtsschleuse nutzen mussten. Ein Umtragen ist am Main grundsätzlich nicht möglich, weil man unterhalb des Wehrs nicht mit dem Boot ins Wasser kommt.

Um zu schleusen muss man den Schleusenwärter anrufen. Dieser teilte uns mit, dass er einen Bergfahrer erwartet und wir anschließend einfahren könnten. Wir sollten uns noch einmal melden, wenn der Bergfahrer ausfähre. Dieser sei in

ca. 20 Minuten da. Nach 50 Minuten kam dieser tatsächlich. Der Schleusenwärter teilte uns daraufhin mit, dass er noch auf einen Talfahrer wartet, der noch 6km entfernt sei, mit diesem könnten wir schleusen. Nach 1,5 Stunden waren wir schließlich in der Schleuse und konnten unsere Fahrt fortsetzen. **Merke:** Bei Benutzung der Großschiffahrtsschleusen muss man mit längeren Wartezeiten rechnen. Informationen zu Schleusensperrungen gibt es online unter www.elwis.de.

Nach 46 km legten wir schließlich erschöpft in Marktheidenfeld an. Der Verein hier verfügt leider über keine Küche, dafür über einen großen Ergometer-Raum im Obergeschoss mit schöner Terrasse und einen Grillplatz vor dem Bootshaus.

Direkt gegenüber vom Verein befinden sich Lidl, Aldi, Netto und ein Getränkemarkt. Der Getränkemarkt verfügt über einen Kühlraum und verkauft entsprechend gekühlte Getränke. Ideale Voraussetzungen also für eine Fahrt ohne Landdienst.

Die letzte Etappe nach Wertheim mit zwei Schleusen führt entlang wunderschöner bewaldeter Ufer. Leider war auch hier die erste Schleuse gesperrt, so dass wir erneut einige Zeit auf die Frachter warten mussten. Wegen des guten Wetters war gefühlt jeder, der ein Motorboot auf diesem Mainabschnitt hat, mit seinem Boot unterwegs. Entsprechend viele Motorboote, mit zum Teil hohen Wellen-

gang, sind uns begegnet. An der zweiten Schleuse hatte sich sogar eine Schlange gebildet, so dass wir auch hier warten mussten.

In Wertheim angekommen boten uns die Wertheimer Kanuten Kaffee an, den wir dankend annahmen. Nach einem erfrischenden Bad am Steg ging es zurück nach Osnabrück.

Etappen:

- 1) Kitzingen-Würzburg 33,5 km
- 2) Würzburg – Karlstadt 27,5 km
- 3) Karlstadt – Markttheidenfeld 46,5 km
- 4) Markttheidenfeld – Wertheim 22 km

Frische Lebensmittel ONLINE bestellen!

oder **liefern lassen!**

Bestellen **Zeit auswählen** **Abholen**

Zum Forsthaus 6 • 49082 Osnabrück
 Iburger Straße 229 • 49082 Osnabrück
 Schützenstraße 58-60 • 49084 Osnabrück
 Rehmstraße 35 • 49080 Osnabrück
 Am Wulter Turm 2 • 49082 Osnabrück

edeka-moellenkamp.de

Wir bedanken uns sehr herzlich bei unseren Inserenten, ohne die die Veröffentlichung der „skulls“ nicht möglich wäre.

Wir bitten um Berücksichtigung bei anstehenden Investitionen

10 Titel auf den Landesmeisterschaften

von Christian Vennemann

Am Wochenende des 20./21.8. konnte das mit Abstand erfolgreichste Ergebnis bei Landesmeisterschaften der letzten Jahre gefeiert werden!

Insgesamt fischten die 25 (!) ORV-Starter 10 Goldmedaillen aus dem Wolfsburger Allersee:

- DOPPELLANDESMEISTERIN im Frauen-Einer (Sprint & 1000m): Johanna Heile
- DOPPELLANDESMEISTER im Senior-Mixed-Achter (Sprint & 1000m): Annika Gehrs, Johanna Heile, Svenja Bredenförder, Hannah Kleine-Pollmann, Timo Strunk, Christian Schroeder, Tobias Nave, Tim Tolhuysen, Stm. Moritz Jansen



Unter anderem gab es Doppelgold im Mixed-Achter

Bild: M. Schawe

- DOPPELLANDESMEISTER im Junioren A-Vierer ohne (Sprint & 1000m): Simon Weitzel, Jonas Krimpenfort, Paul Seiters, Moritz Willmann
- LANDESMEISTER im Männer-Doppelvierer (Sprint): Timo Strunk, Tobias Nave, Paul Seiters, Moritz Willmann
- LANDESMEISTER im Junioren A-Achter (Sprint): Vincent Sander, Lukas Hörnschemeyer, Bjarne Wallenhorst, Timo Strunk, Simon Weitzel, Jonas Krimpenfort, Moritz Willmann, Paul Seiters, Stm. Moritz Jansen
- LANDESMEISTER im Männer-Einer (Sprint): Christian Vennemann
- LANDESMEISTER im Junioren Zweier ohne Stm. A (1000m): Paul Seiters, Moritz Willmann

Daneben gab es noch weitere tolle Platzierungen, wie z.B. von Jonas Krimpenfort und Simon Weitzel, die für einen Doppelsieg im Junior A-Zweier ohne sorgten, oder den mehr als knappen zweiten Platz des Männer-Doppelvierers über 1000m. À propos Männer-Doppelvierer: Hier waren sogar zwei ORV-Quartette am Start: Die Masters nutzten die Landesmeisterschaft zur Vorbereitung auf die World Masters Regatta und belegten Plätze im Mittelfeld. Vielen Dank insbesondere an Ludger, der den Bootstransport durchführte!

Doppelgold und Platz 6 bei der Junioren- und U23-WM

von Christian Vennemann

Marcel Teckemeyer und Jonathan Reitenbach sind Juniorenweltmeister im Achter! Nachdem sich die amtierenden Junioren-Europameister im WM-Vorlauf noch ein wenig schwer taten und sich erst im zweiten Versuch über den Hoffnungslauf für das WM-Finale qualifizierten, drehte die deutsche Crew um die beiden ORV-Starter im WM-Finale am 28.8. auf der „Willem-Alexander-Baan“ nahe Rotterdam mächtig auf. Der Einsatz lohnte sich, denn im Endspurt konnte der deutsche Achter das bis dato führende US-Boot abfangen und mit der Winzigkeit von 3/100 Sekunden den Junioren-WM-Titel in der Königsklasse erneut nach Deutschland holen!

Damit krönten Marcel und Jonathan ihre tolle Saison und unterstrichen mit dem nunmehr fünften WM-Titel mit Osnabrücker Beteiligung in acht Jahren die Stärke des in Deutschland einmaligen Osnabrücker Systems aus Schulrudern und Leistungssport.

Beide Juniorenweltmeister erlernen das Rudern am Ratsgymnasium. Dort waren sie wichtige Säulen des beim Bundesfinale „Jugend trainiert für Olympia“ stets mit einer Medaille dekorierten „Rats-Achters“, der 2014 und 2015 vom „Deutschlandachter“ zudem zur Teilnahme an der

berühmten Henley Royal Regatta eingeladen wurde.

Nachdem sie im vergangenen Jahr aus Altersgründen aus dem „Rats-Achter“ ausschieden, schlossen sich Beide nun gänzlich der Trainingsgruppe von Martin Schawe an. Im täglichen Training entwickelten sich Marcel und Jonathan zu zwei der körperlich stärksten U19-Ruderer Deutschlands. Gemeinsam traten sie sowohl im Zweier ohne Steuermann, der kleinsten Bootsgattung im Riemenrudern, als auch im Vierer ohne Steuermann mit den ebenfalls begabten Paul Seiters und Moritz Willmann an. Insbesondere aufgrund ihrer beeindruckenden Physis konnten sich Marcel Teckemeyer und Jonathan Reitenbach für den deutschen U19-Achter empfehlen. Bundestrainer Bernd Nennhaus (Hamburg) formte aus dem Kandidatenkreis eine Einheit aus acht Spitzen-Nachwuchsrudern, die im Juli U19-Europameister und nun U19-Weltmeister wurden!

Bereits am Freitag zuvor erlebte Pia Greiten den bisherigen Höhepunkt ihrer Ruderkarriere: Im WM-Finale des U23-Frauenachters, das ebenfalls in Rotterdam ausgetragen wurde, kämpften sie und ihre Mitstreiterinnen lange und beherzt, mussten sich aber am Ende mit dem sechsten Platz begnügen.

Pia kann trotzdem mit dem Erreichten zufrieden sein. Die ehemalige Schülerin des Gymnasiums Carolinum versuchte sich schon



Marcel Teckemeyer (deutsche Mannschaft, 3. v. R.) und Jonathan Reitenbach (4. v. R.) bei der Siegerehrung in Rotterdam

Bild: M. Willmann

früh neben dem Schulrudern auf den Juniorenregatten des Deutschen Ruderverbandes.

Wiederholte Krankheiten und Verletzungen warfen die ehrgeizige Nachwuchshoffnung aber immer wieder zurück. Mit dem Übergang in die U23-Klasse entschied sich Pia für den Wechsel in den Bundesstützpunkt Dortmund und ein Studium an der dortigen TU. Damit einher ging auch ein Wechsel der Disziplin: Statt wie bisher dem Skullen widmete sich Pia nun dem Riemerudern. Der Erfolg des Jahres 2016 gibt ihr Recht.



Pia Greiten (r.) beim Gewinn der Bronzemedaille bei den diesjährigen Deutschen Jahrgangsmeisterschaften in Hamburg

Bild: Deutscher Ruderverband

Die nächste Ausgabe der „skulls“ erscheint im Januar 2017. Redaktionsschluss ist der 18.12.2016. Beiträge bitte an skulls@orv.de oder durch Abgabe im Geschäftszimmer.

Wir bitten insbesondere um Ideen und Beiträge zu einem Titelthema

Ergebnisse der Sommerregatten⁵

Internationale DRV-Juniorenregatta in München (7./8.5.2016)

- GOLD im Junior A-Vierer mit: Moritz Jansen (als Stm. in Rgm.)
- SILBER im Juniorinnen A-Achter & 4. Platz im Juniorinnen A-Vierer ohne Stf.: Svenja Bredenförder, Hannah Kleine-Pollmann
- 4. Platz im Junioren A-Achter: Marcel Teckemeyer, Jonathan Reitenbach
- 6. Platz im Junioren A-Vierer ohne: Marcel Teckemeyer, Jonathan Reitenbach Moritz Willmann, Paul Seiters

Internationale Belgische Meisterschaften in Gent (7./8.5.2016):

- BRONZE im Frauen-Achter: Pia Greiten (in Rgm.)

Große Bremer Ruderregatta(7./8.5.2016):

- 2 SIEGE IM Frauen-Doppelzweier: Johanna Heile (in Rgm.)
- SIEG im Junioren A-Doppelzweier: Lukas Hörnschemeyer (in Rgm.)
- SIEG im Junioren B-Doppelzweier LK II: Hennik Wallenhorst, Moritz Westerkamp
- SIEG im Junioren B-Doppelzweier LK I: Vincent Sander
- SIEG im Juniorinnen B-Doppelvierer mit: Elisa Saks (als Stf. in Rgm.)
- SIEG im Lgw. U23-Männer-Einer: Tim Tolhuysen

Juniorenregatta in Köln (21./22.5.2016):

- SIEG im Junioren B-Doppelzweier: Vincent Sander (in Rgm.)
- SIEG im Junioren A-Zweier ohne: Svenja Bredenförder, Hannah Kleine-Pollmann
- SIEG im Juniorinnen B-Doppelvierer mit: Maren Röwekamp (in Rgm.)
- SIEG im Junioren A-Vierer ohne: Marcel Teckemeyer, Jonathan Reitenbach, Paul Seiters, Moritz Willmann
- SIEG im Junioren A-Zweier ohne: Marcel Teckemeyer, Jonathan Reitenbach
- SIEG im Junioren A-Zweier ohne: Paul Seiters, Moritz Willmann

Kinder-Landesentscheid in Otterndorf (21./22.5.2016):

- LANDESSIEGER UND QUALIFIKATION FÜR DEN BUNDESWETTBEWERB im Jungen-Einer, Altersklasse 14 Jahre: Paul Leerkamp

⁵ Sofern kein gesonderter Bericht vorliegt.

DRV-Masters-Championnat in Werder/Havel (28./29.5.2016):

- SILBER im Masters-Mixed-Doppelvierer AK D: Helga Kalk-Fedeler, Hans-Günther Tiemann (in Rgm.)
- BRONZE im Masters-Männer-Doppelzweier AK E: Hans-Günther Tiemann (in Rgm.)

Internationale Ratzeburger Ruderregatta (4./5.6.2016):

- 2 SIEGE im Frauen-Achter: Pia Greiten (in Rgm.)

Internationale DRV-Juniorenregatta in Hamburg (4./5.6.2016)(zugleich nationale A-Juniorenrangliste im Einer oder Zweier ohne):

- 11. Platz im Junioren A-Zweier ohne: Marcel Teckemeyer, Jonathan Reitenbach
- 15. Platz im Junioren A-Zweier ohne: Paul Seiders, Moritz Willmann
- SIEG im Junioren A-Achter: Marcel Teckemeyer, Jonathan Reitenbach (in Rgm.)
- 2. PLATZ im Junioren A-Vierer ohne: Marcel Teckemeyer, Jonathan Reitenbach (in Rgm.)
- 3. PLATZ im Junioren A-Vierer mit: Moritz Willmann, Paul Seiders, Moritz Jansen (in Rgm.)
- SIEG im Juniorinnen A-Zweier ohne (keine Rangliste): Lena Löpker (in Rgm.)

Deutsche Jahrgangsmesterschaften U17, U19, U23 in Hamburg (23.-26.6.2016):

- GOLD im Junioren A-Achter: Marcel Teckemeyer, Jonathan Reitenbach (in Rgm.)
- SILBER im U23 Frauen-Achter: Pia Greiten (in Rgm.)
- SILBER im Juniorinnen B-Doppelvierer mit: Elisa Saks (als Stf., in Rgm.)
- BRONZE im U23 Frauen-Zweier ohne: Pia Greiten (in Rgm.)
- 4. Platz im U23 Frauen-Doppelzweier: Johanna Heile (in Rgm.)
- 4. Platz im Junioren A-Vierer ohne: Marcel Teckemeyer, Jonathan Reitenbach, Paul Seiders, Moritz Willmann
- 4. Platz im U23 Lgw. Männer-Doppelvierer: Tim Tolhuysen (in Rgm.)
- 4. Platz im Junioren B-Doppelzweier: Vincent Sander (in Rgm.)
- 5. Platz im U23 Frauen-Doppelvierer: Johanna Heile (in Rgm.)
- 5. Platz im Junioren A-Achter: Paul Seiders, Moritz Willmann, Moritz Jansen (Stm.) (in Rgm.)

Bundeswettbewerb der Kinder in Salzgitter (21./22.5.2016):

- BRONZE im Jungen-Einer, Altersklasse 14 Jahre: Paul Leerkamp

Junioren-Europameisterschaft in Trakai/Litauen (9./10.7.2016):

- EUROPAMEISTER im Junioren-Achter: Marcel Teckemeyer, Jonathan Reitenbach

Olympische Spiele in Rio de Janeiro/Brasilien (05.-21.8.2016):

- SILBER für den "Deutschlandachter", trainiert von Ralf Holtmeyer



Bild: www.deutschlandachter.de

Ruderregatta in Leer (3./4.9.2016):

- SIEG im Frauen-Achter (1000m): Maren Röwekamp, Christina Grimm, Lilly-Antoinette Engelbrecht-Schnür, Theresa Coppenrath, Svenja Bredenförder, Hannah Kleine-Pollmann, Lena Rauschenbach, Imke Wissing, Stf. Tina Hornung (Bremer RV 1882)
- SIEG im Juniorinnen B-Doppelvierer mit (Nachtsprint, 300m): Maren Röwekamp (in Rgm.)
- SIEG im Männer-Achter (Nachtsprint, 300m): Christian Vennemann (in Rgm.)
- SIEG im Junioren A-Doppelzweier (1000m): Bjarne Wallenhorst (in Rgm.)
- SIEG im Senioren-Mixed-Achter (1000m): Bjarne Wallenhorst (in Rgm.)



RUDERSCHUHE

www.ruderschuhe.com

ab 80,99 €



Hochwertige Klettverschlüsse

Stabile & biegsame Sohle

Korrosionsbeständige Metallösen



Hoodie

ab 39 €



Hochwertige Materialien

Hoher Tragekomfort

Kultiges Ruderdesign

www.jlsport.de

info@jlsport.de

Tel.: +49(0)7541/978 26272