

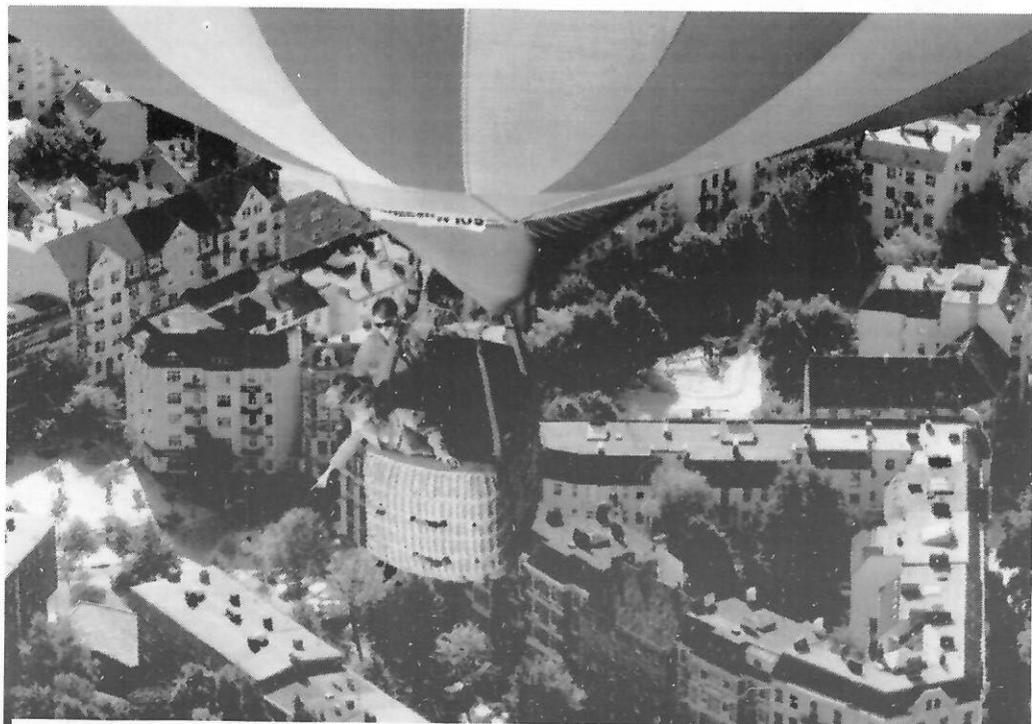


Yogi und Christa Lange

RCCGD *Informationen*

15.8.1992

Nr. 198



-IMMOBILIEN

WIR VERSCHAFFEN DEN ÜBERBLICK

Kein noch so hoher Aussichtspunkt hilft Ihnen, den richtigen Überblick über das Immobilien-Angebot zu gewinnen.

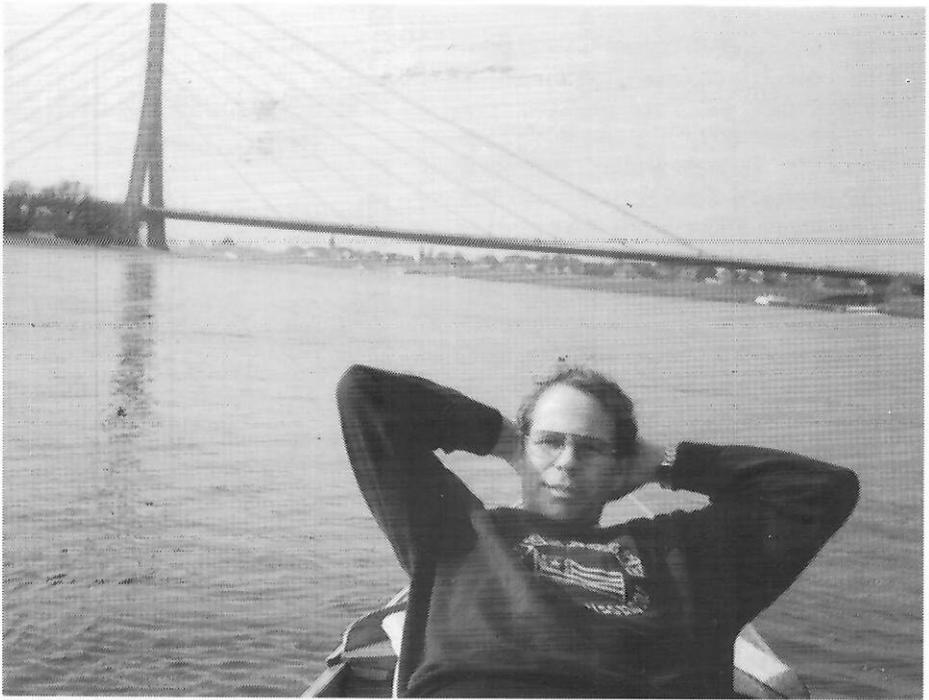
Deshalb sollten Sie sich gleich Ihrem -Immobilien-Berater anvertrauen.

Er verfügt über beste Marktkenntnisse und kann Sie nicht nur bei der Frage beraten, welches das geeignetste Objekt ist, sondern auch, wie man es am besten finanziert.

wenn's um
Immobilien geht ...



**STADT-SPARKASSE
DÜSSELDORF**



Gerd Grüntjens

* 7. 4. 1936

† 27. 7. 1992

Am 27. Juli starb Gerd Grüntjens nach einer langen, tapfer ertragenen tückischen Krankheit zu Hause im Kreise seiner Familie. Gerd lernte ich im Sommer 1971 kennen, als er sich telefonisch bei mir meldete und um Aufnahme in der Club nachsuchte. Er kam vom WSVD. Nach seinem Umzug nach Volmerswerth suchte er einen näher gelegenen Verein für seine rudersportliche Betätigung. So fand er den Weg zum RCGD. Viele gemeinsame Aus- und Wanderfahrten ließen uns zu Freunden und Kameraden werden. Sein trockener Humor, seine liebenswürdige Art aus

zugleich zeichnete ihn vor allen aus. Wer von uns Alten erinnert sich nicht gerne an seinen Ausspruch anlässlich einer kalten Himmelfahrtstour auf der Mosel: "Die Gurken sind noch das Wärmste, was ich heute zu mir genommen habe." Der Fahrten- und Wanderruderei gehörte seine Liebe. In den letzten Jahren machten ihn die Touren der Alde Búdels auf den Fahrten des Deutschen Ruderverbandes zum Wanderrudertreffen auch der großen DRV-Wanderruderdorf bekannt und beliebt. Als wir im Dezember vergangenen Jahres zusammensaßen

und die Fahrten dieser Saison planten, schrieb er sich spontan für die Lahnfahrt, die Tour de Ruhr, den Ammersee und die große Bodenseetour ein. Es kam anders. Am 29.2.92 startete Gerd zum letzten Mal. Die Fahrt 493 belegt seine letzte Rudertour. Sie ging von Leverkusen nach Düsseldorf in der Besetzung: Grüntjens, Schlüter I, Leemhius, Mügge, Stm. Straßburger. Kurz nach Karneval trat die Erkrankung ein, zunächst andeutungsweise, später dann immer deutlicher. Am Ehrenmorgen im RCGD konnte er schon nicht mehr teilnehmen. So brachten Hans und Hermann ihm das goldene Fahrtenabzeichen, das er 1991 errungen hatte. Er trug es mit Stolz. Von allen unseren Fahrten erhielt Gerd Grüsse. Er freute sich immer, wenn seine Frau Margret ihm diese ins Krankenhaus mitbrachte. Als ihm die Krankheit seine Sprache nahm und die Beweglichkeit seiner rechten Körperhälfte stark einschränkte, waren es seine Augen, die mit uns sprachen. Gerd`s Augen, die wir gesehen haben und die wir nicht vergessen werden. Unser Mitgefühl gehört nun seiner lieben Frau Margret, die in unserem Kreis immer willkommen sein wird und natürlich auch seinem Sohn Christian, der sein ganzer Stolz war.

Danke Gerd, daß Du einer der Unsrigen gewesen bist.

Für Deine Clubkameraden und Alde Büdels

Detlef Schlüter

Heidrun Just

Wildwasser-Lahn Pfungsten 92

Teilnehmer-Familien: Bessin, Festag, Heuschen, Krefting, Kroneburg, Schneider.

Anhängsel: Brune, Engelhardt, Hinz, Knoll, Spandel, Stöger, Kuppen, Weber und Just.

Am 22. Mai trafen sich die Kontrahenten zur Fahrtenbesprechung für die Kinder und Kegeltour (K. und K.) an die Lahn. Wie es aussah, würde es sehr gemischt zugehen - sei es die Teilnehmer betreffend, die Beköstigung oder auch die Lahn würde uns gemischte Gefühle verursachen wie sich später herausstellte. Die Teilnehmern waren aus diversen Lagern: Kleinkinder, Kinder (und diese besonders ruderwillig), Jugendliche, neue und alte Anfänger sowie alte Ruderhasen und Sonntagsrunderer, bewährte und weniger erfahrene Obmänner(/-frauen), steuerwillige Kameraden und manche dies ablehnend. Es möge sich jeder passend angesprochen fühlen. Ja und unsere Crème de la Crème: Unsere Hilde Hinz und Regine Knoll. Schön, daß sie immer wieder dabei sind.

Auf der Hinreise, die sehr verschieden gestartet wurde, hatten wir erst Sonne und anschließend goß es aus Eimern. Es blieb von oben feucht bis zum Aufriggern am ersten Rudertag in Weilburg/Oderbach. Diese Tätigkeit wäre fast das einzige gewesen, was wir an diesem Samstag taten. Doch Jürgens Kaf-

feesatz-Lesung hatte wohl die Bootseinteilung zustande gebracht wie auch wohl, das Wetter beschwichtigt. Da kann sich so manch ein anderer Fahrtenleiter doch eine Scheibe abschneiden. Der Himmel hatte ein Erbarmen und nach dem letzten Regentropfen ging es schnell auf's Wasser. Jedes Boot hat ein oder zwei K's an Bord. Und wer hätte gedacht, daß die Lahn so wild strömen bzw. fließen würde, so dass wir im Nu zur ersten Schleuse - Kirschhofen - kamen, auf das Schleusentor zuschossen und nach einigen Schwierigkeiten und navigatorischen Bemühungen war alles im grünen Bereich. Das kleinste Kind (3 Jahre) kämpfte schreiend mit einer zu grossen Schwimmweste, sah aber gespannt den Schleusenturbulenzen zu und war von da an ein friedlicher Kapitän. Die größeren Kinder steuerten oder ruderten gemeinsam mit dem Rest über Fürfort, mit ruhigerem Schleusenbereich, auf Runkel zu. Das Picknick verschoben wir auf das Endziel, wir wußten ja noch nicht, was uns der Tag noch bringen würde: wie z.B. überspülte Buhnen, brausende Wehre, die Schleuse in Villmar. Den von Jürgen angeratenen Sicherheitsabstand verschwitzen wir, da die Lahn breiter und ruhiger wurde. In Runkel legten wir also auf unerwartet ruhigem Wasser an und genossen - nach, Gott sei Dank, doch gut überstandeneer Fahrt - das verspätete Picknick mit riesiger Kuchenauswahl. Autotransfer erfolgte wie gehabt und abends grill-

ten wir trotz zurückgekehrtem Regen an der Ruine in Balduinstein.

Was brachte der nächste Tag? Er brachte: Eine zahmere Lahn; aber auch die etwas verrückte Ausfahrt aus der Runkel-Schleuse durch das links befindliche Wehr; wunderschönes Wetter; ein Picknick vor der Limburg; leider auch die Meldung des vermißten Werkzeugkastens. Aufgrund einer Frage von fremden Ruderern nach einem Schraubenzieher, stellten wir fest, daß dieser wichtige Kasten fehlte, vielleicht wäre uns das nicht zu spät aufgefallen (die DRLG in Limburg war uns mit Funk/Telefon behilflich, die DRLG in Runkel konnte ihn sicherstellen). Dann wurde der Tag übermütig: man startet Rennen und versuchte sich gegenseitig durch Wasser-schlachten außer Gefecht zu setzen. Wir passierten Schloss Oranienstein, die Firma Fachingen. Abends beim Essen im Sonnenhof in Hausen beging Jürgen einen - eigentlich gut gemeinten - Fehler und gab bereits für den nächsten Tag die Bootsbesetzungen durch. Manch einer freute sich, andere nicht. Neu besetzen? Jürgen blieb hart; denn es war auch nicht einfach diese ehrgeizigen Ks aufzuteilen; und die sich bewährten Väter blieben in der Nähe ihrer Kinder, oder war's ganz anders?

Durch das notwendige Autovorfahren und Kofferpacken, wurde der Pfingstmontag wieder etwas unruhiger. Wir fuhren durch die Schleusen Cramberg, Scheidt mit starker

Querströmung, betrachteten das uns recht bekannte Laurenburg, kamen durch die Kalkofen-Schleuse, vorher starker Sog und legten unterhalb Kloster Arnstein am Strand des Gelbaches an. Das schöne Wetter hatte sozusagen genug und kaum hatten wir die Boote verladen, krollte es wieder über/mit uns. Nach einem schnellen Picknick oder sonstiger Einkehr ging es uns über die ruhige und ziemlich freie Autobahn heimwärts. Boote putzten wir am Dienstag und was war denn sonst noch? Uns allen hat die Lahnfahrt wieder gut gefallen.

Dr. Theo Cohnen

Aus dem persönlichen Archiv

*Aufbau nach dem Kriege
1946 - 52*

Mai 1946, der Krieg kaum zu Ende, Trümmer und Ruinen waren das Beherrschende in Düsseldorf. Wöchentliche Zusammenkünfte der heil davongekommenen Mitglieder des Ruderclub Germania Düsseldorf, zunächst bei "Schumacher-Süd" in der Friedrichstrasse, waren das Einzige, was geblieben war vom einstigen Club. Das Bootshaus, schon im September 42 ein Opfer des Luftkrieges, das Gelände für einen Wiederaufbau tabu. Vom Bootspark waren per Zufall zwei Gig-Vierer m.St. übrig geblieben. An einen Wiederaufbau dachte niemand, woher sollte schon das Geld kommen? Ein Bootshaus, der Boots-

park und ein Grundstück mußten enorme Summen verschlingen. Nur Narren, so schien es, konnten an eine Zukunft des RCGD glauben. Dabei war die Sehnsucht nach sportlichem Rudern gross.

Am 12. Mai 46 machten sich fünf Männer: Arthur Klopprogge, Heinz Weske, Karl Schlittgen, Ernst Althof und Theo Cohnen jr. auf den damals beschwerlichen Weg zum Neusser Ruderverein. Die Fährverbindung Volmerswerth-Grimmlinghausen hinter sich lassend, ging es per pedes zum Neusser Sporthafen, wo der NRV auch heute noch sein Bootshaus hat. Glücklicher Verein, Bootshaus und Bootspark hatten den Krieg heil überstanden. Unsere fünf Germanen durften einen Gig-Vierer fahren und stellten fest, daß sie das Rudern und Steuern nach vielen Jahren nicht verlernt hatten. Die Begeisterung war groß und so machten sich Weske, Althof und Cohnen in der Folgezeit mit dem Fahrrad auf die Suche nach einer Möglichkeit, die beiden übriggebliebenen Vierer und einen angeschwemmten Zweier unterzulegen. Sie wurden nach kurzer Zeit fündig. Die halb zerfallene Villa "Rheinblick", kurz unterhalb des Wasserwerkes in Flehe gelegen, eignete sich für diesen Zweck. Über die vielen Schwierigkeiten: fehlender Steg, fehlende Ersatzteile, keine Duschen, soll nicht geredet werden. Mit drei Booten, den Gig-Vierern "Schleifstein" und "Rheingold" sowie dem Gig-Doppelzweier "Mosel" entwickelte sich noch im Herbst 46

der Ruderbetrieb. Für jeweils eine Woche im voraus wurde im Vereinslokal festgelegt, wann - wer - mit wem - in welchem Boot - und wie lange - gerudert werden konnte. Vorsitzender Kurt Schwel sr. meinte einmal bei der Einteilung: „Lasst die Boote zwischendurch auch mal abkühlen“. Dabei wurde sogar ein Training im Vierer „Rheingold“ durchgeführt, wie überhaupt der Trainingsgedanke sich wie ein roter Faden durch den Betrieb hinstreckte. Er war überhaupt das beherrschende Element im Wiederaufbau. In den Anfangsmonaten mußten die Boote ohne Steg zu Wasser gebracht werden. Das war nicht gerade einfach in der Fleher Aussenkurve, die mit klobigem Basalt bestückt war. 1947 gelang es, aus der damaligen Pritsche im Berger Hafen ein verkleinertes Exemplar herzustellen und im Strom bei der Villa „Rheinblick“ zu verankern. Der Betrieb war schwierig, denn es gab weder Nägel, noch Draht, noch Werkzeuge, noch Lacke zu kaufen. Nicht ein Riemen oder Skull, nicht ein Blatt oder gar ein Boot durfte beschädigt werden! Es gab keinen Ersatz! Aus der Not entstanden bestimmte Regeln der Ruderordnung. So durften Riemen und Skulls nur einzeln in die Hand genommen werden, Blatt voraus, um dieses besser vor Schaden schützen zu können. Letzteres war für Flehe richtig, da man nur die steile Böschung rauf oder runter mußte. (Sonst ist es falsch, da die Blätter bei steinigem oder sandigem Weg leicht einmal hängen blei-

ben und zersplittern.) Merkwürdigerweise weist die Ruderordnung auch heute noch die Zusammenhänge auf, obwohl längst überholt, da schlagfeste Lacke ein gebündeltes Tragen oder Verladen im Hänger zulassen.

Trotz dieser Misere wurde das Schülerrudern wieder ins Leben gerufen. Der Unterzeichner dieses verhandelte mit den Direktoren des Lessing- und Geschw. Scholl-Gymnasiums, ehemaligen Lehrern von ihm, die diese Freizeitbeschäftigung ihrer Schüler begrüßten. So fanden sich bald Schüler in Flehe ein, die auch heute noch bekannt sind, Namen wie Helmuth Reinhäkel, Horst Hötger, Teddy Schneider (†) und Claus Heß. Die Ausbildung übernahm Arthur Klopprogge, das Training Theo Cohnen jr. Letztere Aufgabe war deshalb sehr schwierig, weil es den ausgemergelten Körpern an Kraft mangelte. Zusätzliche Eißmarken wie z.B. für Bergleute oder andere Schwerstarbeiter aber gab es nicht. Es war ein hoher Idealismus, dennoch ein Training aufzunehmen. Des Trainers Meinung: Training ja, denn die ersten Vereine, die mal Zuschüsse zu neuen Booten bekommen, werden die erfolgreichen sein. Und wie sollte diese Zukunftsperspektive in Erfüllung gehen! Auftrieb erhielt die Trainingsmannschaft durch ihren ersten Nachkriegsieg auf dem Hengsteysee im Senior-Gig-Vierer mit Heinz Weske, Ernst Althof, Otto Kämmerling, Theo Cohnen jr. und Stm Karl-Heinz Albrecht. Im Wanderrudern betätigte man

sich durch Verladen von "Schleifstein" und "Mosel" in Zons auf den Schaufelradkasten eines Köln-Düsseldorfers, der die Boote bis nach Honnef brachte. Von dort aus ging es stromabwärts bis Flehe bei einer Zwischenübernachtung im Zelt. Das Jahr 1948 brachte wieder einige bemerkenswerte Ereignisse. Am 20.6.48, einem Sonntag, wurde die Währungsreform durchgeführt. Jeder Westdeutsche bekam DM 20,— auf die Hand, jedoch konnte man dafür wieder etwas kaufen. Für die Clubkasse traten schwere Zeiten auf. An dem Tag fand eine Jugendregatta in Münster i.W. statt, an der wir mit unerm ersten Nachkriegsnachwuchs teilnahmen. Ein Erfolg war uns nicht vergönnt. Mit ungleichen Waffen war schwer zu gewinnen, denn unser Vierer "Rheingold" war im Vergleich zu den Booten unserer Gegner viel zu schwer. Immerhin belastete die Regatta die Clubkasse nicht, da in Rentenmark abgerechnet wurde. Der legendäre Vierer "Rheingold" jedoch würde ein besseres Dasein verdienen, nicht, um als ehemaliges Boot der Rennruderer in der Halle bestaunt zu werden, sondern um als umzubauender Doppelvierer noch viel Freude zu machen! 3 Wochen später, am 11.7.48, fand auf der Duisburger Wedau-Bahn die 2. Düsseldorfer Jugendregatta statt. Die Idee und Planung wurde vor allem durch Theo Cohnen jr. vorangetrieben in dem Bestreben, den Ruhm der 1. Düsseldorfer Jugendregatta, für die unser damaliger Trainer, Rudi Luthe, ver-

antwortlich zeichnete, zu bestätigen. Seitdem sind große und größte Jugendwettfahrten des RCGD nicht mehr wegzudenken. Im neu eingerichteten Dauerrudern Benrath-Neuß nahmen Mannschaften des Clubs teil, noch ohne Erfolg. Der Beginn des Bootshaus-Neubaus im gleichen Jahr ließ uns hoffen. Es war ein kühnes Unternehmen, so kurz nach der Währungsreform den Bau zu beginnen, aber an der Spitze des RCGD stand mit Kurt Schwelm sr. ein Mann, der das Risiko mit klarem Blick überschaute und das Unternehmen in Gang setzte. Und hatte nicht der Club schon mal Erfolg, als er keine 4 Jahre nach seiner Gründung im Jahre 1908 das große feste Bootshaus auf der Mole des Berger Hafens einweihte? Als Platz schlug Theo Cohnen jr. das Gelände in Hamm vor. In der Kriegsgefangenschaft in Flandern wanderte er den Rhein von Baumberg bis Wittlaer hinauf und hinab, jeden Fußbreit kannte er von den vielen Wanderfahrten in jenem Gebiet. Am Ende blieb der Standort Hamm, ein für das Wanderrudern besserer Platz als der Berger Hafen, wo das 1942 vernichtete Bootshaus stand. Es lag auch für Rennrudern günstig, da der Erftkanal in erreichbarer Nähe war. Der Vorstand war allerdings anderer Meinung, nochzu, da das Hammer Gelände einer Trümmerlandschaft glich. Er fand aber keinen zweckmäßigeren Platz und wir erwarben das Gelände für 66 Jahre (Erbpacht). Auf lange Zeit war nun Arbeitsdienst für die männlichen

Mitglieder angesagt zwecks Einebnens des Geländes und für den Aushub der Fundamente der jetzigen Bootshallen. Die weiblichen Mitglieder brauchten nicht mitzuarbeiten. Sie sollten später das fertiggestellte Bootshaus sauberhalten. Das taten sie nur einziges Mal vor der Einweihung. Ansonsten ist ihr Einsatz auf den St. Nimmerleinstag verschoben worden.

Am 29.5. 48 fand die Taufe eines reparierten Gig-Doppelvierers „Germania“ statt, der von der Werft Reiherstieg im Hafen (keine Bootswerft!) erworben war und am 24.9. wurde beim Dauerrudern Benrath-Neuss der Sieg im Jugend-Gig-Vierer errungen. Groß war die Freude, als das Scholl-Gymnasium von der Schulbehörde Mitte November 49 DM 2000,— für die Beschaffung eines Gig-Vierers "Fürstenwall" erhielt und der Club aus gestifteten Mitteln einen Rennvierer m. St. bestellen konnte. Beide Boote wurden bei Pirsch in Berlin bestellt und sollten im Frühjahr 1950 geliefert werden. Das geschah auch mit der Fürstenwall, so daß die Jugend endlich mit gleichwertigem Bootsgerät starten konnte und damit auch erfolgreich war. Der Rennvierer wurde dagegen erst gegen Ende der Rennsaison geliefert. In der Not liehen wir uns ein Boot vom Wassersportverein. Dann wurde ein Ruderer krank, kurz, das Training des Jungmann-Vierers wurde erfolglos abgebrochen.

Am 7.4.1950 fand die Jungfernfahrt des Gig-Vierers (Art B)

"Siegfried" statt, eine kostenfreie Überstellung des Rhein.-Westf.-Regatta-Verbandes. Damit wurde unsere gute Jugendtrainingsarbeit belohnt. Des Trainers Meinung damals: "Training ja, auch in schwerster Zeit", fand damit eine erste Bestätigung. Schon am 22.10.50 geriet das Boot in große Gefahr. Auf dem Wege zum Erftkanal kam ihm ein Rheinkahn entgegen. Unser Steuermann, Winfried Koos, konnte nicht mehr ausweichen und alle Ruderer samt Steuermann sprangen ins Wasser. Das Boot wurde gerammt, so daß sich ein Ausleger verbog. Anschließend stieg die Besatzung wieder ein und ruderte heimwärts. Unseren jungen Steuerleuten war noch nicht so bekannt, daß die Schiffe vor der Eisenbahnbrücke ihren Kurs sehr plötzlich änderten, da nicht alle Brückenbögen unterfahren werden durften. Anfang April 1951 hatte dann die Stunde der Siegfried geschlagen. Sie wurde zerstört nach einem Kampf der Mannschaft mit der Grimmlinghauser Fähre. Den Ruderern passierte nichts, der Schaden wurde von der Versicherung voll gedeckt. Sonst hielt der Aufwärtstrend an.

Am 31.7. wurde der zweite Rennvierer m. St. bei der Werft Gehrmann in Essen abgeholt und am 9.9. qualifizierten sich der Jugend-LG-Vierer für die Deutschen Jugendmeisterschaften in Berlin. Die Qualifikation bezog sich auf Fahrt, Unterkunft, Verpflegung und Bootstransport. Das Unternehmen

lohnte sich, denn die Mannschaft - Amend, Kallfelz, Sauerzapf, Heß und Stm. Koos - holte sich bei schwerem Wasser den zweiten Platz unter sechs Booten. Im September fand die erste Siegesfeier des Clubs nach dem Kriege statt.

Das Wintertraining spielte sich seit 1950 am Lande im Rahmen und unter Leitung des Ski-Klub Düsseldorf statt. Die Jahre beim SKD benutzte der Trainer, um mit dem zusammen eine Vereinszeitung zu konzipieren, der sich noch der Kanu-Club Düsseldorf anschloß. Damit wurde eine Lücke geschlossen, die seit dem Kriege bestand. Gerudert wurde an den Wochenenden in den neuen Gigs.

1952 die erste Deutsche Meisterschaft für den Düsseldorfer Rudersport.

Als Fortschritt erwies sich, daß der Club den ersten Renn-Doppel-Zweier in seiner Geschichte von Gehrman bezog. Der "Radschläger" wurde am 15.3.52 in Essen abgeholt. Am 16. April des gleichen Jahres fand die Jungfernfahrt des Vierers "Lessing" statt, ein Ereignis der Werft Empacher in Eberbach am Neckar. Als Gegenstück zur Fürstenwall hatte auch das Lessing-Gymnasium die Mittel dafür von der Schulbehörde erhalten. 40 Jahre alt wurde das Boot unlängst und ist ebenso wie die Fürstenwall in erstaunlich guter Verfassung. Im Training befand sich der Jungmann-Doppel-Zweier Kessel/Sauermilch sowie der LG-

Jungmann-Vierer Henke/Kloeters /Verleger/Heß mit Stm. Weintz. Für die genaue Wägung der Mannschaft wurde am 19.5.52 eine Waage aus Mitteln der Rennabteilung gekauft, die auch heute noch ihren Dienst in der Männer-Umkleide versieht. Erfolge der LG-Mannschaft gab es bei den Regatten Mülheim-Ruhr, Mainz (gleich zweimal) und Dortmund (zweimal) sowie durch Henke/Heß im LG-Senior-Doppelzweier in Dortmund, der erste Sieg des Clubs in dieser Bootsgattung. In Mainz wurde der LG-Jungmann und Junior-Vierer m.St. gewonnen, der LG-Senior-Vierer gegen den amtierenden Deutschen Meister verloren.

In mir als Trainer keimte ein Gedanken auf. Paul Elschner, als bekannter Rudersport-Berichterstatter, berichtete über die Mainzer Regatta u.a. auch im "Rudersport". Ihn suchte ich auf und bat ihn, in seinen Bericht den Hinweis aufzunehmen, daß der Germania-Vierer sich in Richtung Deutsche Meisterschaft tunlichst auch im steuermannslosen Boot versuchen sollte. Der Bitte wurde entsprochen. Einige Tage später sprach ich mit dem Vorsitzenden darüber, daß ich die Mannschaft dank ihrer Erfolge zur Deutschen Meisterschaft vorbereiten wollte. Das war insofern verwegen, da der RCGD Zeit seines Bestehens noch nie bei einer Meisterschaft gestartet war. Schwelm war jedoch nicht sehr überrascht, verwies auf den Elschner-Artikel im "Rudersport" und auf die Möglichkeit auch im

Vierer-ohne zu starten. Wir rechneten kurz: Beschaffung Vierer-ohne DM 1.900.—, finanzierbar durch Einsparung der Bootsüberholung im Winter DM 1.200.— durch Mannschaft und Trainer, den Rest wollte der Vorsitzende spenden. Seine vorzügliche Stimmung war sicher die Folge des Festes der Boothauseinweihung, nebst der Taufe von sieben Booten am 8.6., ein großer Erfolg des RCGD. Gesagt, getan, der Vierer wurde bestellt und am 5.7. 52 bei Gehmann abgeholt. Als die "Tat" ruckbar wurde, erhob sich lautstarkes Lamento innerhalb des Clubs: "Die Mannschaft ist noch nicht reif für ein steuermannsloses Boot"; "schon wieder ein Boot für die Rennruderer"; "der Trainer hat noch nicht die nötige Erfahrung für eine solche Aufgabe" usw.. Keiner bedachte aber, daß die Clubkasse praktisch nicht belastet wurde. Mir blieb nun die Vorbereitung der Mannschaft auf die Meisterschaft. Starts im Hamburg und Frankfurt/Main brachten zwar keine Siege, jedoch Zweitplätze und die Zuversicht der Mannschaft, mit dem Boot umgehen zu können. Auch wurde der Vierer-mit noch gefahren, da auch er sehr schnell war. Nach Frankfurt/Main entschied ich: Das erste Mal in der Geschichte des RCGD wird beim Deutschen Meisterschaftsrudern gestartet und zwar im Vierer-ohne.

Die Meisterschaften fanden am 17.8.1952 in Flörsheim am Main statt. Den Bootstransport führte Herr Köhler von der Fa. Lenz durch,

Begleiter war Wally Hinz. Mannschaft und Trainer fuhren im VW 1200 (25 PS) dorthin. Zwei Gegner hatten gemeldet: Emdener Ruderverein und Etuf Essen - beide bestens bekannt. Emden war amtierender Meister dieser Bootsgattung, Etuf desgleichen zwei Jahre zuvor. Das für uns Unglaubliche geschah: bei unserer Beobachtungssstandpunkt bei 1000 m lag unsere Mannschaft zwei Längen vorne. Sie brauchte sich nicht mehr auszugeben, um diesen Vorsprung bis ins Ziel zu halten. Die erste Meisterschaft für den Düsseldorfer Rudersport war unser! Siegesfroh wurde die Heimreise angetreten. Nur Vorsitzender Schwelm war telefonisch unterrichtet worden. Sonst hatte in Düsseldorf niemand von diesem Sieg bemerkt. Erst nach Tagen berichtete die Presse kurz und knapp. Große Stimmung im Club. Natürlich war im nachhinein jeder für die Beschaffung des Vierer-ohne gewesen!

Die erste Phase des Wiederaufbaus des völlig zerstörten RCGD war beendet und das Feuer sportlicher Erfolge durch diesen Paukenschlag entfacht. Wie ging es nun weiter?

Sollte sich der Optimismus des Trainers bestätigen, der schon 1949 an eine Olympiateilnahme glaubte und den Gedanken daran der jungen Generation näher brachte? Aber noch war es zu früh dazu.....



22 Damen und 1 mutiger Mann. Horst mit Geduld, Gelassenheit und Humor "ertrug".
Es war eine harmonische Fahrt, die



Die Damen dankten es ihm mit Gesängen:" Es gibt Millionen von Männern doch nur einer flitzt für uns hin und her und das ist unser Yogi-Bär. Schon der Gedanke, daß ich mit

Yogi rudern kann, mit diesem tollen Mann, der macht mit richtig an. Er macht mich glücklich, weil er sich um mich kümmern tut und das macht mir richtig Mut."



Das ist Elisabeth Nellen
Mitglied seit 1. 7. 1939



Das ist Anne Hilger
Mitglied seit 1. 10. 1946

Das weiß doch jeder. Trotzdem wurden die Namen und Daten der beiden Damen in der letzten Clubzeitung irrtümlich vertauscht. Ich bitte um Entschuldigung. Heidi Beeckmann

Bankverbindungen
Schliep & Co. D'dorf
BLZ 300 306 00
Konto Nr. 1605/005
Stadtsparkasse D'dorf
BLZ 300 501 10
Konto Nr. 10158046
Postgiroamt Essen
Konto Nr. 164297-436

IMPRESSUM

Geschäftsführung
und Bootshaus
Am Sandacker 43
4000 Düsseldorf 1
Tel. 0211-305839

Schriftleitung
Heidi Beeckmann
Espenstr. 9 a
4040 Neuss 21
Tel. 02137-5747
Fax 02137-70411

Anzeigenverwaltung
Frank-Michael Baldus
Briandstr. 5
5657 Haan
Tel. 02129-1820

Die RCGD-Info wird durch Clubmitglieder unterstützt, die auf den Abdruck Ihrer Anzeige zugunsten der Gestaltung verzichten.

*Herzliche Glückwünsche
zum Geburtstag im*

SEPTEMBER

1. Albrecht Müller jun.
Gudrun Schroers
2. Jürgen Hillen
3. Helmut Weber
4. Rut Brink 75
Alfred Klein
Stefan Mölle
Gustav Scheer
5. Sandra Götz
Monika Hönings
6. Horst Lange
7. Katja Rasnowsky
8. Günther Freiwald
Christian Salzbrunn
Marianne Kребber
10. Uwe Gerke
Ralf Oppel
11. Otto Kreuels
12. Rene Flaschker
Eleonore Parsch 75
13. Karin Burgschuld
Ulrich Ebert
Mario Pfeil
15. Oda Hesse
Wolfgang Pilz
17. Sebastian Fürst
Joachim Herden
22. Maria Gehring 70
Dietlinde Spandel
23. Axel Peterkes
25. Ursula Schneider
26. Frank-Rainer Schimunek
28. Almut Finger

OKTOBER

1. Anja Beckmann
Sabine Dominik

2. Bernd Hoffmann
3. Dietger Eichhorst
4. Irmgard Hoff
5. Ulrich Bechtel
8. Christian Siepenkothen
9. Martin Lange
Heinz Weske
13. Udo Schroers
14. Alexa Könitzer
15. Wolfgang Butz
Karin Müller 50
16. Jörn Looke
17. Michael Busch
19. Alfred Barth
20. Bärbel Reuß
Jan Fräßdorf
21. Herbert v. Holtum
Elisabeth Nellen
23. Ulrich Weber
24. Martin Funke
25. Michael Buchheidt
Günter Fügmann
27. Theo Cohnen
Rudolf Milstrey
30. Detlef Schlüter

NOVEMBER

2. Markus Binder
3. Udo Fischer
Thomas Weber
4. Albrecht Müller
5. Hildegard Kempa 70
9. Claudia Lange
11. Alexander Fürst
Jochen Kubiniok
12. Markus Grüll
20. Thomas Kraemer
24. H.-D. Flockenhaus
28. H. Gudermann
Gerhard Pecher
Matthias Scheiff
29. Rene Heuwieser
30. Manfred Luhnau
Markus Notnagel

PREMIERE

MAGNASPHERE - ZELIA



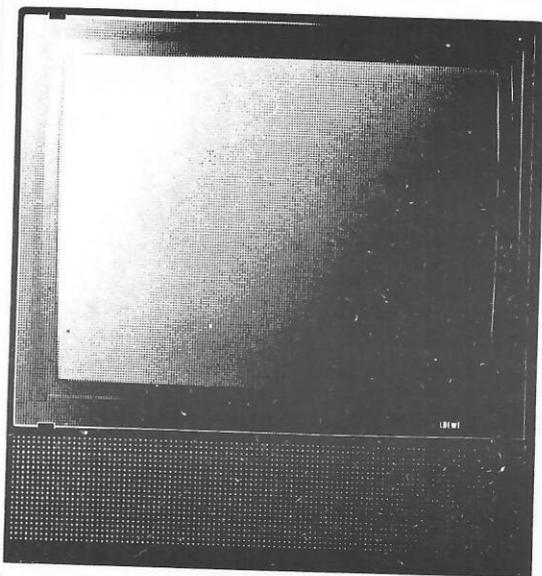
Design: Lucian Reindl

Die Klangskulptur mit der sensationellen Technik: Rundum-Klang-Abstrahlung. Stereo im ganzen Raum. Hören Sie Ihre Lieblingsplatten in neuen Dimensionen!

WIR LADEN SIE EIN

einen völlig neuen Lautsprecher kennenlernen, natürlich bei:

Die Fernseher der neuen Art.



Zum Beispiel der neue Art 24. 63-cm-Bild-Diagonale. Unverwechselbares Design. Flat-square-Planar-Bildröhre. Neue Loewe Digital-Technik. Für ein excellentes Bild mit

präzisen Farbüber-gängen und gesteigerter Bildscharfe über die gesamte Lebensdauer.

Und für eine ungewöhnliche Serienausstattung: Multi-Standard,

Videotext, 2 Euro AV-Buchsen und vieles mehr.

LOEWE.

RADIO KONOPATZKI

Ulmenstraße GmbH

Ulmenstrasse 10

Tel.: 483535 u. 480678

ZWEI DER BESTEN AUTOMARKEN DER WELT.

DAS IST VIEL, ABER NICHT GENUG.

Mit Audi oder VW entscheiden Sie sich für eine der beiden besten Automarken überhaupt. Natürlich gibt es diese Autos nicht nur bei uns. Trotzdem kommen immer mehr Autofahrer zu Gottfried Schultz.

Unsere große Neuwagen-Auswahl bietet Ihnen regelmäßig schicke Sondermodelle. Unsere Gebrauchtwagen-Ausstellung hält neben Fahrzeugen aller bekannten Marken in allen Größen und Preislagen auch Jahres- und

Vorfürswagen in vielen Versionen bereit.

Unsere Serviceleistungen fangen bei Hilfe-rund-um-die-Uhr an und hören bei der Vermittlung günstiger Finanzierungsmöglichkeiten noch lange nicht auf.

Nr.1 an Rhein und Ruhr sind wir vermutlich deshalb, weil wir uns ein bißchen mehr um die Zufriedenheit jedes einzelnen Kunden bemühen. Und es gerne tun.

Wann kommen Sie mal vorbei?

 **GOTTFRIED SCHULTZ · NORDRHEIN**



Autozentrum
Höher Weg 85
Tel 02 11/73 78(0)-288

Oberbilker Allee 98
Tel. 02 11/77 04(0)-222

Düsseldorf-Garath
Koblenzer/Rostocker Straße
Tel. 02 11/70 20 21

Informationen auch im Betrieb
Eller, Bensheimer Straße 9