



Bootsbau

Power Challenge – Was macht eigentlich ...? – Der neue Vorstand – Einflüsse auf die Bootsgeschwindigkeit – Grünkohlessen – Entwicklung des Bootsbaus – Ergebnisse der Frühjahrsregatten – Protokoll der JHV

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 das Innenleben unseres Bootes „Traumschiff“. (Foto: Matthias Bergmann)

Liebe Vereinsmitglieder, liebe Leserinnen und Leser,

Zur letzten Ausgabe der „skulls“ erreichten uns zahlreiche positive Kommentare und Rückmeldungen mit einigen tollen Ideen. Herzlichen Dank dafür! Wir freuen uns, einige Anregungen schon jetzt in der 189. Ausgabe umsetzen zu können.

Traditionell steht das Frühjahr im ORV ganz im Zeichen der gesellschaftlichen Veranstaltungen. Power Challenge, Grünkohlessen und die Jahreshauptversammlung seien hier als größte Ereignisse genannt. Der teilweise neu besetzte Vorstand hat die Arbeit aufgenommen und erste Veränderungen eingeleitet. Dementsprechend umfangreich sind daher die Berichte aus dem Vereinsleben und die amtlichen Mitteilungen.

Wie die Pferde ihren Reitern haben für uns die Boote eine ganz besondere Bedeutung. Uns erschien es daher interessant, einige grundlegende Prinzipien des Bootsbaus und die wesentlichen Einflüsse auf die Bootsgeschwindigkeit vorzustellen. Auch der Bootspflege wollen wir ein paar Zeilen widmen, denn unsere Boote sind nach dem Haus unser größtes Kapital.

Leider erreichten uns keine Berichte vom Wanderrudern. Wir würden uns freuen, demnächst auch hierzu wieder berichten zu können, denn Wanderrudern ist ein wesentlicher Bestandteil unseres Vereins.

Als Ausblick empfehlen wir die Teilnahme an einem der vielen Rudertermine und den Wanderfahrten.

Ein besonderer Termin ist natürlich das Sommerfest mit Achtercup und Drachenbootrennen am 13.8.2016. Auch das „Schlachtenbummeln“ auf den ausstehenden Regatten könnte sich – wie die ersten Ergebnisse zeigen – lohnen.

Unabhängig davon wünschen wir Ihnen und Euch ein sonniges Frühlings- und Sommerhalbjahr mit vielen schönen Stunden am Bootshaus und natürlich viel Spaß beim Lesen der „skulls“.

Die Redaktion

(Christian Vennemann & Matthias Bergmann)

Vereinsleben

- Power Challenge 3
- Grünkohlessen 4
- Nostalgie im Bootshaus 5
- Auf dem Hoffest der Artland Brauerei 6
- Ruderurse 2016 6
- Neue Terrassenmöbel 7
- Sommerfest und Achtercup 8

Amtlich

- Protokoll der Jahreshauptversammlung 9
- Der ORV-Vorstand für das Jahr 2016 19
- Kilometerstatistik und Fahrtenabzeichen für das Jahr 2015 20
- Neues aus dem Vorstand 24
- Bootsnutzung 25
- ORV-Termine bis September 2016 26

Titel

- Warum unsere Boote so gebaut werden wie sie gebaut werden 27
- Bugbälle 31
- Einflüsse auf die Bootsgeschwindigkeit 32
- Bootspflege 37

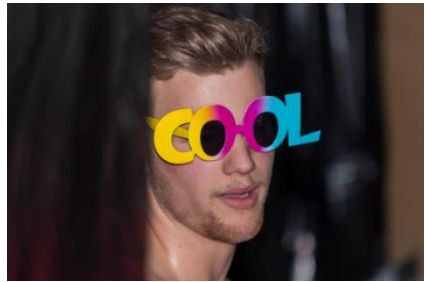
Rennrudern

- Deutsche Kleinbootmeisterschaften & DRV-Junioren-Frühfest 39
- Pia Greiten: Mein erstes Jahr am Stützpunkt Dortmund 39
- Ergebnisse der Frühjahrsregatten 42

Power Challenge

Das Ergebnis (Auszug)¹:

- | | |
|------------------------------------|----------|
| 1. Sören Kunde (Witten) | 281 Wdh. |
| 2. Jan-Philipp Möllmann (Bramsche) | 276 Wdh. |
| 3. Söhnke Bergmann (Hannover) | 250 Wdh. |
| 4. Timo Strunk (Carolinum/ORV) | 233 Wdh. |
| 5. Fabian Windhorn (ORV) | 233 Wdh. |



¹ Das vollständige Ergebnis und weitere Bilder können unter www.orv.de eingesehen wer-



Grünkohlessen

von Lena Rauschenbach &
Andreas Tönnies

Am 06.02. lud das Königspaar samt Ritterin zur traditionellen jährlichen Grünkohlwanderung ein. Vom Bootshaus führte uns die Route am Kanal entlang zur Hollager Schleuse. Für Abwechslung sorgten kleinere Spielchen und der ausreichend gefüllte Verpflegungswagen, der uns stets treu begleitete.



Nachdem wir alle ausgehungert am Bootshaus ankamen, erwartete uns ein festlich geschmückter Saal und leckeres Essen. Ein letzter aber zugleich besonders wichtiger Programmpunkt stand noch an. Der neue König und die Königin mussten standesgemäß ausgespielt werden.

Als Gewinner und somit als neues Königspaar setzten sich Juliane und Tobias durch, die sich Matthias zu ihrem Ritter erwählten. Das neue Königshaus hat nun im nächsten Jahr die Aufgabe das Grünkohlessen auszurichten und die langjährige Tradition am Verein aufrecht zu erhalten.



Die neuen Herrscher Königin Juliane & König Tobias mit Ritter Matthias

Nostalgie im Bootshaus

von Ludwig Ellerbrake

Zwei Schätze des ORV haben in der Mitte des Bootshauses wieder ihren Platz gefunden:

Einer ist das Gemälde, welches das alte Bootshaus am Schleusenweg zeigt, gemalt von Franz-Josef Langer in Öl (als der ORV für so etwas noch Geld hatte und auch einsetzte). Der andere Schatz die Holzbildhauerei, der alte Schaukasten des ORV, der einmal in einer Nische am Marktplatz hing.



Beide Objekte sind zwar sicher aufgehängt, doch dass die wilden Tanzereien im ORV zu Karneval und

zum Saisonabschluss leider nicht mehr stattfinden, kommt der Sicherheit doch sehr entgegen. Ist das schon verlorene Nostalgie, kommt das mal wieder oder sind Gesang und gepflegte Tanzmusik nur noch privaten Feiern vorbehalten?

Aber auch ein sportliches Nostalgieobjekt hat wieder seinen alten Glanz – die alte Bank vor den Bootshallen war vor 61 Jahren der Rennpreis eines 1. Senior-Vierers m. Stm. der Mülheimer Regatta auf der Ruhr. Die Eisengießerei Hermann Wilhelm in Mülheim (Ruhr) hatte dieses schwere „Radaddelchen“ gestiftet und für die Trainingsleute war es sicherlich eine Riesenherausforderung, den Preis zusätzlich auf dem damals einachsigen Selbstbauhänger sicher zu vertäuen



Die Bank steht heute zwischen Werkstatt und Trainerraum und wurde jüngst von Ludwig restauriert.

Im Bootshausbild von Langer können Sie die Bank finden: Die Bildkomposition des Meisters hat die Bank an ihrem angestammten Platz, links im Bild zwischen den Birken vor der Werkstatt mit dem Tonnendach gesetzt. Die Werkstattgruppe um Onkel Walter (Schmidt) hat sich

dort sicher ausgeruht und 'ne Flasche Bier gelutscht, sich wieder vertragen und manche Sprüche gelassen. Auch viel Ruderlatein hat die Bank in all den Jahren ertragen, ohne großen Schaden zu nehmen.

Auf dem Hoffest der Artland Brauerei

von Christian Vennemann

Am 23.4. besuchte eine kleine Gruppe das Hoffest unseres Sponsors, der Artland Brauerei in Nortrup. Elmar Wiemers, Inhaber der Brauerei freute sich sehr über das „kleine“, 1,65 m lange, Präsent zum Dank für die inzwischen sechs Jahre währende, großzügige Unterstützung.



Die ORV-Gruppe mit Herrn Wiemers (Mitte, mit Skull) und bei der Verkostung der Unterstützung

Angefangen mit der Unterstützung der ehemaligen Ruder-Bundesliga-Mannschaft, ist Herr Wiemers inzwischen eine tragende Säule von Power Challenge und Achtercup. Dafür bedanken wir uns herzlich! Nach der Übergabe des Skull konnten sich die mitgereisten ORVler bei

Live-Musik einmal mehr von der hohen Qualität der Unterstützung überzeugen.

Unabhängig von der guten Beziehung zur Artland Brauerei sei allen Leserinnen und Lesern der Besuch des Hoffestes an Herz gelegt. Es war ein wirklich schöner Abend!

Ruderkurse 2016

von Jochen Kruse

Auch in diesem Jahr gibt es wieder Ruderkurse. Dieses Mal aber getrennt nach Beginnern (um nicht das Wort „Anfänger“ zu benutzen) und Fortgeschrittenen. Dienstags und Donnerstags haben wir von 17:30 bis 19:00 und 19:00 bis 20:30 Uhr, sowie am Mittwoch um 18:00 Uhr für die Kurse insgesamt 18 Boote (74 Personen) auf dem Wasser. Auch in diesem Jahr reicht das Alter der Teilnehmerinnen und Teilnehmer von 14 Jahren bis 62 Jahren und 2/3 der Teilnehmer sind weiblich. Einen großen Dank an meine Mitausbilder Benno, Gisela, Jannes, Michael F. und S., Andreas R. und Stb., Markus und Björn.

Die „ZF-Betriebssportgruppe“ ist auf 14 Personen (inkl. der Kurs-Teilnehmer) angewachsen. Ein Großteil der Mittwochsgruppe rudert jetzt am relativ ruhigen Montag um 18:00 Uhr. Rudern am Mittwoch ist weiterhin möglich, auch wenn ab und zu die Anzahl der Boote knapp wird. Auch bilden sich mittlerweile kleine Grüppchen, die außerhalb der „offiziellen“ Ruderzeiten aufs

Wasser gehen. Bitte überlast uns zu den Ausbildungszeiten die C-Gigs. Mit Beginn der Sommerferien wird sich die Situation am Bootshaus auch wieder entspannen.

Neue Terrassenmöbel

von Ludwig Ellerbrake

Geplant waren sie schon lange, doch nie waren Zeit und Geld zum Holzkauf übrig bei unseren Dachproblemen.



Der „Uralt-Hock“: Immer noch schief, aber dank neuer Farbe wieder schön und bereit für die nächsten Jahre!

Da muss halt aus nix was gemacht werden! Der „Uralt-Hock“ fiel fast auseinander und wurde saniert mit Bordmitteln – Plastikscheiben aus

dem weggefallenen Hallentor I für die Tischabdeckung waren gut einsetzbar.

Aus vier großen Turnkästen mit löchrigen Lederbezügen wurden zwei intakte mit vom Schuster quergenähtem Leder. Die Turnkästen sind prächtiges Bauholz und nach dem Bauplan unserer vorhandenen Sitzmöglichkeit stehen auf der Terrasse jetzt zwei weitere baugleiche Sitzmöbel, die im Winter zerlegbar und einlagerfähig sind.



Des „Uralt-Hocks“ junge Brüder

Achten wir nun alle auf pflegliche Nutzung und hindern wir die Verschleppung über das ganze Gelände!

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

Osnabrücker
Achtercup 2016



Auf dem Stichkanal in Eversburg



Samstag 13. August

Sommerfest für die ganze Familie - Drachenbootrennen - ab 22 Uhr Party



**ARTLAND
BRAUEREI**



Stadtwerke Osnabrück
Immer für Sie da.

Osnabrücker Ruder-Verein - Glückaufstraße 16 - 49090 Osnabrück - www.orv.de

Protokoll der Jahreshauptversammlung 2016

1. Begrüßung und Ehrungen

Der Vorsitzende Jens-Peter Zuther eröffnet die Jahreshauptversammlung des Jahres 2016 am 19.02.2016 um 18.45 Uhr und stellt die ordnungsgemäße und satzungsgemäße Einladung fest. Der Vorsitzende bittet die jugendlichen und auswärtigen Anwesenden sich zu organisieren und entsprechend ihrer Anzahl Stimmen abzugeben. Jens-Peter Zuther begrüßt die anwesenden Mitglieder. Es sind 58 gültigen Stimmen im Saal vertreten. Weiter werden die anwesenden Ehrenmitglieder Werner Kretzschmar und Ludwig Ellerbrake begrüßt. Stefan Felsner als Mitglied des Vorstandes lässt sich durch Jens-Peter Zuther entschuldigen, da er derzeit im Ausland ist.

Der Vorsitzende bittet die Anwesenden, Dr. Heinrich Völkmann, Eckhard Schulz und Dr. Jürgen Peters, die im Jahre 2015 verstorben sind, zu gedenken. Der Vorsitzende bittet die Anwesenden sich zu erheben und den Verstorbenen still zu gedenken.

Jens-Peter Zuther dankt seinen Kollegen für die geleistete Arbeit im Jahr 2015 und entschuldigt sich zugleich für seine häufige Abwesenheit. Er begründet dies mit seiner erneuten Vaterschaft und einem beruflichen Wechsel. Er gelobt für die Zukunft Besserung.

Jens-Peter Zuther dankt Stefan Felsner, der es im letzten Jahr geschafft hat, für den ORV eine Stelle im Bundesfreiwilligendienst zu organisieren. Der Vorstand ist derzeit in Gesprächen zu diesem Thema.

Der Vorsitzende bedankt sich für die Aufmerksamkeit und gibt das Wort an Henning Winkelmann, den stellv. Vorsitzenden Sport, ab.

2. Berichte der Mitglieder des Vorstands

a. Bericht des stellv. Vorsitzenden Sport

Hennig Winkelmann eröffnet seinen Bericht mit einem sportlichen Rückblick auf das Jahr 2015. Die Ergebnisse des Vorjahres werden kurz dargestellt, da sie bereits auf dem Siegeressen geehrt wurden. Der Ausblick auf das Jahr 2016 sieht erfreulich aus, da bereits auf den dt. Ergometer-Meisterschaften im Januar 2016 gute Ergebnisse erzielt wurden. Hennig Winkelmann bedauert, dass die im Leistungssport gesetzten Sparziele des Jahres 2015 leider nicht erreicht werden konnten, führt aber zugleich an, dass im Vorfeld der Hauptversammlung bereits intensiv über Maßnahmen zur Kostenreduzierung nachgedacht wurde, Näheres hierzu folgt im Finanzbericht von Markus Heineking.

b. Bericht des stellv. Vorsitzenden Breitensport

Ludger Rasche dankt zu Beginn seines Berichts Jochen Kruse, der im Jahr 2015 die mitgliederstärkste Gruppe des Vereins, den Breitensport, durch Ru-

derkurse und Wanderfahrten zusammengehalten und gestärkt hat. Ebenso hat Jochen Kruse bei der Ausarbeitung des Berichtes, der gerade vorgetragen wird, sehr stark geholfen. Es gab neben den Wanderfahrten und Ruderkursen auch Volkshochschulkurse. Zudem haben sich Betriebssportgruppen von ZF und der Zeitung etabliert.

Ludger Rasche stellt kurz Christian Schröder vor, der voraussichtlich im Jahr 2016 die BFD-Stelle (Bundesfreiwilligendienst) übernehmen wird. Der Vorstand steht aktuell in Gesprächen mit ihm.

Aufgrund der notwendigen weiteren Instandhaltung des Bootshauses ist im Jahr 2016 kein Bootskauf geplant.

Der Vorsitzende meldet sich zu Wort und freut sich, dass es gelungen ist, über Jahre durch eine breit aufgestellte Mitgliedschaft und eine konstante Mitgliedszahl, eine gute Basis für den Verein zu schaffen, der durch die Beiträge der Mitglieder den Großteil seines Tuns finanziert.

c. *Bericht des stellv. Vorsitzenden Liegenschaften*

Andreas Lamkemeyer beginnt seinen Vortrag mit der geleisteten ehrenamtlichen Arbeit im Jahr 2015. Er dankt den anwesenden Daniel Klie, Michael Lanver, Daniel Loxtermann und Tobias Schlötel für die Erneuerung der Elektrik in den Bootshallen, der Werkstatt sowie den Außenbereichen der Bootshallen.

Tobias Nave hat sich ebenfalls eingebracht und Mittel für die Erneuerung der Fenster im Hantelraum besorgt. Hierfür geht ein Dank an die Anwesenden.

Andreas Lamkemeyer bittet die Anwesenden weiterhin bewusst mit der Energie im Gebäude umzugehen, die derzeitigen recht günstigen Energiepreise werden nicht immer auf einem so niedrigen Niveau bleiben.

Aufgrund von unvorhersehbaren Ereignissen im Gebäude, z. B. der Wassereintritt in der Hausmeisterwohnung, das Ablösen der Fliesen in der Herrendusche, der Wassereintritt im Gebäude durch die Dachentwässerung konnten geplante Renovierungen nicht in Angriff genommen werden.

Der Wasserdruck in den Duschen ist momentan provisorisch erhöht worden, der Filter wird hierfür derzeit umgangen. Es wird an einer endgültigen Lösung gearbeitet. Aufgrund der Kosten von ca. 10.000 Euro für eine professionelle Filteranlage ist dies zurzeit aber nicht umsetzbar. Alternative Lösungen für das Problem werden momentan diskutiert.

Andreas Lamkemeyer zeigt anhand einer Präsentation, wie der Wassereintritt im Bootshaus nach der Dachrenovierung zustande gekommen ist. Durch Fluten des Daches und Fahrten mit Kamerarobotern durch die Abwasserrohre des Daches konnte diese Erkenntnis gewonnen werden. Der Wassereintritt ist durch eine nun verstärkte Wasserableitung von dem Gefälledach bei Starkregen und einer hierfür nicht ausgelegten und durch Wurzelwachstum über die

Jahre verengten Wasserableitung ermöglicht worden Der Wassereintritt kam somit nicht vom Dach selber, sondern entstand durch Rückstau in den Rohren aus dem Boden. Auf den ORV kommt somit eine Erneuerung der Abwasserrohre des Daches zu, da diese beim Bau des Bootshauses ohne Dichtung eingebaut worden sind und zum Teil auch schon weitere Schäden aufweisen. Der Vorsitzende erklärt noch kurz, dass der ORV durch diese unschöne Gegebenheit jetzt einen sehr guten Überblick über die Abwassersituation im Bereich des ORV hat und die Unterlagen, wo welche Rohre liegen, nun auf einem aktuellen Stand ist.

d. Bericht des stellv. Vorsitzenden Administration

Jörg Dellbrügger nennt einen Mitgliederstand von 379 Personen zum Jahresende 2015 und zeigt sich erfreut über die neu hinzugewonnen Mitglieder, die vielfach aus dem Ausbildungsbetrieb stammen. Dadurch stieg der Anteil der Vollmitglieder unter den Vereinsmitgliedern. Ein Dank geht an dieser Stelle an Jochen Kruse, der den vorher von Lukas Tönnies geleiteten Ausbildungsbetrieb übernommen und weiter ausgebaut hat. Die Zahlen werden anhand von Grafiken den Anwesenden verdeutlicht. Hierbei zeigt sich auch, dass es dem Verein mittlerweile besser gelingt die Mitglieder nach der Schulzeit im Verein zu halten, als dies noch vor 10 Jahren der Fall gewesen war.



ARTLAND
BRAUEREI

e. *Bericht des stellv. Vorsitzenden Finanzen*

Markus Heineking stellt die Zahlen des Jahres 2015 vor. Die Ist-Zahlen der einzelnen Bereiche 2015 werden dargestellt. Die meisten Bereiche liegen im geplanten Budget, oder haben sogar etwas höhere Einnahmen als geplant generiert. So zum Beispiel im Bereich der Mitgliedsbeiträge, in der Werkstatt und im Bereich des Leistungssportes.

Bei den Ausgaben sind durch die aufwendigen Inspektionen des Daches (z. B. Kamerafahrten und Flutungen des Daches mit Ab- und Aufbau der Solaranlage) zusätzliche Kosten entstanden, wodurch geplante Tätigkeiten, unter anderem in den Umkleiden nicht in Angriff genommen werden konnten. Im allgemeinen Sportbetrieb sind ebenfalls höhere Kosten entstanden, da dort viel Ausbildungsarbeit geleistet wurde.

Der Leistungssport sticht mit Kosten von ca. 11.000 € über dem Plan negativ hervor. Dies ist vor allem dem erhöhtem Aufwand an Fahrtkosten zu schulden. Gespräche dies zu ändern, hat es, wie eingangs von Henning Winkelmann angekündigt, bereits gegeben. Diese werden sich in den Planzahlen für 2016 wiederfinden.

Auf Anfrage aus dem Plenum wird nach den recht hohen Energiekosten gefragt, da diese doch durch die installierte Solaranlage reduziert werden sollten. Andreas Lamkemeyer antwortet, dass die Solarerwärmung des Wassers durch die Dachreparatur für ca. 2/3 des Jahres abgebaut werden musste und hierdurch zu keiner Ersparnis beitragen konnte. Inzwischen ist die Anlage aber wieder installiert und in Betrieb.

f. *Bericht der Kassenprüfer*

Ingo Klute teilt als Sprecher der Kassenprüfer mit, dass die Kasse bei Markus Heineking geprüft wurde und keine Auffälligkeiten festgestellt wurden. Die Buchführung ist in seinen Augen sehr ordentlich gemacht worden und er empfiehlt den Anwesenden, dem Vorstand Entlastung zu erteilen.

g. *Entlastung des Vorstandes*

Jens-Peter Zuther gibt bekannt, dass sich die Anzahl der Stimmen im Saal zwischenzeitlich auf 61 erhöht hat.

Auf Anfrage wird die Entlastung des Vorstandes einstimmig, bei traditioneller Enthaltung des Vorstandes, erteilt.

Der Vorsitzende bittet die Anwesenden auf die erteilte Entlastung mit einem Getränk anzustoßen.

3. Wahlen

Jens-Peter Zuther sagt, dass es im Vorfeld der Jahreshauptversammlung Gespräche mit vielen Personen geben hat, die der Zukunftssicherung des Vereines gedient haben. Der Vorsitzende ist sehr froh, dass es im ORV viele Personen gibt, die sich aktuell einbringen und auch zukünftig den Verein unterstützen wollen.

Der Vorsitzende gibt zu seiner Person bekannt, dass er aufgrund seiner geänderten privaten und beruflichen Situation und vielen Gesprächen zu dem Entschluss gekommen ist, so die Anwesenden dies auch für gut heißen, sich erneut als 1. Vorsitzender zur Verfügung zu stellen.

Stefan Felsner lässt über Jens-Peter Zuther ausrichten, dass er im DRV nun auch für die Ruder-Bundesliga tätig sein wird und daher nicht erneut kandidieren kann. Jens-Peter Zuther dankt Stefan Felsner in Abwesenheit für sein Engagement, wodurch z. B. die Anwesenheit des DRV auf dem Jubiläum des ORV und die Einrichtung einer Stelle für den Bundesfreiwilligendienst zustande gekommen ist, sowie den jederzeit fundierten rechtlichen Beistand während seiner Tätigkeit.

Jens-Peter Zuther gibt das Wort an Henning Winkelmann ab, der obwohl er nicht turnusgemäß zur Wahl steht, bekannt gibt, dass er seinen derzeitigen beruflichen Schwerpunkt in Bremen hat und keine Chance sieht, sein Amt von dort aus entsprechend mit Leben zu füllen. Der Vorsitzende dankt Henning Winkelmann, der als relativ junger Mensch in den Vorstand gekommen ist, für seine geleistete Arbeit. Henning Winkelmann wird ein Geschenk und ein Blumenstrauß für die Lebenspartnerin gereicht, die durch seine Tätigkeit oft auf ihn verzichten musste.

Das Wort geht nun weiter an Andreas Lamkemeyer, der nach inzwischen 12 jähriger Vorstandsarbeit ebenfalls nicht erneut kandidieren möchte, aber weiterhin dem ORV mit Rat und Tat zur Verfügung steht. Auch Andreas wird mit Geschenk und Blumenstrauß gedankt.

a. *Wahlen des stellv. Vorsitzenden, des stellv. Vorsitzenden Sport und des stellv. Vorsitzenden Liegenschaften*

Jens-Peter Zuther stellt den Anwesenden ein mögliches neues Vorstandsteam in Aussicht, mit denen vor ca. zwei Wochen ein gemeinsames Gespräch geführt worden ist.

Matthias Bergmann steht für das Amt als stellv. Vors. Sport zur Verfügung. Andreas Tönnies hat sich bereit erklärt, das Amt des stellv. Vors. Liegenschaften zu übernehmen und Jens Wegmann kandidiert als stellv. Vorsitzender.

Der Vorsitzende macht den Vorschlag, den so genannten neuen Vorstand en bloc abzustimmen. Die drei Genannten stellen sich kurz vor und werden daraufhin bei Enthaltung des Vorstandes und eigener Enthaltung gewählt.

b. *Wahl des 1. Vorsitzenden*

Markus Heineking, stellt den Anwesenden die Frage nach dem 1. Vorsitzenden. Die Anwesenden bestätigen Jens-Peter Zuther daraufhin bei einer Enthaltung und traditioneller Enthaltung des Vorstandes.

c. *Wahl des stellv. Vorsitzenden Breitensport*

Ludger Rasche steht bereits nach einem Jahr erneut zur Wahl, da der Posten erst im letzten Jahr neu gebildet worden ist und nun turnusgemäß zur Wahl steht. Auf Anfrage steht auch Ludger Rasche erneut zur Verfügung.

Ludger Rasche wird auf Anfrage ebenfalls, bei traditioneller Enthaltung des Vorstandes und einer weiteren Enthaltung gewählt.

d. *Wahl des stellv. Vorsitzender Administration*

Jörg Dellbrügger steht auf Anfrage ebenfalls erneut zur Verfügung. Bei der traditionellen Enthaltung des Vorstandes und einer Enthaltung wird auch er erneut gewählt.

e. *Beirat, Kassenprüfer, Ehrenrat*

Für die Wahl der Beiratsposten wird ebenfalls das Blockwahlssystem vorgeschlagen.

Festwart: Auf Anfrage von Matthias Bergmann, ob Roland Leder dies übernehmen möchte, steht dieser zur Verfügung.

Jugendwart: Michael Lanver und Daniel Klie machen dies seit 11 Jahren, auf Anfrage stehen sie weiter zur Verfügung, sofern niemand Ambitionen hat, dies zu übernehmen.

Wanderwart: Jens Wegmann hat diesen Posten inne, sitzt aber nun im Vorstand. Auf Anfrage an Jochen Kruse, ob er dies übernehmen möchte, steht dieser zur Verfügung.

Pressewart: Christian Vennemann steht eigentlich nicht weiter zur Verfügung, da er bei der NOZ wenig Feedback auf seine Artikel gefunden hat. Jens Wegmann bietet ihm daraufhin, als Mitarbeiter der NOZ, seine Unterstützung im Kontakt mit den Kollegen der Sportredaktion an. Christian Vennemann willigt daraufhin ein, weiter als Pressewart tätig zu sein.

Aktivensprecher: Pia Greiten und Sebastian Schawe machen dies derzeit, sind aber nicht anwesend und studienbedingt auch nicht mehr in Osnabrück. Peter Puppe schlägt Svenja Bredenförder und Vincent Sander vor, Beide stellen sich hierfür auf Anfrage zur Verfügung.

Bootswart: Auf Anfrage steht Ludwig Ellerbrake weiterhin zur Verfügung.

Die Anwesenden wählen daraufhin den Beirat, bei einer Enthaltung eines Beiratsmitgliedes einstimmig.

Trainer: Auf Anfrage an die anwesenden Trainer, Martin Schawe und Peter Puppe stehen die Trainer ebenfalls erneut zur Verfügung.

„skulls“: Matthias Bergmann, Christian Vennemann und Andreas Tönies haben dies im Jahr 2015 übernommen und stehen trotz ihrer neuen Posten weiterhin zur Verfügung.

Hängerwart: Thomas Berlin steht ebenfalls weiterhin für die Anhänger zur Verfügung.

Ausbildung: Tim Tolhuysen, Jochen Kruse, Andreas Rechten, Joel Souza-Cabrera, Björn Eilinghoff und Weitere stehen weiterhin zur Verfügung.

Kassenprüfer: Ingo Klute, Christoph Spratte und Kerstin Horstmannr stehen auf Anfrage an Ingo Klute erneut zur Verfügung. Sie werden daraufhin einstimmig als Kassenprüfer gewählt.

Ehrenrat: Der Sitz im Ehrenrat vom verstorbenen Dr. Heinrich Völkman ist vakant. Benno Igelbrink wird gefragt, ob er diesen Posten übernehmen würde. Benno Igelbrink steht zur Verfügung und wird daraufhin einstimmig bei eigener Enthaltung gewählt. Wolfgang Meise, Hermann Wolf und Benno Igelbrink bilden somit den Ehrenrat.

An alle, die sich ehrenamtlich einbringen, geht vom Vorsitzenden ein großer Dank. Stellvertretend geht der Dank an Lena Rauschenbach, Roland Leder, Marco Hehmann, Tim Tolhuysen und viele Weitere, die sich stark bei der Ausrichtung von Vereinsveranstaltungen wie der „Power Challenge“ und dem Sommerfest eingebracht haben. Ohne diese Unterstützung der Mitglieder wären derartige Veranstaltungen nicht möglich.

4. Aufstellung des Haushaltplans für das Jahr 2016

Markus Heineking stellt den Haushaltsplan für das Jahr 2016, der sich stark an den Zahlen des Jahres 2015 orientiert, vor.

Die Liegenschaften erwarten eine erhöhte Einnahme, da im März der Zuschuss der Stadt zur Dachreparatur gezahlt wird. Die Summe von ca. 22.000 € ist aber ein durchlaufender Posten und geht sofort, wie von Anfang an geplant, in die Tilgung des Darlehns ein.

***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



Im allgemeinen Sportbetrieb gibt es keine Einnahmen im Bereich der Zuschüsse für Übungsleiter. Das ergibt sich daraus, dass im Verein derzeit keine abrechnungsfähigen C-Trainer vorhanden sind. Aus diesem Grund wird derzeit von einigen Mitgliedern ein C-Trainer Lehrgang besucht, so dass im Jahr 2017 hier hoffentlich wieder Einnahmen stehen werden.

Die Einnahmen im Leistungssport sind ebenfalls um 8.000 € reduziert, da die Leistungssportgruppe ihre Einnahmen und Ausgaben, die sie selbst zu tragen haben, zukünftig auch selber verwalten sollen. Dies sind Kosten für Übernachtungen und Verpflegung, die nicht mehr bei den Ein- oder Ausgaben auftauchen sollen.

Die geplanten Ausgaben liegen bei 190.698 €, der Bereich Liegenschaften sticht hier hervor, da hier ca. 25.000 € für den Erhalt des Gebäudes geplant sind.

Der Etat im Leistungssport hat sich fast halbiert, dies liegt an dem nicht berechneten Eigenanteil, sowie an einer erhöhten Eigenbeteiligung der Aktiven. Bei den Sportgeräten stehen 11.556 €, obwohl keine Boote angeschafft werden sollen, dies ergibt sich aus Kosten für eine geplante Erneuerung des kleinen Bootshängers sowie für Reparaturen von Booten, die immer anfallen.

Auf Anfrage aus dem Plenum, ob die Duschen renoviert werden, sagt Markus Heineking, dass hier lediglich die Erneuerung der Armaturen geplant ist und die geplante Renovierung 2016 dem strapazierten Budget zum Opfer gefallen ist. Es stehen hier „lediglich“ 22.000 € zur Verfügung, die vorrangig in die Erneuerung der Wasserrohre und anderen dringend notwendigen Reparaturen gehen werden.

Der Vorsitzende erklärt den Anwesenden, dass der geplante Haushalt mit 1.500 € überlastet ist. Es wird jedoch versucht, diese Entnahme über das Jahr auszugleichen. Hier sind Alle angesprochen, die Ideen haben, wie sich zusätzliche Einnahmen generieren lassen. Leider haben sich Sponsoren der letzten Jahre, wie die Stadtwerke zum Beispiel, aus der Förderung aufgrund von wirtschaftlichen Gründen stark zurückgezogen.

Auf Anfrage des Vorsitzenden wird der Etat einstimmig bei traditioneller Enthaltung des Vorstandes angenommen.

5. Beitragsanpassung

Der Vorstand hat in diesem Jahr keine Beitragsanpassung vorgesehen, sondern nur eine Umbenennung und Anpassung im Bereich der bisherigen Mitgliedsart „Wintersport“.

Die Wintermitgliedschaft ist bislang nur von November bis März gültig gewesen und sah eine Bootsnutzung nicht vor. Durch die erhöhte Nachfrage nach einer Mitgliedschaft, die lediglich die Hallen- und Kraftraumnutzung ermög-

licht, möchte der Vorstand den Namen dieser Mitgliedsart von „Wintersport“ auf „Hallensport“ ändern. Der Jahresbeitrag soll von derzeit 75 € auf 100 € pro Person angehoben und die Nutzung das ganze Jahr über ermöglicht werden. Den „Hallensportlern“ bleibt die Nutzung von Booten wie bisher untersagt.

Auf Anfrage aus dem Plenum nach der Höhe Beitrages für auswärtige Mitglieder, wird dieser mit 85 € genannt. Die Anwesenden wünschen sich hierauf, den Beitrag der „Auswärtigen Mitgliedschaft“ dem „Hallensport“ anzupassen. Zur Abstimmung kommt somit die Änderung der Mitgliedsart „Wintersport“ in „Hallensport“, deren Anpassung des Beitrages auf 100 € pro Jahr und die Ausweitung der Hallennutzung auf das ganze Jahr, sowie die Erhöhung des Beitrages für auswärtige Mitglieder auf 100 €.

Die Änderung wird einstimmig beschlossen. Wirksam wird dies satzungsgemäß erst im Folgejahr, also ab dem 01.01.2017.

6. Verschiedenes

Der neue Festwart Roland Leder bittet Alle, die mithelfen möchten, egal ob mit Tatkraft oder Ideen, sich bei der Planung und Durchführung von Veranstaltungen einzubringen.

Tobias Nave sagt, dass er mit einer großen Gruppe das Beachvolleyballfeld gepflegt hat und der schlechte Zustand einiger Bereiche des Vereinsgeländes oft daran liegt, dass kein Arbeitsdienst angeboten wird, der Wille zu helfen bei den Mitgliedern aber durchaus vorhanden ist.

Roland Leder regt daraufhin an, einen monatlichen Arbeitstermin zu installieren. So wird z. B. bei Angaria Hannover erfolgreich verfahren. Der Vorstand nimmt den Vorschlag wohlwollend auf und wird darüber beraten.

Michael Lanver meldet sich zu Wort und stellt vor, was im Bereich der Elektrik von ihnen im Jahr 2015 gemacht wurde. Im Bereich der Bootshallen wurde die komplette Elektrik erneuert und mit neuen Unterverteilungen versehen. Die Lampen sind durch LED-Lampen ersetzt worden und wurden mit Bewegungsmeldern versehen. Durch die neue Technik wird ca. 1/3 an Energieeinsparung bei doppelter Lichtstärke erreicht. Die Außenstrahler wurden ebenfalls durch LED-Technik ersetzt. 168 Stunden Arbeit sind hierbei entstanden, durch den ehrenamtlichen Einsatz sind dabei ca. 5.000 € Kosten eingespart worden. Als Team werden Daniel Klie, Tobias Schötel, Daniel Loxtermann und Daniel Kaufmann von Michael Lanver genannt.

Roland Leder spricht die Kooperation mit der Artland Brauerei an. Herr Wiemers unterstützt den Verein im Jahr mit ca. 800 Litern Bier. Die Bitte geht hier an den Vorstand, dass die Saalvermietung mit einer Verpflichtung gekoppelt wird, Bier der Artland Brauerei auszuschenken. Der Vorstand nimmt dies ebenfalls als Punkt mit auf.

Christian Vennemann regt die vermehrte Einsendung von Berichten für die Vereinszeitschrift „skulls“ an.

Jens-Peter Zuther bedankt sich bei den Anwesenden für ihre konstruktive Teilnahme und Bereitschaft, sich einzubringen.

Der Vorsitzende schließt um 21:27Uhr die Versammlung.

Jens-Peter Zuther
Vorsitzender

Jörg Dellbrügger
Stellv. Vorsitzender Administration

Der ORV-Vorstand für das Jahr 2016



Von links nach rechts: Jörg Dellbrügger (Administration), Ludger Rasche (Breitensport), Markus Heineking (Finanzen), Jens-Peter Zuther (1. Vorsitzender, sitzend), Jens Wegmann (2. Vorsitzender), Matthias Bergmann (Leistungssport), Andreas Tönnies (Liegenschaften)



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



Andreas Lamkemeyer (l.), Henning Winkelmann (r.) und Stefan Felsner (nicht im Bild) stellten ihre Vorstandsämter aus beruflichen Gründen zur Verfügung.

Vielen Dank für zwölf, bzw. drei Jahre Vorstandsarbeit

Kilometerstatistik und Fahrtenabzeichen für das Jahr 2015

Die vollständige Kilometerstatistik kann auf www.orv.de eingesehen und heruntergeladen werden.

Kilometerstatistik Gesamt – Top 10

Position	Name	Status	km	Fahrten	km/Fahrt
1.	Scholz, Bernd	Senior(in)	3310 km	189	17,5 km
2.	Vennemann, Christian	Senior(in)	2625 km	172	15,2 km
3.	Bredenförder, Svenja	Junior(in)	2529 km	89	28,4 km
4.	Kleine Pollmann, Hannah	Junior(in)	2126 km	76	27,9 km
5.	Tolhuysen, Tim	Senior(in)	2100 km	167	12,5 km
6.	Hörnschemeyer, Lukas	Junior(in)	1900 km	103	18,4 km
7.	Otte, Jan-Vincent	Senior(in)	1854 km	113	16,4 km
8.	Sander, Vincent	Junior(in)	1841 km	125	14,7 km
9.	Kalk-Fedeler, Helga	Senior(in)	1830 km	120	15,2 km
10.	Wallenhorst, Bjarne	Junior(in)	1799 km	105	17,1 km

Kilometerstatistik Senior weiblich – Top 5

Position	Name	km	Fahrten	km/Fahrt
1.	Kalk-Fedeler, Helga	1830 km	120	15,2 km
2.	Heile, Johanna	1755 km	129	13,6 km
3.	Grimm, Christina	862 km	75	11,4 km
4.	Coppenrath, Theresa	757 km	61	12,4 km
5.	Berlin, Eva	595 km	26	22,8 km

Kilometerstatistik Senior männlich – Top 5

Position	Name	km	Fahrten	km/Fahrt
1.	Scholz, Bernd	3310 km	189	17,5 km
2.	Vennemann, Christian	2625 km	172	15,2 km
3.	Tolhuysen, Tim	2100 km	167	12,5 km
4.	Otte, Jan-Vincent	1854 km	113	16,4 km
5.	Wagner, Dieter	1513 km	100	15,1 km

Kilometerstatistik Junior weiblich – Top 5

Position	Name	km	Fahrten	km/Fahrt
1.	Bredenförder, Svenja	2529 km	89	28,4 km
2.	Kleine Pollmann, Hannah	2126 km	76	27,9 km
3.	Greiten, Pia	1478 km	113	13,0 km
4.	Löpker, Lena	349 km	30	11,6 km
5.	Gehrs, Annika	117 km	10	11,7 km

Kilometerstatistik Junior männlich – Top 5

Position	Name	km	Fahrten	km/Fahrt
1.	Hörnschemeyer, Lukas	1900 km	103	18,4 km
2.	Sander, Vincent	1841 km	125	14,7 km
3.	Wallenhorst, Bjarne	1799 km	105	17,1 km
4.	Schroeder, Christian	1337 km	80	16,7 km
5.	Wulfange, Leon	1209 km	71	17,0 km



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

Fahrtenabzeichen des Deutschen Ruderverbandes

Kategorie Männer 1b (Jahrgänge 1955 – 1984, mind. 800 km, davon 160 km Wanderfahrt)

- Dieter Wagner
- Jochen Kruse
- Jens Wegmann
- Björn Eilinghoff
- Michael Franke

Kategorie Männer 1c (Jahrgänge 1954 und älter, mind. 600 km, davon 120 km Wanderfahrt)

- Bernd Scholz
- Peter Dorandt
- Clemens Diessel

Kategorie Frauen 2b (Jahrgänge 1955 – 1984, mind. 700 km, davon 140 km Wanderfahrt)

- Helga Kalk-Fedeler

Kategorie Jugend 3d (Jahrgänge 1999 – 2000, mind. 700 km, davon 3 Tage Wanderfahrten)

- Vincent Sander
- Bjarne Wallenhorst



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

Neues aus dem Vorstand

Liegenschaften:

- Im Mai/ Juni ist die Erneuerung der Beleuchtung für die Garagen und das Gebäude auf der Parkplatzseite geplant. Zudem soll ein Schaukasten an den Garagen befestigt werden.
- Dringend gestrichen werden müssen die Fenster zum Parkplatz, der ebenso wie die Terrasse vom Unkraut befreit werden muss.
- Weitere Überlegungen: Möglicher Anbieterwechsel Strom und Gas, Anschaffung eines Aufsitzmähers statt Mähdienst und die Reinigung des Gebäudes durch eine Reinigungsfirma.

Sportbetrieb (Breiten- und Leistungssport):

- Erfreulicherweise liegen sehr hohe Anmeldungen für das Erwachsenenrudern (vgl. Artikel von Jochen Kruse) vor. Vielen Dank allen Beteiligten!
- Durch den Unfall des Bootes Cool Runnings ist ab sofort das Boot KME als 2x nutzbar. Leider steht daher momentan ein 2- weniger zur Verfügung, kurzfristig kann hier leider keine Lösung geboten werden. Vermutlich wird eine Reparatur nicht wirtschaftlich sein, sodass wir für neuwertigen Ersatz sorgen müssen. Wie eine Neuanschaffung aussehen kann, wird derzeit noch überlegt, hängt aber auch von den finanziellen Möglichkeiten ab, da derzeit das Gebäude eine hohe Priorität besitzt.

Aus aktuellem Anlass folgender Hinweis:

Nutzung der steuermanslosen Boote / des Hantelraumes durch Mitglieder U19

Wir weisen an dieser Stelle ausdrücklich darauf hin, dass der **Hantelraum für minderjährige Sportler ohne Trainerbetreuung gesperrt ist. Gleiches gilt grundsätzlich auch für den Ruderbetrieb, insbesondere für das Benutzen von steuermanslosen Booten (vgl. Bootsnutzungsordnung).**

In der aktuellen Nutzungsordnung ist zudem eine orange Gruppe eingeführt worden. Das Rudern dieser orangenen Boote ist ausdrücklich an den Nachweis entsprechender Ruderfähigkeit gebunden und im Vorfeld mit dem Trainer oder Sportvorstand abzusprechen. Bei Fragen stehen wir Ihnen und Euch gerne zur Verfügung!

Bootsnutzungsordnung²



Jugendliche (U19) dürfen ungesteuerte Boote grundsätzlich nur in Trainerbegleitung rudern



Boote sind frei ruderbar

Für die Nutzung dieser Boote ist der erhöhte (Geld-) Rennbootbeitrag zu zahlen. Nutzung für Jugendliche nur nach Rücksprache (Trainer/Vorstand Sport).

Für Rennbootbeitragzahler ruderbar, sofern Rücksprache gehalten wurde (Trainer/Vorstand Sport).

Trainingsboote: Nutzung für Trainingsrunderer, nur in Ausnahmen nach Absprache mit dem Trainer/ Vorstand Sport.

Bootsname	Bootsklasse		Gewichtsklasse	Eigentümer
<i>Cool Runnings</i>	2x		Mittel (60-85kg)	ORV
<i>One4All</i>	4x		Schwer	ORV
<i>Ko-Ko2</i>	4x+/5x-		Gig	ORV
<i>Seoul</i>	1x		Schwer	ORV
<i>Container</i>	2-		Schwer (80-100kg)	ORV
<i>Bulldozer</i>	4-/4x		Schwer	ORV
<i>Allegro</i>	1x		Mittel (65-85kg)	ORV
<i>Italion Stallion</i>	2-/2x		Schwer (80-100kg)	ORV
<i>Stadt Osnabrück</i>	8+		Schwer	ORV
<i>Power Challenge</i>	2-/2x		55-75kg	ORV
<i>Men at Work</i>	4x/4-		75kg	ORV
<i>Osnabrugga</i>	8+		Schwer	ORV

Bitte bei allen Booten Veränderungen in der Riggerung nur in Absprache mit dem Bootswart oder dem Trainer vornehmen.

gez. Bergmann, stellv. Vors. Sport

gez. Rasche, stellv. Vors. Breitensport

² Auszug. Die vollständige und gültige Liste kann am Fahrtenbuch eingesehen werden.

ORV-Termine bis September

23./24.2016	Aaseeregatta Münster
06. – 08.05.2016	Int. DRV Juniorenregatta München & Regatta Bremen
21./22.05.2016	Juniorenregatta Köln
28./29.05.2016	Kinder-Landesentscheid Otterndorf und DRV Masters-Championnat Werder
03.-05.06.2016	Int. DRV Juniorenregatta Hamburg & Int. Regatta Ratzeburg
23.-26.06.2016	Deutsche Jahrgangsmeisterschaften U17, U19, U23 Essen
30.06.-03.07.2016	Kinder-Bundeswettbewerb Salzgitter
09./10.07.2016	Junioren-EM Trakai
06.-14.08.2016	Olympische Regatta Rio de Janeiro
13.08.2016	Osnabrücker Achtercup
20./21.08.2016	Landesmeisterschaften Wolfsburg
21.-28.08.2016	Junioren- & U23-WM Rotterdam
03./04.09.2016	Regatta Leer
24./25.09.2016	Norddeutsche Meisterschaften Hamburg & Langstreckenregatta „Um den grünen Moselpokal Bernkastel

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 Wülter Turm 2 • 49082 Osnabrück

edeka-moellenkamp.de

Warum unsere Boote so gebaut werden, wie sie gebaut werden

von Christian Vennemann

Warum werden unsere Boote eigentlich so gebaut, wie sie gebaut werden?

Rumpf

Die Geschichte der Sport-Ruderboote beginnt, wie so vieles in unserer Sportart, im England des 19. Jahrhunderts. Es ist nicht so, dass sich Einzelne entschlossen, Boote für Wettfahrten zu bauen und damit das sportliche Rudern begründeten. Vielmehr ist die Entwicklung der Boote ein langwieriger Prozess, der auch heute noch nicht abgeschlossen ist. Seit Beginn des 19. Jahrhunderts wurden Ruderboote an englischen Universitäten nicht mehr nur als reine Fortbewegungs- und Transportmittel, sondern auch als Sportgeräte verstanden. 1824 wurde mit dem *white boat* des Exeter College Oxford das erste spezielle Sport-Ruderboot konstruiert. Fünf Jahre später nutzten auch die Mannschaften der Universitäten Oxford und Cambridge vergleichbare Boote für das erste *boat race*. Die Boote verfügten über acht Ruderbänke, auf denen je ein Ruderer verschränkt zueinander („auf Lücke“) saß und einen Steuermannsitz. Das erste Sport-Ruderboot Deutschlands wurde 1836 vom Hamburger Ruder-Club von 1836 gebraucht aus England gekauft. Bei diesem Boot handelte es sich um

einen den oben erwähnten Booten ähnelnden Sechser. Man kann sich vorstellen, wie schwerfällig diese Boote gewesen sein mussten, zumal Ausleger und Rollsitze noch unbekannt waren. Der Hamburger Sechser soll 440 kg gewogen haben.

1844 wurde in England der Ausleger erfunden. Dies ermöglichte, den Rumpf erheblich schmaler zu bauen und so höhere Geschwindigkeiten zu ermöglichen. Die ersten Boote mit Auslegern ähnelten bereits heutigen Gig-Booten.

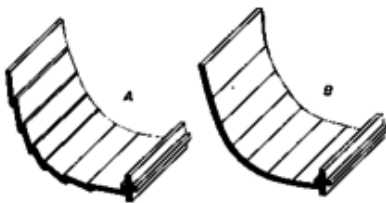
1857 wurden in den USA die ersten beweglichen Sitze entwickelt. Diese glitten auf stark gefetteten Schienen und erlaubten erstmals, Beinkraft für den Vortrieb zu nutzen. Der erste „echte“ Rollsitz wurde 1878 in England erfunden. Lange waren die Rollschienen auf 65 cm beschränkt und nicht verstellbar. Erst in den 1960er-Jahren setzten sich verstellbare Rollschienen mit der heutigen Standardlänge von 83 cm durch.

Die drehbar gelagerte Dolle wurde ebenfalls 1878 in England erfunden. Sie trug den durch die neuen Rollschienen nun längeren Ruderschlägen Rechnung und machte ebenfalls den vortriebswirksamen Einsatz der Beinkraft möglich.

Bereits zehn Jahre zuvor was das Fußsteuer erfunden worden und erlaubte nun Rudern ohne Steuermann.

Die Rümpfe wurden ursprünglich in Klinkerbauweise gebaut. Wie schon bei den Wikingern werden hier Rümpfe aus sich überlappenden

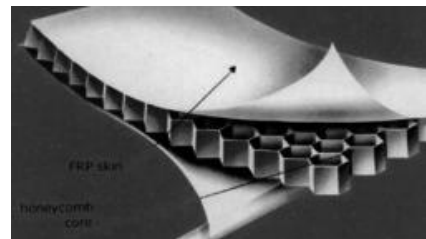
Holzplanken gebaut. Ein Nachteil ist, dass diese Bauweise sehr arbeitsintensiv ist (ein Boot kann bis zu 2.500 Nieten haben, die von Hand eingezogen werden müssen). Zudem gibt es Probleme mit der Abdichtung zwischen den Planken. Nachdem man vorübergehend die Boote in Karweel-Bauweise baute (die Planken werden stumpf aneinander gesetzt und verbunden, ebenfalls Probleme mit der Abdichtung), entwickelte sich in den 1950ern die Schalenbauweise. Hier werden gebogene Zedern-, später Sperrholzhäute mit dem Spantengerüst verbunden.



Klinker- (r.) und Karweel-Bauweise (l.) im Vergleich³

In den 1960ern entstanden die ersten Gigboote aus GFK.⁴ Diese hatten jedoch noch ein sehr hohes Eigengewicht und zogen mit der Zeit Wasser, sodass eine stetige Gewichtszunahme die Folge war. In folgenden Jahrzehnten konnten die Bootsbauer dann auf immer neue Materialien und Harze zurückgreifen, was immer leichtere und zugleich steifere Boote ergab.

Moderne Renn- und zunehmend auch Gig-Boote werden heute in der „Sandwich-Bauweise“ hergestellt: In eine Negativform des Bootsrumfepes wird zunächst die farbige Außenhülle des Bootes eingebracht. Diese besteht je nach Art des Bootes aus einer harzgetränkter Aramid-, Carbon- oder GFK-Schicht. Trotz ihrer geringen Stärke von max. 1 mm ist diese Schicht ein tragendes Element des Rumpfes. Die mittlere Schicht besteht aus einer wabenförmigen Struktur aus Nylon oder Spezialpapier, alternativ werden auch Hartschäume eingesetzt. Die innere Schicht besteht aus einer weiteren Schicht harzgetränkter Aramid-, Carbon- oder Kevlar-matten.



Die drei Schichten eines modernen Sandwich-Bootes⁵

Die drei Schichten werden aufeinander laminiert, anschließend härtet das Harz im Ofen aus. Einzelne Hersteller gehen aktuell dazu über, mit neuen Carbonarten zu experimentieren. Diese werden nicht mehr verklebt, sondern in

³ Bild: <http://www.rudern.de>

⁴ GFK = glasfaserverstärkte Kunststoffe

⁵ Bild: <http://www.rudern.de>

Vakuumöfen unter großer Hitze miteinander verbacken.

Bei beiden Varianten entstehen sehr steife und zugleich leichte Boote. Das geht soweit, dass sich die FISA aus Gründen der Chancengleichheit im Wettkampf genötigt sah, mit der Festlegung von Mindestgewichten für international eingesetzte Wettkampfboote erstmals Einfluss auf den Bootsbau zu nehmen. Grundsätzlich ist jedoch allen Mannschaften die Form des Ruderbootes in der entsprechenden Bootsklasse weiterhin freigestellt.

Ausleger

Wie oben erwähnt, entwickelte man in der Mitte des 19. Jahrhunderts die ersten Ausleger und man erreichte damit deutlich schlankere Bootsrümpfe, ohne die notwendige Spannweite zwischen den Dollen zu verlieren.

Schnell entwickelten sich die noch heute verwendeten, seitlich an der Bordwand angeschraubten Metallausleger, erst aus Stahl, später aus Aluminium.



Klassischer Ausleger an „Moby Dick“⁶

Neben den erwähnten Vorteilen haben die klassischen Ausleger allerdings auch Nachteile: Die Befestigung der Hauptstrebe des Ausle-

gers horizontal zur Fahrtrichtung ist für die Übertragung der Kraft nicht effektiv. Ein Gutteil der aufgebrachtten Kraft wird durch die Verwindung der Bordwand und der Spanten dem Vortrieb vorenthalten. Trotz dieses erheblichen Nachteils gegenüber anderen seitlich angebrachten Auslegertypen, setzte sich diese Variante über Jahrzehnte als Standardausleger durch, vermutlich weil nun eine regelmäßige Anordnung der Spanten im Rumpf möglich wurde. Um der Verwindung Herr zu werden und eine direktere Kraftübertragung zu ermöglichen, wurden den Auslegern später Druckstreben in Richtung des Buges hinzugefügt.

In den späten 1980ern und frühen 1990ern wurden die Aluminium-Streben der Ausleger nach und nach aus Carbon gefertigt. Die höhere Festigkeit des neuen Werkstoffs erlaubte es, die Ausleger bis auf die horizontal angebrachte Hauptstrebe und die Druckstrebe zu reduzieren.



Carbon-Druckstreben-Ausleger an „Roadrunner“⁷

Dadurch wirkt die Kraft zu einem erheblich größeren Anteil in Vortriebsrichtung und die Angriffsfläche für Wellen wird verringert. Dem

⁶ Foto: privat

⁷ Foto: privat

Problem der Verwindung versuchte man durch den Einbau einer Querstrebe zwischen den Befestigungen der beiden Druckstreben zu begegnen. Allerdings blieb das Problem bestehen. Zudem sind Carbon-Ausleger in der Anschaffung wesentlich teurer (ca. 800 € Mehrkosten pro Skull-Ruderplatz) und empfindlicher in der Handhabung: Carbon verbiegt sich bei Kollisionen nicht, es bricht. Dieser Auslegertyp wurde bis ca. 2008 flächendeckend im Spitzensport eingesetzt.

Bereits während des Baus der Regattastrecke für die Olympischen Spiele 2004 in Athen wurde klar, dass die Teilnehmer während der Regatta mit hohen Wellen zu kämpfen haben würden. Die Strecke im griechischen Schinias wurde in unmittelbarer Nähe zur Ägäis-Küste gebaut, doch Windschutz-Einrichtungen wie Deiche oder eine dichte Bepflanzung wurden nicht realisiert.

Vor diesem Hintergrund besann man sich auf eine Technologie, die in Nordamerika bereits länger bekannt war, die europäische Werften bis dato jedoch nur zögerlich genutzt hatten: Den Flügelausleger.

Im Gegensatz zu den herkömmlichen Auslegern werden Flügelausleger nicht seitlich am Rumpf, sondern oben an der Decks-kante befestigt. Dadurch ergibt sich nicht nur mehr Platz zwischen Ausleger und Wasseroberfläche, Flügelausleger tragen auch zur Querversteifung des Bootes bei, indem sie wie eine

Spange oberhalb des Stemmbrettes auf dem Rumpf sitzen. Eine Verwindung des Rumpfes durch die Vortriebskraft bleibt aus, denn die Kraft wirkt entlang der verstärkten Decks-kante in Fahrtrichtung. Dadurch sind Spanten in „Flügelbooten“ überflüssig geworden. In Verbindung mit Druckstreben können Flügelausleger auch aus Aluminium gefertigt werden.



Alu-Flügelausleger am Lgw.-Vierer ohne Südafrikas, Olympiasieger 2012⁸

Dennoch neigt Aluminium dazu, sich unter Druck zu verbiegen. Im Spitzensport geht man daher in den letzten Jahren vermehrt dazu über, Riemenboote mit Flügelauslegern aus Carbon zu auszustatten. Diese versprechen eine höhere Steifigkeit.



Carbon-Flügelausleger am britischen Frauen-Zweier ohne⁹

In den Skullbooten ging man sogar noch einen Schritt weiter und mach-

⁸ Foto: <http://www.filippiboats.it>

⁹ Foto: <http://www.empacher.com>

te sich daran, die Vorteile von Flügel- und Carbon-Druckstrebenauslegern zu kombinieren. Das Ergebnis ist der „Druckflügel“ oder „Backwing“, ein hinter dem Ruderer auf der Deckschante montierter Flügel ausleger.



Die Olympiasiegerin im Frauen-Einer 2012, Mirka Knapkova (Tschechien) mit Carbon-Druckflügel!¹⁰

Dieser vereint die direkte Kraftübertragung des Carbon-Druckstrebenauslegers und die große Wasserfreiheit des Flügel auslegers. Bereits sechs Jahre nach seiner Markteinführung ist der Carbon-Druckflügel zum Standard im Spitzensport geworden. Zunächst versuchte man sich auch hier mit Aluminium, viele Ruderer montierten aber bald ein „Flattern“ des Auslegers bei hohen Schlagfrequenzen. So wurde Carbon inzwischen auch hier zur Regel. Auch im Riemenbereich experimentierte man mit dieser Auslegervariante, konnte aber bislang noch keine zufriedenstellende Steifigkeit erreichen, die den höheren Kräften, speziell in der offenen

Männer-Klasse, gerecht wird. Nachteil dieser Auslegervariante sind die sehr hohen Anschaffungskosten, die noch über dem Carbon-Druckstrebenausleger liegen.

Bugbälle

von Ludwig Ellerbrake

... sind Gummiteile in Ballform, die auf Ruderbootbüge geschoben und durch zwei kleine Schrauben vom Abrutschen gehindert werden. Sie sollen bei Aufprall der Bootsspitze diese und im Falle auch den Aufprallgegner schützen.

Auch sollen sie im Wettkampf deutliche zeigen, welche Bootsspitze als erste durch das Ziel gegangen ist. Bei Rennbooten klappt das recht ordentlich.

Nur leider bei den Gig-Booten nicht, weil dann, wie es oft geschieht, das schwere Boot am Bugball aus dem Wasser gezogen wird. Was soll ein schwaches Gummiteil denn anderes machen, als abzureißen?

Also Gigbootfahrer: Der Bugball ist tabu! – Fasst bitte möglichst zu zweit in den Bugbauern – der hält das aus!

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

Wir bitten um Berücksichtigung bei anstehenden Investitionen.

¹⁰ Foto: <http://www.empacher.com>

Einflüsse auf die Bootsgeschwindigkeit

von Christian Vennemann

Nicht wenige Sportler und Trainer behaupten, nur mit dem besten Material könne die maximale Leistung erbracht werden. Zugegeben, dass man heute nicht mehr mit dem Holzachter von anno Zwieback zur Weltmeisterschaft fahren sollte, versteht sich von selbst. Dennoch hat im Rudern in den letzten Jahren eine Materialverliebtheit Einzug gehalten, deren Auswüchse ins Lächerliche reichen. Gerade zum Ende eines Olympiazklus' wird man Zeuge eines Wettrüstens, das von den Olympiakandidaten (wo es nachvollziehbar ist) über die U23 bis weit nach unten in die Juniorenklasse (wo es teilweise nicht mehr nachvollziehbar ist) beträchtliche finanzielle Mittel verschlingt. Die Bootsbauer erkennen selbstverständlich die Investitionsbereitschaft der Verbände und Vereine und kommen alle vier Jahre mit „bahnbrechenden“ Neuentwicklungen daher.

Doch was macht ein Boot schnell und was bremst es aus? Das herauszufinden gibt zahllosen Trainern und Bootsbauern täglich Lohn und Brot.

Vorweg: Die ultimative Antwort gibt es nicht. Im Folgenden sollen jedoch die wichtigsten Einflüsse auf Bootsgeschwindigkeit und Fahrzeit vorgestellt werden:

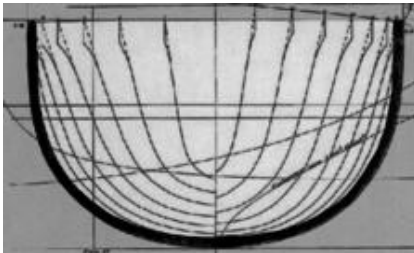
Bootsform

Eine alte Ruderweisheit besagt: „Länge läuft!“ Damit ist gemeint, dass vergleichsweise lang und schmal gehaltene Boote einen gleichmäßigen Bootslauf (während eines Ruderschlages) begünstigen und mit vergleichsweise wenig Aufwand hohe Geschwindigkeiten erreicht und gehalten werden können. Daneben gibt es Rennboote, die über einen höheren Anteil der Gesamtlänge eher breiter gebaut sind und dafür eine kürzere Gesamtlänge aufweisen. Das ermöglicht eine stärkere Beschleunigung am Start und begünstigt Sprints. Derartige Boote sind also „spritziger“, müssen jedoch mit mehr Kraftaufwand gerudert werden.

Sieht man sich auf Regatten um, erkennt man schnell, dass die meisten Mannschaften ähnliche Boote rudern. Selbst die unterschiedlichen Hersteller verfolgen in der Konstruktion ihrer Boote nicht mehr völlig unterschiedliche Ansätze. Das rührt daher, dass inzwischen alle Bootsformen PC-gestützt entwickelt werden. Lediglich einzelne Aspekte werden unterschiedlich stark akzentuiert.

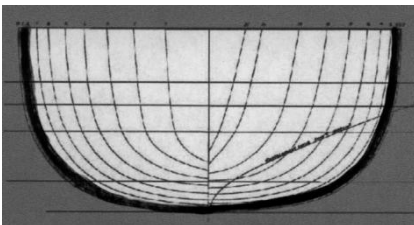
Interessant ist allerdings ein Blick auf den Querschnitt des Rumpfes: Bei modernen Rennbooten nähert sich der Rumpfquerschnitt einem Halbkreis an. Die Idee dahinter ist, dass derartig geformte Boote bei gleicher Wasserverdrängung die geringste benetzte Fläche aufweisen und daher den geringsten Wider-

stand haben. Allerdings liegt hier der Schwerpunkt sehr hoch, sodass diese Boote zum Rollen (seitliches Kippen) neigen. Es bedarf also einer technisch versierten Mannschaft, um den geringeren Widerstand vollends in Geschwindigkeit umsetzen zu können.



Halbkreisförmiger Querschnitt eines Ruderbootes¹¹

Daneben gibt es Boote mit einer abgeflachten Rumpfunterseite. Deren Querschnitt nähert sich einem „U“ an und wird entsprechend bezeichnet. Gut bei Gig-Booten zu erkennen.



U-förmiger Querschnitt eines Ruderbootes¹²

Hier ist der Schwerpunkt niedriger als in halbkreisförmigen Rumpfen, was die Boote stabiler im Wasser liegen und toleranter gegenüber Fehlern sein lässt. Allerdings ist der Widerstand dieser Boote bei gleicher Wasserverdrängung größer.

Bootshaut

Gemäß den *FISA Rules of Racing* ist es verboten, die Bootshaut mit Substanzen oder Strukturen zu präparieren, die die natürlichen Fließeigenschaften des Wassers positiv beeinflussen, etwa durch das Anbringen von riplets („Haihaut“) o. ä. Darunter fällt nicht das gelegentliche Polieren mit silikonfreien Polituren zu Pflegezwecken.

Ausleger

Bislang gibt es keine wissenschaftlichen Erkenntnisse, dass bestimmte Auslegertypen eine höhere Bootsgeschwindigkeit begünstigen. Gute Beispiele hierfür sind die Ergebnisse des Männer-Einers der Olympischen Spiele 2004 und 2008:¹³

2004 (Athen):

1. Olaf Tufte (Norwegen), Empacher mit klassischem Alu-Ausleger
2. Jueri Jansson (Estland), Empacher mit Carbon-Flügelausleger
3. Ivo Janakiew (Bulgarien), Empacher mit Carbon-Druckstrebenausleger

¹¹ Bild: <http://www.rudern.de>

¹² Bild: <http://www.rudern.de>

¹³ Alle Finalisten des Männer-Einers bei den Olympischen Spielen 2012 ruderten Boote mit Carbon-Druckflügeln

2008 (Peking):

1. Olaf Tufte (Norwegen), Empacher mit klassischem Alu-Ausleger
2. Ondrej Synek (Tschechien), Filippi mit Carbon-Druckstrebenausleger
3. Mahé Drysdale (Neuseeland), Kiwi International Racing Shell mit Alu-Flügel ausleger

Gleichwohl können z. B. Flügel ausleger bei Wellen weniger stör anfällig sein, was einen Vorteil für die Rudertechnik bedeuten kann.

Bewegliche Ausleger würden in Kombination mit einem fixierten Rollsitze die Geschwindigkeit des Bootes positiv beeinflussen, da das Stampfen des Bootes aufgrund des fixen Schwerpunktes minimiert würde. Dies wurde von der FISA jedoch verboten, Ausleger zählen seitdem zu den unbeweglichen Teilen des Bootes.

Bootsgewicht

Im September 2013 wurde auf der Studenten-EM im polnischen Posen der Achter der RWTH Aachen, ein Leihboot der TU Dresden, gemäß den *FISA Rules of Racing* vor dem Wettkampf verworfen. Da es sich um ein zwei Jahre altes, modernes Carbon-Boot handelte, war davon auszugehen, dass das FISA-Mindestgewicht für Achter (96 kg) im schlimmsten Fall geringfügig überschritten werden würde. Umso größer das Entsetzen bei den Aachenern und den Dresdenern, als die Waage 110 kg anzeigte. Sofort

wurde die betreffende Werft ange-rufen und eine Erklärung verlangt. Doch war es wirklich so schlimm?

Der international renommierte und Bootskonstrukteur Klaus Filter, auf dessen Entwürfen die Form des betreffenden Achters basierte, nahm den Vorfall zum Anlass, den Nachteil des durch Reparaturen schwereren Bootes mathematisch nachzuvollziehen.

Sein Ergebnis: Für eine Mannschaft mit einem Durchschnittsgewicht von 86 kg ergibt sich für das 110 kg schwere Boot eine um 0,016 m/Sek. geringere Durchschnittsgeschwindigkeit als für ein Boot mit dem Mindestgewicht von 96 kg. Für ein 2.000 m-Rennen bedeutet das einen Rückstand von 5,20 m oder 0,9 Sek. Ein derart geringes Geschwindigkeitsdefizit kann allein schon dadurch ausgeglichen werden, dass schwerere Boote lagestabiler und daher für technisch weniger versierte Mannschaften einfacher zu handhaben sind. In kleineren Bootsklassen dürfte ein höheres Bootsgewicht allerdings wesentlich größere Auswirkungen auf die Geschwindigkeit haben. Es würde wohl kaum jemand auf die Idee kommen, in einem 28 kg schweren Einer¹⁴ an Regatten teilzunehmen...

Wassertemperatur

Die immer wieder deutlichen Unterschiede hinsichtlich der Fahrzeiten in Winter- und Sommerrennen le-

¹⁴ Das FISA-Mindestgewicht für Einer beträgt 14 kg.

gen nahe, dass ein Zusammenhang zwischen der Wassertemperatur und der Geschwindigkeit besteht. Die Erklärung ist einfach: Bei Wärme bewegen sich die H₂O-Moleküle stärker als bei Kälte. Das ergibt eine geringere Dichte des Wassers, was geringere Reibung bedeutet. Allein dadurch sind in 20° C warmem Wasser über 2.000 m um ca. 5 Sek. schnellere Fahrzeiten möglich als in 5° C kaltem Wasser.

Strömung

Es ist offensichtlich, dass Strömung im Gewässer Einfluss auf die Bootsgeschwindigkeit hat. Die Stärke des Einflusses hängt von der Richtung und der Stärke der Strömung ab. Da die Strömung über die Breite eines Flusses gesehen nicht überall gleich ist, müssen internationale Meisterschaften auf stehenden Gewässern stattfinden, um für alle Teilnehmer in dieser Hinsicht faire Bedingungen zu schaffen. Ausnahmen sind kleinere Regatten, Langstrecken und Head Races.

Wind

Jedem aktiven Ruderer ist bekannt, dass Wind je nach Richtung und Stärke der Bootsgeschwindigkeit zu- oder abträglich sein kann. Interessant ist jedoch die Stärke des Einflusses: Bereits eine Windgeschwindigkeit von 6 m/Sek.¹⁵ kann enorme Auswirkungen haben:

Gegenwind, genau entgegen der Fahrtrichtung:

Bootsklasse (Die der Berechnung zugrunde liegende 2 km-Zeit)	Rechnerische Differenz zur Fahrtzeit
1x (7:04,6 Min.)	+90,3 Sek.
2- (6:54,9 Min.)	+75,5 Sek.
4- (6:20,2 Min.)	+67,0 Sek.
8+ (5:40,1 Min.)	+50,8 Sek.

Schiebewind, genau in Fahrtrichtung

Bootsklasse (Die der Berechnung zugrunde liegende 2 km-Zeit)	Rechnerische Differenz zur Fahrtzeit
1x (7:04,6 Min.)	-33,4 Sek.
2- (6:54,9 Min.)	-26,6 Sek.
4- (6:20,2 Min.)	-29,7 Sek.
8+ (5:40,1 Min.)	-18,0 Sek.

Seitenwind, 90° zur Fahrtrichtung

Bootsklasse (Die der Berechnung zugrunde liegende 2 km-Zeit)	Rechnerische Differenz zur Fahrtzeit
1x (7:04,6 Min.)	+9,9 Sek.
2- (6:54,9 Min.)	+13,8 Sek.
4- (6:20,2 Min.)	+10,8 Sek.
8+ (5:40,1 Min.)	+15,5 Sek.

Mensch

Wie so oft kommt dem „Faktor Mensch“ auch im Zusammenspiel mit dem Ruderboot eine entscheidende Rolle zu.

Es bedarf keiner weiteren Erklärung, dass die körperliche Konstitution der Ruderer hinsichtlich Kraft

¹⁵ Entspricht ca. 21-22 km/h = Windstärke 4 (mäßiger Wind)

und Ausdauer starken Einfluss auf die Bootsgeschwindigkeit hat. Gleiches gilt für das Zusammenspiel innerhalb einer Mannschaft und die Rudertechnik, wobei es „die eine optimale“ Technik nicht gibt. Gleichwohl gibt es einige grundlegende technische Prinzipien, die selbstverständlich Einfluss auf die Bootsgeschwindigkeit haben. Eine eingehende Erläuterung derselben würde jedoch hier den Rahmen sprengen und wird in einer der folgenden „skulls“-Ausgaben thematisiert werden.

Wie oben ersichtlich wurde, nimmt eine Vielzahl von Faktoren Einfluss auf die Bootsgeschwindigkeit. Strömung und Wassertemperatur können vernachlässigt werden, denn diese Faktoren sind in der Regel für alle Teilnehmer eines Rennens praktisch gleich. Wind kann den Ausgang eines Rennens beeinflussen, denn auf einer 100 m breiten Regattastrecke mit sechs Bahnen können unterschiedliche Windver-

hältnisse herrschen, wie man während der letzten olympischen Regatta oder immer wieder in Brandenburg/Havel erleben kann. Heute sind Carbon-Boote Standard im Rennrudern, sodass den Faktoren Mensch und Rudertechnik vermutlich die entscheidende Bedeutung zukommt. Vor diesem Hintergrund darf vor einer Investition die Frage gestellt werden: „Muss wirklich ein neues Boot für 10.000 bis 40.000€ gekauft werden?“ oder verlässt man sich auf den Spruch „Ein guter Ruderer ist in jedem Boot schnell“?

Den beiden vorhergehenden Artikeln liegen die unter <http://www.rudern.de> einsehbaren Auszüge des „Handbuchs für Ruderanlagen, Boote und Reparaturen“ des Deutschen Ruderverbandes in seiner dritten, überarbeiteten Auflage von 2014 zugrunde. Die dort verfügbaren Inhalte wurden nicht wortwörtlich, sondern in eigenen Worten des Autors und inhaltlich verkürzt wiedergegeben.



Bootspflege

von Christian Vennemann

541.000 € hätten wir zu kumuliert zu investieren, wollten wir unsere derzeitige Flotte durch werksneue Boote gleicher Bauart und Qualität ersetzen. Würden aktuelle Trends wie z. B. Flügelausleger und Erweiterungswünsche in vollem Umfang Berücksichtigung finden, läge das Investitionsvolumen deutlich über 600.000 €.

Einige Beispiele beliebter ORV-Boote verdeutlichen, welche Werte in unseren Hallen lagern:¹⁶

- „**Roadrunner**“: Empacher, Einer S15 (70-80kg), Carbon-Rumpf, Carbon-Decksante, Carbon-Druckstreben-Ausleger: **ca. 10.500 €**
- „**Jolly Jumper**“: Empacher, Zweier ohne Stm. Riemen/Skull R34 (75-90 kg), Carbon-Rumpf, Carbon-Decksante, Alu-Flügelausleger: **ca. 17.000 €**
- „**Siegfried Jaffé**“: Empacher, Vierer ohne Stm Riemen/Skull R44 (80-90 kg), Carbon-Rumpf, Carbon-Decksante, Alu-Flügelausleger: **ca. 24.000 €**
- „**Osnabrugga**“: Empacher, Achter mit Stm. R86 (85-100kg), Carbon-Rumpf, Carbon-Decksante, Alu-Flügelausleger, Teilstelle: **ca. 40.000 €**
- „**Bradi II**“ : C-Line, Gig-Doppeldreier ohne Stm., CFK-Rumpf, Holzdecksante, Holzinnenausbau, Alu-Ausleger: **ca. 12.000 €**
- „**Moby Dick**“: C-Line, Gig-Kombi-Vierer mit Stm. Riemen/Skull, CFK-Rumpf, CFK-Innenausbau, Holzdecksante, Alu-Ausleger: **ca. 15.000 €**
- **Riemen & Skulls**: Concept2 Ultralight, Carbonschaft, Kompositblatt teilw. mit Vortex-Kante: **1 Paar Riemen: 775 €, 1 Paar Skulls: 580 €**¹⁷

Die vorstehenden Zahlen unterstreichen, dass unsere Flotte nach dem Bootshaus den größten Posten im Vereinsvermögen darstellt.

Darüber hinaus haben unsere Boote für uns einen nicht bezifferbaren ideellen Wert. Ähnlich Reitern ihren Pferden fühlen sich viele Athleten und Mannschaften „ihrem“ Boot in besonderer Weise verbunden und nicht selten wird es im übertragenen Sinne als Mitglied des Teams betrachtet.

Doch wie alle Wertgegenstände will auch unsere Flotte permanent gepflegt werden. Daher hier nun ein Vorschlag zur gründlichen und werterhaltenden Bootspflege:

¹⁶ Die Preise orientieren sich an den aktuellen Katalogen der Hersteller und verstehen sich ohne Zubehör (Skulls/Riemen, Transporthüllen, etc.)

¹⁷ Anm. d. Red.: Der Verein besitzt ca. 90 Riemen- und Skullpaare.

1. Groben Schmutz (Pflanzenteile, Schmierfilm) mit dem Wasserschlauch abspülen, bei frostigen Temperaturen erfüllt ein Eimer kaltes Wasser den Zweck. (Der Gebrauch von Heißwasser kann im Winter zu einer Verformung des Rumpfes führen.)
2. Den ganzen Bootsrumpf außen mit den Lappen aus den hängenden Eimern feucht abwischen. (V. a. im Sommer gärt das Putzwasser trotz regelmäßigen Austauschs immer wieder. Es kann leicht mit dem Gartenschlauch und etwas Seife vom Waschbecken der Werkstatt ausgetauscht werden.)
3. Den Mannschaftsbereich innen trocken wischen. Rollen und Rollbahnen mit den dafür vorgesehenen Lumpen aus dem Korb zwischen B1 und B2 reinigen.
4. Das Abtrocknen mit einem alten Handtuch verhindert unansehnliche und später aufwendig zu entfernende Wasserflecken. (Mikrofaser-Tücher haben viele kleine „Haare“ aus Kunststoff. Diese schleifen langfristig den Lack vom Rumpf. Bitte nicht verwenden!)
5. Das Öffnen der Luftkästen ermöglicht die Verdunstung evtl. eingedrungenen Wassers und verhindert die Bildung von unangenehmen Gerüchen oder Schimmel. Größere Wassermengen bitte mit einem Schwamm entfernen und das Boot auf Lecks überprüfen.
6. Auch die Riemen und Skulls sollten bei Bedarf feucht abgewischt werden. Rückstände von geplatzten (Blut-) Blasen müssen in jedem Fall von den Griffen entfernt werden!
7. Ein- bis zweimal im Jahr verdienen unsere Boote eine Grundreinigung mit Wasserpass-Reiniger samt Politur zum Schutz des Lackes. Bitte nur in Absprache mit Ludwig durchführen.



Deutsche Kleinbootmeisterschaften und DRV Junioren-Rangliste

von Johanna Heile

Vom 15. bis 17.04.2016 fanden auf dem Fühlinger See in Köln die Deutschen Kleinbootmeisterschaften für die Senioren und Seniorinnen, sowie auch die Leistungsüberprüfung über 2000m für die Juniorinnen und Junioren statt.

Für die Senioren ging es bereits am Freitag auf die olympische Distanz. Hier wurden bereits die ersten Vorläufe im Einer und Zweier ohne gefahren. Neben Deutschlands besten Skullern und Riemern, die sich durch gute Ergebnisse für die Nationalmannschaft in diesem Jahr nominieren wollen, gingen auch zwei Sportlerinnen und ein Sportler vom Osnabrücker Ruder-Verein an den Start.

Pia Greiten wurde im Frauen-Zweier ohne Steuermann zusammen mit ihrer Mindener Partnerin Zweite im B-Finale und belegte damit insgesamt einen guten achten Platz. Johanna Heile und Jan-Vincent Otte starteten erstmals bei einem solchen Leistungsvergleich im Frauen- bzw. Männer-Einer. Gegen starke nationale Konkurrenz konnten sie zwar nur hintere Plätze belegen, dafür aber viele Erfahrungen mitnehmen.

Für die Junioren ging es einen Tag später am Samstag auf die schöne 2000m-Strecke auf dem Fühlinger See. Genau wie bei den Senioren

wurden auch hier am Sonntag die Finals ausgefahren. Jonathan Reitenbach und Marcel Teckemeyer konnten sich durch gute Ergebnisse aus den Vorläufen einen Startplatz im A-Finale sichern und wurden Fünfte im Junioren-Zweier. Moritz Willmann und Paul Seiters waren im C-Finale unterwegs und belegten insgesamt Platz 13. Svenja Bredenförder und Hanna Kleine-Pollmann belegten im Juniorinnen-Zweier Platz 12. Zum ersten Mal war auch Lena Löpker bei den A-Juniorinnen dabei und wurde, ebenfalls im Zweier ohne, gemeinsam mit ihrer Partnerin aus Aurich 18.

Für die beiden Junioren-Zweier ging es im Anschluss an die Rennen im Kleinboot auch noch in den Vierer. Hier fuhren die vier Sportler des Osnabrücker Ruder-Vereins zusammen in einem Vierer und mussten sich auf der Strecke mit Sportlern aus anderen Renngemeinschaften um die vorderen Plätze streiten. Am Ende wurde es ein guter zweiter Platz hinter der Renngemeinschaft aus Hamburg und Rostock. Somit wurden sie schnellster Vereinsvierer bei den Junioren.

Mein erstes Jahr am Stützpunkt Dortmund

von Pia Greiten

Im September letzten Jahres bin ich nach Dortmund gezogen, um dort Wirtschaftsingenieurwesen zu studieren und am Stützpunkt zu trainieren.

nieren. Das Training, dessen Start ich kaum erwarten konnte, begann vor allem mit viel Abwechslung. Da ich schon länger mit dem Gedanken gespielt habe, die Skulls wegzuhängen und mir den Riemen zu schnappen, bin ich viel Achter, Vierer ohne und Zweier ohne, aber auch weiterhin Einer, Doppelvierer und Doppelzweier gefahren. Bis zur Langstrecke Ende November in Dortmund gab es weder eine klare Entscheidung, noch hatte sich eine passende Zweierkombination ergeben. Daher ging ich dort im Einer an den Start. Mein 16. Platz im Feld mit den A-Frauen und eine deutliche persönliche Bestzeit auf dem Ergometer, bestätigten mir das Gefühl eines sehr guten Trainingsstandes. Nach der Langstrecke fuhr ich zum Skull-Lehrgang nach Leipzig, der allerdings nach nur einem Tag aufgrund zu vieler Ausfälle wieder abgesagt wurde. Dafür konnte ich kurzfristig am parallel in Dortmund stattfindenden Riemenlehrgang teilnehmen und traf die Entscheidung, endgültig zum Riemen zu wechseln. Nachdem ich über Weihnachten ein paar Tage in Osnabrück verbracht hatte, ging es über den Jahreswechsel ins Trainingslager im italienischen Saubaudia. In den knapp zwei Wochen haben wir viel im Zweier, ohne feststehende Besetzungen, aber auch im Vierer trainiert. Doch das italienische Urlaubsfeeling, welches durch gutes Essen und das Meer direkt vor unserem Zimmer aufkam, glich die schlechten Tage, an denen wir

Wind, Regen und Frost am Morgen trotzen mussten, aus. Zurück im noch kälteren Dortmund besetzte mein neuer Trainer Friedrich „Fri Wi“ Bücken endlich die Kombinationen für die kommende Saison. Mit Anna Brendel aus Minden konnte ich im Zweier bis zum DRV-Trainingslager Mitte Februar im spanischen Mesquienza noch nicht allzu viel trainieren.



Vierer-Training in Mesquienza/ESP

Dennoch kam das Großboottrainingslager mit insgesamt zwölf Riemerinnen nicht ungelegen. Durch die Stabilität des Achters und die Vorgabe der erfahreneren Ruderinnen konnte ich viel lernen und festigen. Generell war es für mich eine tolle Erfahrung und eine gelungene Abwechslung zwei Wochen lang mit dem gesamten U23-Bereich unter der Sonne Spaniens trainieren zu dürfen. Im Anschluss daran ging es zu Hause wieder in den Zweier, da die Langstrecke in Leipzig vor der Tür stand. So versuchten Anna und ich Schritt für Schritt uns weiter nach vorne zu arbeiten und das im

Trainingslager erlernte für uns zu nutzen. Zwei Wochen vor Leipzig überkam mich jedoch das Verletzungspech: Leider konnte ich nicht an den Start gehen. Den versäumten Ergotest konnte ich später mit 1,5 Sekunden über meiner Bestzeit problemlos nachholen. Allerdings ließ sich der durch die Pause bedingte Trainingsrückschritt nicht so schnell kompensieren. Daher mussten wir die letzten drei Wochen bis zum Start der Regattasaison nutzen, um in den Schwung für die 2000m zu kommen. Dazu hatten wir eine Woche vor den Kleinbootmeisterschaften in Köln noch die Gelegenheit, auf dem Fühlinger See zu trainieren und einige Belastungen im Albano-System zu fahren. Diese Strecken waren bei uns nicht so gut, sodass wir in der darauf folgenden Woche mit der Gewissheit, uns keinen Fehler erlauben zu dürfen, nach Köln reisten. Unsere Zielsetzung war es, unter die Top 12 der U23-Klasse zu fahren, um uns für die zweite Kleinbootüberprüfung zu qualifizieren. Mit Kampfeswillen und Köpfchen fuhren wir vier ordentliche Rennen, in denen wir uns nach und nach steigern konnten. Im Halbfinale am Samstagnachmittag lagen wir bis kurz vor Streckenende auf dem zweiten Rang, mussten dann allerdings noch zwei Boote ziehen lassen, da uns – durch den Hoffnungslauf am Morgen – ein paar Körner fehlten.



***Pia (l.) und Anna Brendel (Minden, r.)
bei den Deutschen Kleinboot-
meisterschaften in Köln***

So verpassten wir mit dem denkbar knappen vierten Platz das A-Finale. Im B-Finale am nächsten Tag konnten wir hinter einem A-Boot als Zweite den Bugball über die Ziellinie schieben, was für uns insgesamt den 7. Platz auf der U23-Rangliste bedeutet. Zufrieden mit meiner ersten Regatta als Riemerin geht es nun mit dem Großboottraining für die Internationale Regatta in Gent (7./8.Mai) weiter. Zwei Wochen später folgt dann in Hamburg die zweite Überprüfung im Zweier ohne, bevor die Vierer und Achter für die Regatta in Ratzeburg und die Deutschen Meisterschaften gesetzt werden. Ich bin sehr gespannt, was mich in den nächsten Wochen alles erwartet und freue mich, nach dem Winter endlich Vollgas zu geben. Wer an aktuellen und ausführlichen Berichten über die Wettkämpfe interessiert ist, findet auf www.frauenachter.de nach jeder Regatta einen Bericht aus dem U23-Frauenriemen-bereich.

Ergebnisse der Frühjahrsregatten¹⁸

NWRV-Indoor-Cup und Finale Deutschen Ergometermeisterschaft in Essen-Kettwig (31.1.2016):

- DEUTSCHE MEISTERIN und INDOOR-CUP-SIEG bei den Frauen: Johanna Heile
- DEUTSCHER MEISTER und INDOOR-CUP-SIEG bei den Leichtgewichts-Junioren B: Vincent Sander
- SILBERMEDAILLE bei den Junioren A: Marcel Teckemeyer
- 2. PLATZ bei den 14-Jährigen Jungen: Paul David Leerkamp
- 3. PLATZ bei den Leichtgewichts-Männern: Tim Tolhuysen

Deutsche Hochschulmeisterschaften Indoor-Rudern in Bremen (5.3.2016):

- SILBERMEDAILLE (DHM) im Leichtgewichts-Männer-Einer: Tim Tolhuysen (für die Universität Osnabrück)
- SIEG im Frauen-Einer (Jacobs Ergo-Cup): Johanna Heile

NWRV-Frühjahrs-Langstrecke in Oberhausen (12.3.2016):

- 5. Platz im Junior A-Zweier ohne: Paul Seiters & Moritz Willmann
- 9. Platz im Juniorinnen A-Zweier ohne: Lena Löpker (in Rgm.)

Heineken Roeivierkamp in Amsterdam (12./13.3.2016):

- 17. Platz im Masters-Männer-Achter AK B: Jonas Wenner, Ludger Rasche, Hans-Günther Tiemann, Jörg Dellbrügger (in Rgm.)

Head of the River Amstel in Amsterdam (19.3.2016):

- 2. Platz im Männer-Club-Doppelvierer mit Stm: Tobias Nave, Jörg Dellbrügger, Jonas Wenner, Ludger Rasche, Stm. Paul Leerkamp
- 10. Platz im Männer-Clubachter: Tim Tolhuysen, Christian Schroeder, Leon Wulfange, Aaron Grote, Ben Rasche, Janis Rosig, Ricardo Dück, Erik Derkes, Stf. Svea Nerlich

Die nächste Ausgabe der „skulls“ erscheint im September 2016.

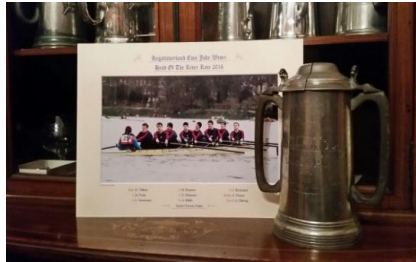
Redaktionsschluss ist der 22.08.2016. Beiträge bitte an skulls@orv.de oder durch Abgabe im Geschäftszimmer.

Wir bitten insbesondere um Beiträge zum Titelthema „Wanderrudern“

¹⁸ Sofern kein gesonderter Bericht vorliegt.

Head of the River Race in London (19.3.2016): (ausschließlich Männer-Achter)

- Platz 21 und Gewinn der Overseas Entrants' Trophy: Christian Vennemann (für den Rvb. Ems-Jade-Weser)
- Platz 50: Jan Altrup, Stf. Jannike Domnick (für den RC Allemannia Hamburg, Boot 1)
- Platz 77: Can Sönmez, Erik Oostvogel, Trainer Robin Aden (für den DRC Hannover)
- Platz 117: Florian Asbeck (für die ARV Westfalen Münster)
- Platz 132: Jan-Hinrich Krumwiede, Andreas Bergmann (für den RC Allemannia Hamburg, Boot 2)



Die Overseas Entrants' Trophy

M 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

Frühjahrsregatta in Rheine (2.4.2016)

- SIEG im Masters Gig-Doppelvierer mit Stm. AK A/B: Jonas Wenner, Ludger Rasche, Jörg Dellbrügger, Christoph Spratte, Stf. Charlotte Cremering
- SIEG im Masters Gig-Doppelvierer mit Stm. AK D: Hans-Günther Tiemann, Jörg Dellbrügger, Robin Ellinghaus, Stf. Charlotte Cremering in Rgm. mit ARC zu Münster
- DOPPELSIEG im Männer-Gig-Doppelzweier mit Stm.: 1. Ricardo Dück, Jonas Wenner, Stf. Charlotte Cremering; 2. Ludger Rasche, Christoph Spratte, Stf. Charlotte Cremering

DRV-Kaderlangstrecke in Leipzig (2./3.4.2016):

- 25. Platz im Frauen-Einer: Johanna Heile
- 43. Platz im Männer-Einer: Jan-Vincent Otte

Deutsche Kleinbootmeisterschaften in Köln (15.-17.4.2016, zugleich nationale Rangliste):

- 8. Platz im Frauen-Zweier ohne Stf.: Pia Greiten (in Rgm.)
- 20. Platz im Frauen-Einer: Johanna Heile
- 38. Platz im Männer-Einer: Jan-Vincent Otte

DRV Junioren-Frühfest in Köln (16./17.4.2016, zugleich nationale Rangliste):

- 5. Platz im Junioren-Zweier ohne Stm.: Jonathan Reitenbach, Marcel Teckemeyer
- 12. Platz im Juniorinnen-Zweier ohne Stf.: Hanna Kleine-Pollmann, Svenja Bredenförder
- 13. Platz im Junioren-Zweier ohne Stm.: Moritz Willmann, Paul Seiters
- 18. Platz im Juniorinnen-Zweier ohne Stf.: Lena Löpker (in Rgm.)

Aaseeregatta in Münster (23./24.4.2016):

- 2 SIEGE im Leichtgewichts-Männer-Doppelzweier: Tim Tolhuysen (in Rgm.)



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



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