DER PLATTFUSS

Zeitschrift der Radsportgemeinschaft Blankenese e.V.

Jahrgang VIII | Heft XII | Dez 2007

1. Blankeneser Rundtörn

Das war super

Vereinsversammlung am 21.02.2008
Grünkohlessen am 22.01.2008

Impressum

Vereinszeitung der Radsportgemeinschaft Blankenese e.V.
Ausgabe Nr. XII, Dezember 2007
"DER PLATTFUSS" erscheint zweimal im Jahr.

Auflage: 1.000 Exemplare Verantwortlich im Sinne des Presserechts: Tom Soltau

Herausgeber:
RSG Blankenese e.V.
c/o Zweiradshop Lieb
Hasenhöhe 5
22586 Hamburg

Druck:
flyeralarm GmbH
Am Biotop 3
97259 Greußenheim

Redaktion:
Arne Naujokat
Tom Soltau

Gestaltung:
Arne Naujokat

E-Mails mit Texten oder Bildern für die Redaktion bitte an arne(at)deichgleiter.de senden.

Aus dem Inhalt

Impressum	2
Vorwort für Mitglieder	3
Vorwort für Interessierte	3
Kurznachrichten	4
Kiddiestraining	7
BDR-Mitgliedskarte	7
Schnappschuss	7
Das Triathlon-Jahr	8
Vereinsmeisterschaft	10
Klaus auf dem MTB	10
Flèche Allemagne	10
Fahrt im geschlossenen Verband	11
Viking-Tour	12
Danksagung zur RTF	13
Family-Tour	13
Bilder zur RTF	14
Jahreshöhepunkt RTF	16
Paris-Brest-Paris	20
MZF Hamburg-Berlin	25
Jahreshauptversammlung	26
Wertungskarten und Lizenzen	26
Pinnwand	27

Auf dem Titelfoto zu sehen: Radfahren in der Marsch bei unserer ersten RTF, fotografiert von Alexander Luttmann, www.heldenfoto.de

Liebe RSGler,

diesmal ist es schwierig, die richtige Einleitung zu finden. Denn ob der Plattfuss wie geplant, Euch noch in 2007 erreicht oder erst als Neujahrsgeschenk, haben wir nicht mehr in der Hand. Drücken wir die Daumen, dass die Druckerei flink gedruckt hat und die Post ebenfalls mitspielt…

Ich hoffe also, dass Ihr eine besinnliche Weihnachtszeit hattet und wünsche Euch alles Gute für das neue Jahr! Mögen Eure sportlichen Ziele in 2008 erfüllt werden (der Weihnachtsspeck muss ja auch wieder weg) und Ihr Euch bester Gesundheit erfreuen. Kurz: eine erfolgreiche und sturzfreie Saison Euch allen!

Der Plattfuss, den Ihr jetzt in Händen haltet, ist ein ganz spezieller. Das merkt Ihr schon daran, dass er ausnahmsweise in DIN A4 statt in DIN A5 erscheint. Anlass war unsere erste RTF, die in 2007 mit großem Erfolg in die Familie der norddeutschen RTFs aufgenommen wurde. Hier haben wir so viele schöne Fotos, die entsprechenden Platz beanspruchen sollen… Freut Euch über die Bilder und seid in 2008 wieder als Helfer dabei, wir sind da auf jede Hand angewiesen...

Gerne hätten wir Euch für 2007 noch einen zweiten Plattfuss präsentiert. Das war leider nicht möglich, weil Arne sich auf das zweite juristische Staatsexamen vorbereiten musste. Dies liegt nun erfolgreich hinter ihm, aber die Erscheinungsweise wird auch in Zukunft mit davon abhängen, wie viel Zeit Arne neben Fulltime-Job noch aufbringen kann.

Besonderes Augenmerk möchte ich auf die bereits feststehenden Termine für Grünkohlessen, Vereinsabende, Jahreshauptversammlung, Vereinsmeisterschaft, Spaghetti-Tour etc. legen. Ihr findet sie in den Kurznachrichten auf den nächsten Seiten. Nachdem zuletzt einige Veranstaltungen recht kurzfristig terminiert wurden, sollt Ihr nun genügend Vorlauf haben, Euch auf die Termine einzustellen.

Danke an alle, die sich in 2007 für die RSG engagiert haben – ich hoffe, Ihr seid auch in 2008 tatkräftig dabei!

Liebe Interessierte,

Ihr (ich bleibe hier mal beim sportlichen Du, das wir bei uns im Verein pflegen) haltet unsere Vereinszeitung, den Plattfuss in Händen. Um nicht falsche Erwartungen zu wecken: Der Plattfuss ist nicht immer so groß, normalerweise erscheint er in DIN A5. Der Plattfuss wird unseren Mitgliedern in unregelmäßigen Abständen in Farbe bis an die Haustür geschickt.

Diese Ausgabe ist aber nicht nur wegen ihres Formates speziell, sondern auch deswegen, weil sie sich ausnahmsweise nicht nur an unsere Mitglieder richtet, sondern auch an Interessierte, Sponsoren und sonstige Freunde der RSG Blankenese. Wir wollen Euch so einen kleinen Einblick in unseren Verein geben.

Die RSG Blankenese gibt es seit 2001 und seitdem hat sie sich von einer kleinen Gruppe von Radfahrern, die gemeinsam ihre Runden drehen wollten, zu einem Verein mit etwa 150 Mitgliedern entwickelt. Im Laufe der Zeit haben wir schon einiges auf die Beine gestellt. Doch damals wie heute sind wir darauf angewiesen, dass sich die Mitglieder für ihren Verein engagieren. Bisher klappt das ganz gut, und wir hoffen, dass die RSGler auch in Zukunft so aktive Leute bleiben.

Viele sagen ja, dass der Eintritt in einen Verein nichts für sie sei, weil sie es mit der „Vereinsmeierei“ nicht so haben. Wir wollen jetzt mal nicht behaupten, dass es so was bei uns gar nicht gibt, aber es gibt genug Möglichkeiten, auch ohne das Korsett eines Vereines bei uns aktiv zu sein und positive Erfahrungen für einen selbst zu sammeln. Von den üblichen Vorteilen, wie verringertes Startgeld bei RTFs, Versicherung bei Trainingsfahrten, gemeinsame Trainingsrunden, Leute zum Fachsimpeln, Rabatt im Zweiradshop Lieb, Mitgliedschaft in der DTU etc. mal ganz abgesehen. Bei uns kommen ganz verschiedene Persönlichkeiten zusammen und so treffen sich Anwalt, Werbefachmann oder Klempner, die sich sonst nie getroffen hätten. Und wer einfach nur in Ruhe seine Runden drehen möchte, kann dies natürlich auch tun.

Wir hoffen, Ihr gewinnt einen kleinen Einblick in unseren Verein und würden uns freuen, von Euch zu hören. Sei es als Mitglied, Sponsor, Interessierter oder gar jemand, der berechtigte Kritik an „die Rennradfahrer“ richten möchte.

Tom Soltau, 1. Vorsitzender

Kurznachrichten

■ RTF-Termine 2008

Radtourenfahrten im Norden:

06.01. RSC Kattenberg (CTF)
13.01. RG Wedel (CTF)
03.02. RV Schleswig (CTF)
17.02. FT Neumünster (CTF)
24.02. RV Endspurt (CTF)
09.03. RSC Oeversee (CTF)
16.03. RG Eckernförde (CTF)
13.04. RG Wedel
20.04. Harburger RG
27.04. RSV Endspurt (+ NC)
01.05. TSV Winsen
03.05. RSC Oeversee (Verband)
04.05. RSC Oeversee (+NC)
04.05. BSV Buxtehude
18.05. RSV Husum (+ NC)
11.05. BW Buchholz
25.05. RST Lübeck
25.05. RSC Lüneburg
01.06. RSG Blankenese
08.06. RSG Mittelpunkt Nortorf (+ NC)
14.06. MTV Tostedt
15.06. RV Trave
22.06. RG Hamburg (+SC, +NC)
29.06. RV Germania
13.07. ABC Wesseln (+SC, + NC)
20.07. RV Schleswig
03.08. RG BSV Hamburg
10.08. RSC Kattenberg (+ NC)
17.08. RG Uni Hamburg
24.08. RV Endspurt
31.08. Post SV Heide
06.09. Veranstalt.gemeinschaft HH
21.09. Rendsburger BC
05.10. RG Kiel
12.10. RST Lübeck (CTF)

Alle Angaben ohne Gewähr, nähere Informationen gibt es im RTF-Kalender des BDR oder auf der BDR-Homepage unter www.rad-net.de.

Mit freundlicher Genehmigung von Michael Holschulte, www.totaberlustig.de

■ Wichtige Vereinstermine !!!

Das Grünkohlessen bei Manni Schlag findet am **22.01.2008** statt. Bitte anmelden bei mir...
Am **06.02.2008** gibt es dort einen Stammtisch.
Termin für die Jahreshauptversammlung ist der **21.02.2008** bei Manni Schlag in der Rupertistrasse. Siehe auch die Einladung auf Seite 26.
Die Spaghetti-Tour wird je nach Wetterlage am **06.07.2007** oder **13.07.2008** durchgeführt.
Unsere RTF ist diesmal am **01.06.2008**, die Vereinsmeisterschaft soll am **31.08.2008** sein.
Bitte haltet Euch die Termine frei.

Tom

■ E-Mail Adressen

Viele Vereinsmitglieder haben eine eigene E-Mail-Adresse. Doch nicht von jedem wissen wir diese. Damit aktuelle Informationen der RSG Euch schnellst-möglich erreichen, sendet Eure E-Mail-Adressen bitte an unseren Schriftführer Frank-Martin. Seine E-Mail-Adresse lautet: fmu(at)fvw.de
Dankeschön!

■ Vereinsmeisterschaft 2008

Die nächste Vereinsmeisterschaft soll am 31. August 2008 stattfinden (siehe auch oben). Ich suche Mithelfer für die Organisation. Geplant ist, die Vereinsmeisterschaft auf der Strecke, die wir dieses Jahr „getestet" haben, durchzuführen.
Bitte per Mail (1687-167(at)online-home.de) oder Telefon (040-830 23 93) bei mir melden. *Tom*

Kurznachrichten

Betreuer für die Homepage

Jan-Hauke, der sich bisher - vor allem aus technischer Sicht - um unsere Hompage gekümmert hat, kann sich bedingt dadurch, dass er seit diesem Jahr in Chemnitz studiert, nicht mehr umfangreich um die Betreuung der Internetseite kümmern. Damit die Seite in Zukunft aktuell bleibt, bzw. wieder aktueller wird als jetzt, brauchen wir jemanden, der ein bisschen Zeit und Lust hat, sich um unsere Seite zu kümmern.
Martin wird sich darum kümmern, dass wir die Homepage so gestalten, dass endlich wieder aktuelle Infos dort zu finden sind. Dabei kann er Unterstützung gebrauchen. Bedarf besteht sowohl in technischer Sicht als auch für den inhaltlichen Bereich. Vielleicht hast Du ja Ideen, wie wir unsere Seite verbessern können, dann bist Du genau richtig! Infos gibt es bei Jan-Hauke oder Martin.
In diesem Zusammenhang nochmal der Hinweis auf unser vereinsinternes Forum. Darüber lassen sich Absprachen zu gemeinsamen Ausfahrten etc. leicht koordinieren. Meldet Euch an und sprecht gemeinsame Fahrten zu Radtourenfahrten ab, organisiert Fahrgemeinschaften, diskutiert über aktuelle Radsporthemen oder gebt Euch gegenseitig Rat...

Arne

RTFs teurer

Die Radsport-Landesverbände Hamburg und Schleswig-Holstein haben in ihrer Sitzung am 7. November beschlossen, die Teilnahmegebühren der Radtourenfahrten anzuheben.
Das Startgeld beträgt ab der Saison 2008 für im BDR organisierte Sportler dann fünf Euro (bisher drei Euro) und für Nicht-Organisierte zehn Euro (bisher acht Euro).
Traudl hat als Vertreterin der RSG Blankenese dem Antrag zwar nicht zugestimmt, aber wir werden den Beschluss bei unserer RTF im Juni dann umsetzen.
Das Für und Wider einer Startgelderhöhung wurde anschließend umfangreich diskutiert, insbesondere die Verwendung möglicher Mehreinnahmen für die Schaffung eines Haus des Radsports in Hamburg, so zum Beispiel im Forum von Helmuts Fahrradseiten http://forum.helmuts-fahrrad-seiten.de/viewtopic.php?t=790.

Arne

Wer möchte BDR-Kontrollfahrer sein?

Damit Radveranstaltungen im Breitensport ordentlich über die Bühne gehen, gibt es BDR-Kontrollfahrer. Sie begleiten die Veranstaltung und weisen notfalls auf Verstöße hin.
Die Aufgaben eines Kontrollfahrers bestehen darin, Startort, Strecke, Ausschilderung, Lage der Kontrollstellen auf Risiken und Verbesserungsmöglichkeiten hin zu beobachten, um dem Veranstalter konstruktive Kritik zukommen lassen zu können. Außerdem soll ein Kontrollfahrer die Teilnehmer gegebenenfalls darauf hinweisen, wie man sich bei einer RTF gegenüber Mitfahrern und den übrigen Verkehrsteilnehmern zu verhalten hat. Die Ausbildung erfolgt durch den BDR, zuständig ist für Hamburg der RTF-Fachwart im Landesverband, Rolf Titel.
Am 26. Januar gibt es in Kaltenkirchen wieder einen Lehrgang, dafür sucht Rolf noch interessierte Mitglieder. Warum also nicht auch jemand aus der RSG Blankenese? Die „Einsatzkleidung“ wird gestellt.
Wenn Ihr Interesse habt, BDR-Kontrollfahrer zu werden, meldet Euch schnellstmöglich (sofort) bei Rolf Titel (rolf.titel(at)gmx.de, 0172 / 327 1693) oder Martin (siehe Vorstandsliste).

Martin

Grünkohlessen im Schlag

Das Grünkohlessen findet am 22.01.2007 um 19:30Uhr in der Gaststätte Schlag in Nienstedten in der Rupertistrasse statt. Eine verbindliche Anmeldung ist unbedingt erforderlich. Kostenbeitrag pro Person 5,00 Euro, Getränke trägt jeder selbst. Wer keinen Grünkohl mag, kann ein alternatives Essen auswählen.
Die Anmeldung erfolgt gegen eine Zahlung von fünf Euro im Laden bei Klaus Dieter in die Handkasse der RSG.
Wir haben das Lokal exklusiv; da wir vom Platz her begrenzt sind, ist das Essen nur für Mitglieder (ohne Anhang).
Ich hoffe auf eine rege Teilnahme,

Tom

(Anzeige)

Kurznachrichten

Trainingslager auf Mallorca

Hallo Vereinsmitglieder,
in den Frühjahrsferien 2008 wollten wir wieder nach Mallorca. Es gab aber keine Flüge mehr. Das heißt: wir fahren 1 Woche früher, vom 2. bis 16.03.08. Wir werden uns wie üblich im „Royal Cristina“ ungefähr in der Mitte der Playa de Palma einnisten. Buchen könnt Ihr über Neckermann, thomas cook, Bucher Reisen oder bei Diana Sportreisen (dianasport.de). Bitte gebt bei Diana die RSG Blankenese als Stichwort an, damit wir in einem Flieger sitzen.
Tom und ich werden mit dem Tandem vor Ort sein und wie üblich mit den langsamsten fahren.
Unter 8302393 oder traudl-witt(at)web.de könnt Ihr Euch melden, wenn Ihr Kontakte zur Zimmer- oder Appartementbelegung braucht.
Bitte meldet Euch auch, wenn Ihr in anderen Hotels oder Orten unterkommt. Wir können Treffpunkte vereinbaren.
Ebenso kann es eine neue Auflage des Bergzeitfahrens auf Randa geben.

Traudl

Spaghetti-Tour 2008

In den letzten Jahren ist sie meist in das sprichwörtliche Wasser gefallen. Trotzdem geben wir nicht auf. Am 06.07.2008 wollen wir wieder an den Schmalensee zu Dieter Liebs Mutter radeln. Eine Strecke beträgt etwa 85 km.
Wir wollen um 9.00 Uhr am Laden starten. Auf dem Hinweg wird traditionell auf die Schwächsten Rücksicht genommen, auf dem Rückweg wird es wohl wie üblich zwei Gruppen geben. Für schlimme Fälle soll es ein Begleitfahrzeug geben. Für den Fall schlechten Wetters habe ich mit Anneliese Lieb den 13.07.2008 als Ausweichtermin vereinbart.
Vor Ort gibt es reichlich Pasta und die Möglichkeit, im See zu schwimmen. Kuchenspenden sind herzlich willkommen. Dafür jetzt schon **DANKE**.
Die Spaghettitour haben wir immer auch als Familientreffen genutzt. Vor Ort gibt es einen kleinen Spielplatz und eine kindersichere Badestelle. Schmalensee ist ein Dorf an der Strecke von Neumünster nach Plön. Beim Gasthaus geht es links zum See runter. Vielleicht können die Eltern der Vereinskiddies ja Fahrgemeinschaften organisieren. Für heute… alles Liebe, *Traudl*

Cyclassics 2008

Wir wollen es mal wieder schaffen Mannschaften zu melden.
Hierzu folgendes:
Anmeldung erfogt durch jeden einzelnen selber; Das Feld Mannschaft bleibt frei.
Jeder der in einer Mannschaft starten möchte teilt mir dieses unter Angabe der folgenden Daten mit:
Name,
Strecke,
Zeit in 2007/6/5,
Zielzeit für 2008
Dann können wir die notwendigen Kontakte herstellen, dass die Mannschaften zusammen trainieren.

Tom

Pflegeseminar

Ich will Ende Januar oder Anfang Februar wieder ein Pflegeseminar abhalten. Die Teilnahme ist für vereinsradnutzende Jugendliche Pflicht. Als Termine stehen folgende drei zur Auswahl: 20.01.2008, 10.02.2008 oder 17.02.2008.
Anmeldung bitte bis zum 10.01.2008 unter Angabe der möglichen Termine an mich
per Mail: 1687-167(at)onlinehome.de
per SMS: 0174-3742060
per Post: Wachtelweg 6h ; 22869 Schenefeld.

Außer der Pflege zeige ich Kleinstreparaturen und 1. Hilfe am Rad (Was wollt Ihr wissen?). Bitte bringe folgende Sachen mit:

- Dein Fahrrad, welches von grobem Schmutz befreit ist (nur gereinigt, noch nicht ‚gepflegt') → Zutaten: Eimer, Wasser (lauwarm), drei Tropfen Spülmittel,Schwamm (vereinsradnutzende Jugendliche pflegen die Vereinsräder)
- Einige alte Zeitungen (o.ä. wie zum Beispiel ein Teppichrest) zum Unterlegen beim Pflegen
- Ausreichend Putzlappen (alte T-Shirts, Bettlaken o. ä.)
- Fahrradwerkzeug (was vorhanden ist, mitbringen)
- falls vorhanden: Montageständer
- Gute Laune, viele Fragen

Bitte komme in Kleidung, die schmutzig werden kann und darf.

Wer backt einen Kuchen?

Alles weitere (Terminfestlegung) nach der Anmeldung.

Tom

Neues vom Kiddies-training

Seit dem 17.11.2007 beginnen alle Trainingsrunden samstags um 12:00 Uhr. Individuelle Absprachen sind möglich. Da Weihnachten nicht auf das Wochenende fällt, werden wir auch an den Samstagen vor Heiligabend und Silvester fahren.
Von etwa Mitte April bis Mitte September werden wir auch Mittwochs um 18:00 Uhr beim Laden starten.
Jürgen Lange wird sich wie bisher um die Größeren/Schnelleren kümmern und auch längere Strecken fahren.
Torben Leuthold wird sich (soweit das bevorstehende Abitur das zulässt) um die U15-Jugend kümmern. In 2008 sind das die Jahrgänge 1994/1995.
Ich kümmere mich wie bisher um die Kleinen und die Anfänger. Hier fahren wir derzeit immer unter zwei Stunden und machen regelmäßig Techniktraining. So hatten wir neulich viel Spaß beim „Dosen"werfen während der Fahrt und auch beim herbstlichen Bremstraining auf nassem Laub.
An dieser Stelle Danke an alle, die beim Kiddiestraining geholfen haben. Insbesondere habe ich mich über die älteren Jugendlichen gefreut, die mir geholfen haben, die Jüngeren zu betreuen.
Bitte meldet Euch bei mir oder Jürgen, wenn Ihr nächstes Jahr Lizenzrennen fahren wollt. Bitte reicht die Lizenzanträge immer über Martin Huber ein. Ich will aber auch einige Jedermannrennen raussuchen, an denen die teilnehmen können, die nur mal reinschnuppern wollen. Dort geht es in der Regel nicht ganz so hart zur Sache.

Ihr erreicht uns wie folgt:

Jürgen Lange unter 040/814810 und j.b.lange(at)t-online.de

Torben Leuthold unter 040/8226319 und torben_p_leuthold(at)hotmail.de

mich unter 040/832390 und traudl-witt(at)web.de
liebe Grüße, *Traudl*

Neue Mitgliedskarte des BDR

Auf der letzten Vorstandsitzung des RVH (Radsportverband Hamburg) wurde uns die neue BDR-Mitgliedskarte vorgestellt. Viele, aber nicht alle, von Euch haben sie inzwischen per Post erhalten. Das liegt daran, dass die verwendeten Daten aus dem Jahr 2005 stammen. Das heißt, dass diejenigen, die seit Anfang 2006 eingetreten sind, keine Karte erhalten, diejenigen, die seitdem ausgetreten sind, hingegen schon.
Zu dieser technischen Panne kommt, dass die Nr. auf der Vorderseite nicht wie dort bezeichnet, die Mitgliedsnummer beim BDR ist, sondern eine Kartennummer. Damit ist ein Abgleich mit Mitgliedslisten nicht möglich.
Leider wurde der ursprünglich geplante Magnetstreifen/Kartenchip nicht umgesetzt, damit hätte die Karte ggf. elektronisch ausgelesen werden können.
Die in dem Begleitschreiben genannten Vergünstigungen bei ausgewählten Sponsoren sind möglicherweise einzeln ebenso, wenn nicht sogar noch günstiger, aushandelbar. Hier empfiehlt es sich, genau zu vergleichen.
Daher kann die Karte eigentlich nur zum Nachweis der BDR-Zugehörigkeit bei RTFs verwendet werden. *Tom*

Schnappschuss

diesmal von *Familie Reinsch*

Ab sofort soll es in jeder Ausgabe einen solchen Schnappschuss geben. Ihr habt auch ein Foto, das unbedingt einmal hier erscheinen sollte?! Dann ab damit an die Redaktion!

Im Zeichen der WM -

Schon im Spätsommer 2006 löste eine Nachricht nicht nur bei aktiven Triathleten Adrenalinausstöße ohne Ende aus: Jeder, der einen gültigen Startpaß der Deutschen Triathlon-Union besitzt, darf an der WM in Hamburg teilnehmen. Uff, so eine „Qualifikationsnorm“ stellte wahrlich keine große Hürde dar. Und so setzte in unserer Republik ein Run auf die Triathlon-Vereine ungeahnten Ausmaßes an, und die Schriftführer der Verbände waren am Stöhnen, während sich die Schatzmeister ob der ungeahnten Mengen an Startpassgebühren mit breitem Grinsen zurücklehnten. Dass im Nachhinein die Qualifikation ganz anderen Anforderungen unterlag, steht auf einem anderen Blatt. Viele der seit Jahren aktiven Triathleten wunderten sich aber nicht unerheblich als sie ihre Absage bekamen und der Verband sich standhaft weigerte, seine Quali-Normen offenzulegen.

Auch ich hatte den Triathlon-Boom unterschätzt und durfte beim Stadtparktriathlon – dem seit Jahren üblichen Triathlon-Saisonauftakt – nicht mitmachen; die Meldegrenze war weit vor Meldeschluss erreicht. Schade, aber so konnte ich wenigstens bei unserer gleichzeitig stattfindenden RTF helfen.

Saisonstart wurde somit die Mitteldistanz in Bad Bederkesa. 2000 Meter Schwimmen, 86 Radeln und 21 Kilometer laufen. Wie auch in den letzten Jahren regnete es morgens, um den Einstieg ins Wasser zu erleichtern. Die Schwimmstrecke ist genial. 1000 Meter schnurgerade in einem mit Moderwasser gefüllten Kanal, Wende und wieder zurück. Nur ab und an mal die Augen auf machen, damit man nicht gegen das Ufer schraddelt. Die Radstrecke war vom Regen angenehm feucht, der heftige Wind trocknete sie aber langsam ab und föhnte die Aktiven langsam von allen Seiten trocken. Und während der abschließenden drei Laufrunden um den örtlichen See, kam dann auch wie jedes Jahr wieder die liebe Sonne und ließ den Schweiss aufs Heftigste fließen. Ergebnis: Fünfdreiviertel Stunden, ein breites Grinsen und nicht letzter. Falls ich es noch nicht erwähnt hatte, ich bin ein Finisher - kein Winner. Das hat mein Körper vor Jahren beschlossen und ich komm gut damit klar. Das ich mal Hamburger Vizemeister war, lag wohl eher daran, dass die anderen an dem Wochenende nicht konnten...

Eine Woche später ging es dann zum Vierlanden-Tri nach Oortkaten. Rappeldicke voll mit Teilnehmern. Und traf man die Jahre vorher immer die gleichen Verdächtigen auf jeder Veranstaltung, so sah man hier erstmals die ganzen Rookies – die neuen Triathleten, die jedes Sportstudio hervorgebracht hatte, weil ja alle zur WM wollten. Triathlon wird halt Volkssport. Der kleine Oortkatener See war somit beim Start angenehm gefüllt, einige mussten im Uferbereich eher spazieren gehen als schwimmen, aber Spaß hat es trotzdem gemacht. Beim Radeln wieder ordentlich viel Wind in die eine Richtung, aber dafür ging es dann umso schneller zurück, um wieder einmal bei herrlichem Sonnenschein noch ein wenig in Richtung Ziel zu laufen. Eine Superveranstaltung für jeden Ersttäter!

Dann sollte der Höhepunkt des Sommers kommen: die DM in München Riem. Für mich ein Desaster! Es war unendlich heiß, die Location auf dem Gelände der ehemaligen Bundesgartenschau war ein künstlich angelegter Park ohne Baum und Strauch und irgendwie lief alles total durcheinander. Das ging zwar allen anderen auch so, aber irgendwie war ich

das Triathlonjahr 2007

völlig von der Rolle. Als das Einchecksignal meiner Startgruppe erfolgte, stand ich noch vor einem Dixie in der Schlange und als ich dann endlich im Wasser war, verlor ich vor Aufregung komplett die Orientierung. Aber dann kam die Radstrecke, Augen zu und los. Einer nach dem anderen wurde eingeholt, suuuuupi! Und dann bei Kilometer 36: Pfffffff, ein Schleicher, mit einem sehr lauten „Schei....“ stieg ich vom Rad, haderte mit dem Schicksal, weinte ein wenig, und flickte meinen Renner, um mich dann langsam dem Ziel zu nähern. Die Laufstrecke war bei weit über 30 Grad dann der Hammer und nur Dank einiger Freunde, die mich mit Wasser und guten Worten pflegten, fand alles ein gutes Ende. Ich erholte mich dann hinterher eine Woche radelnd in den Voralpen – ein absoluter Traum! Ganz sachte immer die Hügel rauf und runter und kein bisschen Wettkampf.

Beim Kiel-Triathon und den Cyclassics wollte ich mir dann den letzten Schliff für den Holsten-Cityman und das WM-Wochenende holen. Kiel bietet mit Schwimmen in der Förde und einem Sechsrunden-Kurs mit zwei heftigen Anstiegen unheimlich viel Spaß und ist von der Verpflegung im Zielbereich das Beste, was ich je erlebt habe. Unbedingt mal mitmachen! Die Cyclassics habe ich ohne Platten hinbekommen, lediglich der Regen zwischen Schenefeld und Wedel nervte. Dabei hab ich mich dann wohl auch so erkältet, dass aus dem Jahresabschluss in der Hamburger Alster nix wurde. Das WM-Wochenende wurde für mich zur Zuschauerveranstaltung – es sollte wohl nicht sein. Am Sonnabend bei den Jedermännern und -frauen war das Wetter ohnehin grauselig. Aber Sonntag kam dann die Sonne hervor und ließ dann „unseren“ Daniel Unger ganz schnell laufen und Weltmeister werden. Voll im Heldenbereich.

Um dann meine Seele zu trösten, hab ich als Jahresabschlussveranstaltung den Duathlon in Elmshorn noch mitgenommen, der unseren Jan-Hauke wieder mal mit ganz vorne sah. Für die, die mit dem Schwimmen noch so ihre Probleme haben, sind zum Anfixen sowieso die Duathlons in Hemdingen und Elmshorn

eine tolle Gelegenheit, mal in die Mehrkampfszene hineinzuschnuppern.

Alles in allem war es ein sehr durchwachsenes Jahr und mein Körper hat wohl nach sechs Jahren mit vielen (laut meiner Frau wohl etwas zu vielen) Wettkämpfen auch etwas gelitten. Aber egal ob schnell oder langsam, Triathlon bringt Spaß, die Athleten zeichnet eine enorme Kameradschaft aus und es kommt überhaupt nicht darauf an, welchen Platz man erreicht (na ja). Erst wenn man sich auf die längeren Strecken stürzt wird der Trainingsaufwand enorm hoch und verlangt viel Disziplin. Aber schließlich gibt es ja auch die Sprintdistanzen 500 Meter Schwimmen, 20 km Radeln und 5000 Meter auslaufen.

Und hier noch ein paar Links:

www.hhtv-triathlon.de
www.dtu-info.de
burgtriathlon.de
www.tri-speedys.de
www.ironman.com
www.hamburgcityman.de
www.kiel-triathlon.de
www.luemmellauf.de
www.quickbo-run.de
www.muenchentriathlon.de
www.tri-emtv.de
www.laufwerk-hamburg.de

Frank Uhlemann

Nach der dritten Vereinsmeisterschaft

Gefangen auf dem Müllberg

„Was machen Sie denn da, was wollen Sie hier, die Polizei ist gleich da! Wie sind Sie überhaupt hier rein gekommen?“ So ließ sich eine couragierte Dame vernehmen, als wir das zweite Tor hinter uns gebracht hatten und gerade wieder auf der öffentlichen Straße standen.

Unsere Vereinsmeisterschaft, die als gelungener Test eines neuen Standorts zu werten ist, über die im Übrigen aber der Mantel des Schweigens gebreitet werden darf, war zu Ende gewesen. „Die Straße nach oben ist da hinten“, hatte Martin E. gesagt, unser Verbindungsmann zu der neuen Location, aber wahrscheinlich haben wir uns missverstanden...

Der Gipfel der Mülldeponie Georgswerder ist von uns skurriler Schönheit, frisch gemäht machte er den Eindruck einer Almwiese mit den Windkraftanlagen als Gipfelkreuzen, eingebettet zwischen Autobahn, Schrebergärten und Industrieanlagen. Ich plädiere vehement dafür, dass wir nächstes Jahr die Vereinsmeisterschaft dort mit „Bergankunft“ inszenieren!

Nach dieser Besichtigung fanden wir allerdings das Tor verschlossen und uns auf dem Müllberg gefangen. Das Tor war doppelt mit Stacheldraht gesichert und hätte uns mindestens die Trikots gekostet.

Mir war jetzt klar, dass ich nicht deutlich gemacht hatte, dass ich auf den Berg noch rauf will. Am Ausgang Fiskalische Straße bot sich zunächst ein ähnliches Bild, das dortige Tor ließ sich aber überlisten. Mit dem Ergebnis hatten wir allerdings nicht gerechnet: Wir waren jetzt gefangen auf einem Betriebshof, denn ein weiteres Tor – gar mit Natodraht gesichert – tauchte um die Ecke auf. Jetzt ging’s sozusagen drunter und drüber – drunter durch wir und drüber die Räder.

Mit der energischen Dame aus dem Nichts, zu der gut ein großer Schäferhund gepasst hätte, ließ die Sache sich im übrigen mehr oder weniger regeln (oder waren wir nur schnell genug weg?) und wir waren im Nachhinein froh, dass sie sich keinen dieser Vierbeiner hält.

Am Schluss doch noch ein Wort zu der Veranstaltung: Wer nichts davon mitbekommen hatte, sollte sich darum kümmern, dem Vorstand seine aktuelle E-Mail-Adresse zu geben.

Im Übrigen gelobt der Vorstand sicher, nächstes Mal die Sache mindestens einen Monat vorher anzukündigen, oder?! (Anmerkung der Redaktion: Sogar noch früher. Der Termin, der 31.08.2008, steht schon jetzt, siehe Kurznachrichten)

Michael Heinz

Erfolgreich auf dem MTB

Die RSG Blankenese macht nicht nur in Norddeutschland von sich reden, sondern auch im Ausland sind wir häufiger in den Starterlisten zu finden. In Großkirchheim in Kärnten hat sich Klaus Schröder beim 2. Hillclimb des RSC New Deile äußerst erfolgreich präsentiert: Mit 27:48.00 fuhr er am 11. August 2007 die Tagesbestzeit auf der kleinen Strecke.

Herzlichen Glückwunsch!

Flèche Allemagne

Außergewöhnliche Sternfahrt am 1. Mai 2008

Schon eine Motivation für das Wintertraining? Nein? Hier eine Idee:

Am 1. Mai, dem Tag der Arbeit und Himmelfahrt 2008 zugleich, findet zum wiederholten Mal der Flèche Allemagne statt. Ausdauerradsportler aus ganz Deutschland treffen sich am 2. Mai zum Frühschoppen auf der Wartburg bei Eisenach.

Die Teilnehmer kommen natürlich mit dem Rad. Tatsächlich gibt es ein Reglement, das 18 Regeln umfasst. Das wichtigste in Kürze: Erstens darf die Anreise darf nicht kürzer als 360 km lang sein, zweitens fahren alle Radler in Deutschland gleichzeitig 24 Stunden vor dem Treffpunkt los und drittens wird in Teams von mindestens drei Radlern gestartet und angekommen.

Und genau so ein Team möchte die RSG Blankenese aufstellen. Von Blankenese bis zur Wartburg auf selbstgewählter Strecke über die Lüneburger Heide, durch den Harz bis ins Herz Thüringens. Das sind etwa 385km, die in einem moderaten Tempo mit vielen Pausen, gemütlich aber stetig absolviert werden sollen. Hast Du Lust und Interesse? Melde Dich!

Martin

Gemeinsam ins Ziel: Fahrt als geschlossener Verband

Ich war im Mai auf einer 115 km-RTF in Oeversee, die als geschlossener Verband durchgeführt wurde. Da die Polizei im Kreis Pinneberg bei uns so etwas auch „andauernd“ anregt, weil das sicherer sei als eine Fahrt von mehreren Hunderten Radfahrern auf mehreren Strecken, habe ich mir das also mal in Hinblick auf die Durchführbarkeit bei uns angeguckt.

Wir waren etwa 60 Radler und wurden vorne von einem VW Bus der Polizei mit Blaulicht und hinten von einem Sprinter des örtlichen Radhändlers sowie drei Motorrädern mit Ordnern des Vereins begleitet. Wer einen Defekt oder sonstige Probleme hatte, ließ sich dann zurückfallen und wurde dann vom Besenwagen aufgesammelt. Dort konnte dann das Rad wieder flott gemacht werden, um wieder danach mitfahren zu können. Angekündigt wurde ein Schnitt von etwa 25 km/h bis maximal 28 km/h und dass wir darauf achten sollten, konzentriert, dicht und diszipliniert in Dreier-Reihe zu fahren.

Los ging es wie bei jeder RTF mit Geschwindigkeiten weit über 30 km/h, bis der Schnitt sich auf 29 km/h eingependelt hatte, hat es ein wenig gedauert. Der erste Streckenabschnitt ging 75 km in Richtung Schleswig, wo wir auch kurz durchgefahren sind. Dort hat ein zweiter Polizeiwagen mit dafür gesorgt, dass wir nicht an roten Ampeln etc. anhalten mussten. Das macht dann schon Spaß ;-)

Das Fahren ist anfangs gewöhnungsbedürftig, da man hinten im Verband Geschwindigkeitsveränderungen viel mehr spürt als vorne. Das ist so ähnlich wie mit Staus auf der Autobahn, vorne wird kurz gebremst und hinten gibt's den Stau. War also anfangs etwas unrund, aber später musste man dann nur noch seltener bremsen. Man kann sich auch nebenbei unterhalten, trotz konzentrierter Fahrweise. Ist vielleicht die Frage, ob das mit viel mehr Fahrern, und entsprechend vielen RTF-unerfahreren Fahrern noch so gut klappt. Hinterher meinte jemand zu mir, dass sei ein Wunder, dass es keinen Unfall gab, aber das sehe ich eigentlich nicht so, ich habe mich da durchaus sicher gefühlt. Vielleicht war er in seiner Dreierreihe in der Mitte?

Zwischendurch gab es zwei oder drei Pannen, die dazu führten, dass später zwei Pinkelpausen für alle eingelegt wurden (unter den Augen der Polizei), denn zu dem Zeitpunkt waren die Pannen behoben und die Fahrer konnten wieder dazustoßen. Der einzige offizielle Halt war nach 75 km wieder am Start, dort gab es Brötchen und man konnte sich Bananen von der für Sonntag geplanten RTF „klauen“. Wer nicht mehr konnte, hörte dann auf, die anderen fuhren gestärkt auf eine 40 km-Schleife nach Flensburg. Dort wurde es dann voller, zeitgleich fand die „Rum-Regatta“, ein Volksfest am Hafen, statt. Wir gelangten in einen Stau, den die Polizei trotz erneuter Verstärkung durch einen zweiten Wagen nicht für uns auflösen könnte. Eine Attraktion waren wir aber auch so. Für die Passanten waren wir wohl das erste „Radrennen in einem Stau“. Wäre sicher was für die Bild-Leserreporter...

Die Fahrt im Verband gibt es auch wieder 2008 (siehe RTF-Termine). *Arne*

Viking Tour 2007

„Die Deutschen wollen alles dreifach abgesichert haben“, klagte mir Geir, der Race Leader, seine Erfahrung. Nun ja, Schwierigkeiten hatte es z.B. bei dem angebotenen Transport zum Startort Vik gegeben, bei der Zeitnahme und bis wir die Tagesergebnisse hatten.

Als deutscher Teilnehmer an der Rundfahrt durch Norwegens Fjorde sollte man eine gewisse Gelassenheit mitbringen und die lockere Atmosphäre genießen, so als würde man nach Italien fahren – und dann staunen, dass im Prinzip doch alles klappt; selbst (oder

gerade?) wenn etwa die geplante Strecke durch eine Lawine blockiert ist.

Wer außerdem nichts gegen das Übernachten in einer Turnhalle hat, gerne Berge fährt und vor allem Bergankünfte liebt, ist richtig bei der Viking Tour.

Von der RSG waren wir 2007 zu dritt: Angelique, Chris und ich.

Es handelt sich um einen Rundkurs über 6 Tage mit touristischen Highlights – Fjorden, Bergen, Seen und Fährfahrten durch Fjorde, die auch Ziel der Hurtigruten sind. Es wurde durchaus auch ernsthaft Rad gefahren. Schon der Prolog war nicht ohne: zwar nicht steil, aber auf knapp 6 km 330 Höhenmeter nur bergauf.

Die erste Etappe (das Wetter war immer noch gut) sah auf dem Papier viel harmloser aus, als sie war. Jedenfalls hab ich mal wieder erfahren, dass es Sinn macht, sich ein Höhenprofil bis zum Ende vorher genau anzusehen; die letzte Steigung war mein Tod. Wie ich waren auch andere deshalb am nächsten Tag ganz einverstanden, dass wegen der Lawine die Etappe verkürzt wurde. Am Schluss haben wir – nass und stinkend – amerikanische Touristinnen auf der Geirangerfähre um eine Erfahrung bereichert.

Zwei Steigungen standen für die dritte Etappe auf dem Plan. Gleich am Anfang von Meereshöhe auf 1000 m und die zweite ab etwa Kilometer 100 von 400 m auf 1850 m. Das war der höchste Punkt und zugleich (wie es hieß) die höchste Straße Norwegens. Die hatte eine fiese, ungeteerte Rampe im unteren Teil und endete an einem Gletschersee auf der Juvasshytta.

Die 4. Etappe war die mit der kürzesten Zeitmessstrecke (55 km von 110 km Tagesstrecke), aber auch eindrucksvoll: Nach dem Ziel ging es – gefühlt eine Ewigkeit – auf dem Sognefjell auf 1400 m Höhe bei Regen und Gegenwind durch eine Mondlandschaft, links und rechts Schnee und auf den Seen Eisschollen.

Am Nachmittag haben wir uns dann einen Arm des riesigen Jostedalsbreen (wohl der größte Gletscher Europas) aus der Nähe angesehen bzw. uns seine Zunge erwandert.

Schließlich noch ein Einzelzeitfahren (600 Hm) und am letzten Tag ein Paar giftige Serpentinen (dabei ein Stich mit 18%) zurück nach Vik.

Mir hat insbesondere gefallen, dass es keine nervigen Transfers (wie die Busfahrten damals bei der D-Tour) gegeben hat. Etwas umständlich sind Hin- und Rückfahrt, aber das weiß man ja vorher.

Einzelheiten unter www.vikingtour.no.

Michael Heinz

Liebe RTF-Mitstreiter,

im Mai 2007 haben wir nach fünfzehnmonatiger Vorbereitungszeit eine wirklich gelungene RTF-Premiere hingelegt. Wir dürfen stolz auf uns sein!
Das Wetter hat zum Glück auch mitgespielt und unsere RTF zu einer der bestbesuchten Radsportveranstaltungen Norddeutschlands gemacht.
Doch wirklich erfolgreich dürfen wir uns nennen, weil die Rückmeldung nach der Veranstaltung durchweg positiv war. Die meisten Verbesserungsvorschläge, die an uns herangetragen wurden, waren in großes Lob gewickelt.
Hierzu sende ich einen herzlichen Dank an das RTF-Kernteam für die vielen guten Ideen, den vollen Einsatz im Namen der Sache und die akribische Vorbereitung.
Ebenso herzlich der Dank an Arne Kröger (Opel Kröger in Schenefeld), mit dessen Unterstützung der Start- und Zielbetrieb und die Rahmenveranstaltung erst Form angenommen haben.
Und einen herzliches Dankeschön geht an die 62 ehrenamtlichen Helfer, die alles für die Veranstaltung an dem entscheidenden Tag X gegeben haben. Ohne euch hätte es das Event nicht gegeben!
Ich hoffe, alle haben das abschließende Helferfest im JUKS genossen. Es verbleibt uns trotzdem ein betrachtliches Guthaben, welches der Durchführung der RTF in 2008 das finanzielle Risiko nimmt.
Wie geht es 2008 weiter?
Ihr wisst, dass eine Premiere immer mit besonders viel Engagement auf die Beine gestellt wird. Die gute Nachricht vorweg: die zweite Veranstaltung wird einfacher, denn wir haben unsere Lektionen gelernt. Die schlechte Nachricht: es wird kein „Selbstläufer".
Das RTF-Kernteam hat bereits seine Bereitschaft erklärt, auch die Folgeveranstaltung organisieren zu wollen. Der BDR, die Radsportverbände Hamburg und Schleswig-Holstein, die Schenefelder Lokalpolitik, Freiwillige Feuerwehren in Bokel, Hemdingen und Seester, die Lokalpresse, die Polizei, die Strecke genehmigenden Amtsträger in Pinneberg, das Stadtfest Schenefeld, Einkauf, Tombola, Anmeldung, Ausschilderung usw. – das alles will koordiniert sein.
In der kommenden Saison können wir erhobenen Hauptes bei anderen norddeutschen RTF antreten: die RSG hat nun auch eine RTF! Und was für eine! Nehmen und Zurückgeben – gemeinsam eine Veranstaltung auf die Beine zu stellen: das ist gelebte Vereinsmitgliedschaft!
Euren vollen Einsatz brauchen wir wieder am 1. Juni 2008. Näheres erfahrt ihr auf der Jahreshauptversammlung am 21. Februar. Ich rechne mit Euch!
Bis dahin, kommt gut durch den Winter!

Die Family-Tour bei der RTF

Wir hatten den Ehrgeiz, etwas zu machen, was es sonst nur selten gibt und es ist uns gut gelungen.
Die 18km-Runde wurde nach 11 km von der Verpflegungsstelle bei der Pony-Waldschänke unterbrochen. Danke an das dortige Team, dass wir das Gelände und die Toiletten benutzen durften. Was hatte ich nicht alles vor… Aufgrund einer Erkrankung war ich dann recht hilflos. Ein ganz ganz großes Dankeschön an Klaus Paul, Helga Mybs und die Kiddies Johannes Cords, Mauritz Lilischkies, Nils Franke, Christoph Geercken und Jonas Vogel, die für mich die Ausschilderung der Strecke und die körperlich schweren Arbeiten übernahmen.
Wir trafen Großeltern und Enkel, Familien mit Anhänger am Rad, Mütter mit Kindern... Und auch einige Rennradler hatten sich für die ganz kurze Runde entschieden. Der Polizist der Schenefelder Wache, der seine Tochter im Kindersitz dabei hatte, freute sich über das Foto der beiden, das Tom zur Wache brachte.
Wir hatten mit Familien und Senioren gerechnet. Es kamen aber auch drei Elternteile (jeweils mit Kindern) deren Ehegespons auf einer längeren Strecke unterwegs war. Ja, es gab auch einen Mann, dessen Frau mit dem Rennrad unterwegs war. Ich denke, das ist ausbaubar. Ach ja… und die Welt ist klein… eines der Kiddies konnte seine Lehrerin verpflegen. Mir gefiel diese Umkehr des üblichen Machtverhältnisses sehr.
Wir hatten Brote vorbereitet und Weingummi angeboten. Die kamen nicht nur bei den Kindern gut an sondern auch später in Hetlingen, wohin ich die Reste unserer Verpflegung brachte. *Traudl*

SPORTS

RTF Blankenese-Rundfahrt

OPEL

OPEL

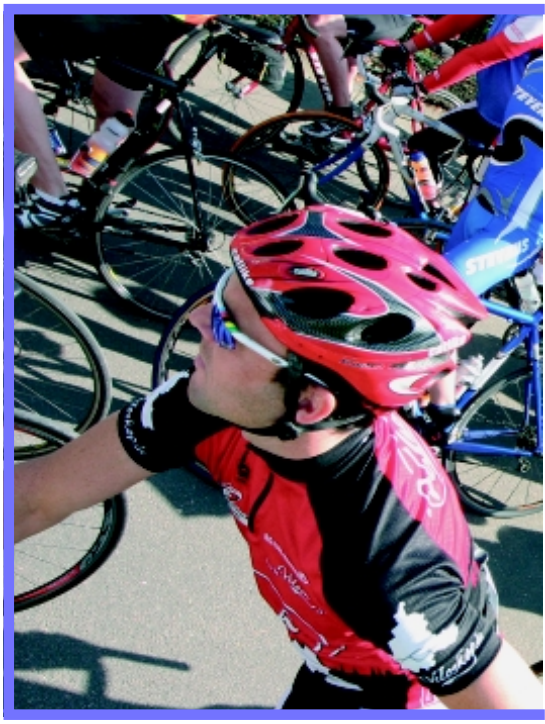
RSG-
BLANKENESE

OPEL
Autohaus Krög

Vittoria
3637

Höhepunkt in der Vereinsgeschichte

Wochenlange Planung, die Ungewissheit, ob man nicht doch etwas Entscheidendes vergessen hat und dann das schöne Gefühl, dass der erste Blankeneser Rundtörn mit rund 1.200 Startern ein voller Erfolg geworden ist.



Es waren ja wirklich viele von Euch dabei und jeder könnte bestimmt „seine Geschichte“ erzählen, wie der Tag unserer ersten RTF so abgelaufen ist. Da sich aber keiner bei der Redaktion gemeldet hat, erzähl ich mal meine…

Zuerst einmal müssen wir Martin für die akribische und professionelle Organisation loben. Wir haben uns schon monatelang vorher getroffen und hatten immer das Gefühl, dass wir – obwohl totale Neulinge im Bereich RTF-Organisation – immer wussten, wohin wir steuern. Danke Kapitän!

Es war eine ganze Menge zu bedenken, von der Streckenausarbeitung, dem Einholen der Genehmigung beim Landkreis Pinneberg, Abstimmungen mit der Polizei und weiteren Behörden über die Strecke und den Termin, Organisation der Verpflegungsstellen, Einkauf der benötigten Gerätschaften, Verpflegung, Einsatzplanung der Helfer, etc.

Meine Hauptaufgaben waren die Kontakte zu Behörden sowie die Pressearbeit. Das hat auch alles soweit funktioniert. Durch die Kontakte zu den Behörden bin ich dann zum für die Sicherheit Zuständigen geworden. Damit war für mich klar, dass ich am Tag der Tage am besten an möglichst vielen Punkten der Strecke gewesen sein sollte.

Ich habe mir das Auto meines Vaters geschnappt und für unsere Zwecke „aufgerüstet“: Fahrradträger aufs Dach und ans Heck, Warnlicht aufs Dach und mit Magnetschildern und weiß-rotem Klebeband für höhere Aufmerksamkeit gesorgt. Frank wollte sich auch kaum wieder einkriegen, als er mich in Hetlingen an der Verpflegungsstation erblickte…

Kurz vor dem Start ein kleiner Schock: Die Polizei in Quickborn rief mich an, um zu fragen, warum denn die Ordner an der dortigen Gefahrstelle nicht vor Ort seien. Dazu muss ich bemerken, dass ich meinen Vater überreden konnte, den Job zu übernehmen, da ich in Vereinsreihen nicht fündig wurde (wer in 2008 Ordner sein möchte, gibt mir Bescheid, das ist aus meiner Sicht der wichtigste Job von allen)… Da wir aber erst um 9.15 Uhr mit den ersten Startern in Quickborn rechneten, war insoweit alles ok. Noch während ich mit dem Polizisten telefonierte, traf mein Vater vor Ort ein. Damit war wieder alles in Butter.

Mitgenommen auf meiner Tour habe ich Alexander Luttmann, der über 500 Fotos von der RTF geschossen und kostenfrei ins Internet gestellt hat. Da wir bis zum Pressetermin mit der Fahrradstaffel der Polizei sowie unserer Schirmherrin

– unsere erste eigene Radtourenfahrt

Christiane Küchenhof, der Bürgermeisterin von Schenefeld, am Start bleiben mussten, kamen wir erst spät auf die Strecke. Also haben wir zwischendurch ein paar Abkürzungen genommen zu den neuralgischen Punkten. Erste Gespräche mit den an Gefahrstellen postierten Ordner zeigten, dass sich die intensive Organisation tatsächlich in einem reibungslosen Ablauf widerspiegelte.

In Hemdingen konnten wir dann an der dortigen Kontrolle feststellen, dass wir aufgrund der hohen Teilnehmerzahl Schwierigkeiten im Bereich Verpflegung haben würden. Ruhiger war die Lage in Bokel, wo nur die Radler der Langstrecke vorbei kamen. Mario Weise und sein Team hatten anschließen sogar noch die Muße, den Grill anzuschmeißen. Da wäre ich gerne länger vor Ort geblieben.

In der Zwischenzeit hatte Alexander immer wieder Gelegenheit, Fotos zu knipsen, was er ja auch ausgiebig tat. Als wir in der Nähe der Bahnlinie Pinneberg-Elmshorn waren, hatten wir dann unseren ersten Einsatz: Ein Radler war mit einem leider nicht zu behebenden Defekt auf der Strecke liegen geblieben. Nur wie den Radler finden, die Streckenbeschreibung half uns nur bedingt und aufgrund unserer Abkürzungen wussten wir nicht, wo Kilometer 80 auf der Strecke war… (Was haben wir gelernt: Auf unsere Karte muss in 2008 eine Kilometermarkierung mit drauf). Also fragten wir Radfahrer in unserer Nähe, wie viele Kilometer sie auf der Uhr hatten und siehe da, wir waren nur ein paar Hundert Meter von unserem Bestimmungsort entfernt. Also haben wir den Sportsfreund eingesammelt und versprochen, ihn mit der schnellstmöglichen Transportmöglichkeit zum Start zurück zu bringen, denn wir hatten ja noch ein wenig Kontroll-/Fotostrecke vor uns.

An der Verpflegungsstelle in Seester konnten wir dann noch kurz mit Werkzeug aushelfen. Ein trauriges Bild bot das Verpflegungsangebot: Als wir vor Ort waren, gab es nur noch Wasser und trocken Brot. Ähnlich soll es in Hetlingen gewesen sein, wo Traudl noch Reste der Family-Tour hinbrachte. Das war sehr praktisch, wie sich später noch zeigen sollte.

Wieder auf der Strecke rief mich Michael Heinz an, der als Ordner mit dem Rad unterwegs war. Wieder hatten wir einen Pannenfall. Irgendwann hatten wir dann auch raus, wo wir hin mussten („wenn Du von da kommst, musst Du dann rechts…nein, nicht da, auf der Trainingsrunde, da und da…“) und trafen ihn und Jürgen Lange dann auch kurz nach dem Telefonat. Jürgen hat dann den Auftrag übernommen, sämtliche Kioske der Umgebung (wohlgemerkt, wir befinden uns mitten in der Marsch) leer zu kaufen, um das Verpflegungsangebot in Seester zu verbessern. Das hat dann zum Glück noch geklappt, so dass die schlimmsten Engpässe hoffentlich nicht allzu lange angedauert haben. Auch bei der zweiten Panne konnten wir nur mit einem Rücktransport dienen. Also weiter auf der Strecke in Richtung Haseldorf.

Dann ein Anruf, auf den ich hätte verzichten können: Falk teilt mir mit, dass es einen schweren Unfall in Haseldorf gab, mit gesperrter Straße, Polizei und Krankenwagen. Tom hatte noch keine näheren Informationen, wusste aber, dass Traudl bereits vor Ort sei.
So schnell es ging eilten wir zum Unfallort, die Strecke war, als wir ankamen, inzwischen wieder frei. Traudl unterhielt sich noch mit den Polizisten, die zufälligerweise auch bei unserem Start in Schenefeld schon mit dabei waren. Ein Radler ist einem PKW, der den Teilnehmern die Vorfahrt nahm, ausgewichen und so in den Gegenverkehr geraten. Dort kam leider ein anderes Fahrzeug, so dass es zum Zusammenstoß kam. Wir haben nur das große Loch in der Windschutzscheibe gesehen und das zerstörte Rad, das Traudl bereits eingepackt hatte. Das sah schon schlimm aus. Später stellte sich dann glücklicherweise heraus, dass der Sturzhelm Schlimmeres verhindert hat und der Fahrer bereits nach zwei Tagen aus dem Krankenhaus entlassen werden konnte. Tom hatte ihn abends noch besucht, da war er auch schon wieder auf den Beinen. Da Traudl anschließend wieder direkt zum Start fuhr, haben wir unsere beiden Mitfahrer an Traudl übergeben, damit wir weiter auf der Strecke bleiben konnten. Alexander wollte auch noch gerne Bilder auf dem Kösterberg machen.
Kurz vor Wedel dann ein erneuter Anruf: In Rissen kam es ebenfalls zu einem Unfall, ein Radfahrer war gestürzt. Ohne genau zu wissen, wo in Rissen das Sturzopfer zu finden war, erwischten wir intuitiv die richtigen Wege und konnten den Unglücksraben kurz darauf einsammeln. Ihm waren Speichen des Vorderrades gerissen und er machte einen Abflug über den Lenker. Der Kollege war hart im Nehmen, denn er war damit einverstanden, dass Alexander noch Fotos auf dem Kösterberg schießt. Dafür haben wir ihn dann anschließend direkt zu seinem Auto gefahren.
Alle unsere Mitfahrer waren glücklich darüber, dass wir sie eingesammelt haben, auch die beiden Kollegen, die Traudl zum Ziel gebracht hat. Als wir im Ziel ankamen, waren sie schon frisch geduscht… Wir können aber froh sein, dass es bei 1.200 Teilnehmern nur so wenige Pannen und Unfälle gab. Denn schon so waren wir am Rande der Belastungsgrenze angekommen. Mehr Pechvögel hätten wir im Auto wohl kaum unterbringen können. Im nächsten Jahr versuche ich dann ein zweites „Einsatzfahrzeug“ auf die Strecke zu bekommen (Gibt es Bewerber?). Wäre gut, wenn es jemanden gäbe, der sich gut im Kreis Pinneberg auskennt.
Im Ziel breitete sich eine fröhliche Stimmung aus, ich hatte den Eindruck, dass die Starter es nicht so eilig hatten

nach hause zu kommen, wie auf anderen RTFs. Die Idee mit der kleinen Fahrradmesse hat sich also ausgezahlt und sollte im nächsten Jahr noch weiter ausgebaut werden.
Neben den nicht so schönen Eindrücken mit Pannen und Unfällen, haben wir auf der Strecke viele zufriedene Gesichter gesehen. Das lag bestimmt auch daran, dass das Wetter so schön mitgespielt hat, aber wohl zum großen Teil auch daran, dass die Leute gemerkt haben, dass wir uns wirklich viel Mühe mit dem Blankeneser Rundtörn gegeben haben. Die gesammelten Erfahrungen werden wir nun nutzen, um die RTF nächstes Jahr noch besser zu machen. Dabei brauchen wir natürlich auch wieder die Unterstützung aller Mitglieder.

Arne

Paris-Brest

Durchnässt steige ich ins Wohnmobil. Schmatzend lösen sich die Überschuhe. Behutsam ausziehen, ein Handtuch, mein Schlafsack. Ich zittere. Eiskalte Hände und Füße, Übermüdung. Meine Knie schmerzen. Es ist ein Uhr Morgens, seit 44 Stunden sitze ich im Sattel, ich will nur noch schlafen, habe keine Lust mehr. Ich will erst wieder aufbrechen, wenn es hell wird und nicht mehr regnet. Wenn ich überhaupt wieder losfahre. Zweifel. Ein heißer Tee. Noch ein ordentliches Stück liegt vor mir, etwa 450 Kilometer. Jetzt schlafen.

Momentaufnahme eines ParisBrest, das laut Veranstalter vom schlechtesten Wetter geprägt war, an das man sich bei einer Austragung erinnern könne. Statistisch spiegelt sich das Wetter in der niedrigsten Finisherquote wider, die es seit 1961 gegeben hat. Bei den letzten Austragungen kamen ungefähr 15% der Starter nicht ins Ziel. Diesmal sind es 28%, die *auf der Strecke* bleiben. Viele derer, die ursprünglich auf Zeit fuhren, kämpfen nun mit dem Zeitlimit. Viele, die auf das Limit fahren wollten, finden sich außerhalb dessen wieder. Der Veranstalter verlängerte die Öffnungszeiten der Kontrollstellen um zwei Stunden, um die *Hors Délai* Zahlen in Grenzen zu halten. Auch das gab es in den fünfzehn vorherigen Austragungen noch nicht.

Gleichzeitig sind die Anmeldezahlen so hoch wie nie zuvor. 5.160 Starter aus mehr als 25 Ländern haben sich im Frühjahr und Frühsommer über die ausgeschriebenen Brevet-Serien qualifiziert, sind also jeweils 200, 300, 400 und 600 km in bestimmten Limitzeiten abgefahren und haben sich anschließend bei dieser Königin der Brevets anmelden können.

ParisBrest findet nun alle vier Jahre statt, zum sechzehnten Mal mittlerweile. Das Profi-Rennen feierte 1891 (!) Premiere. Seit 1931 gibt es die Austragung zusätzlich unter dem Randonneur-Gedanken, seit 1956 ausschließlich nicht mehr zum Broterwerb, sondern *just for fun*.

Wenn man nicht zu den Schnellsten gehört, wird man sich eine Woche Urlaub nehmen müssen. Sonntag ist Ausgabe der Startunterlagen. Es gibt drei Startzeiten, zwischen denen man wählen kann. Die 80-Stunden-Gruppen starten am Montagabend ab 20 Uhr (etwa 1.300 Fahrer). Hier gehen auch die Rekordjäger auf die Strecke, die nach weniger als 48 Stunden wieder zurück sein wollen. Anschließend starten zwischen 21 Uhr und 23 Uhr in fünf Blöcken zu 600 Fahrern die 90-Stunden-Gruppen. Am Dienstagmorgen um 5 Uhr geht schließlich als letztes auf die Strecke ein 750 Fahrer starker Pulk der 84-Stunden-Gruppe, in der auch ich starte. Die 1.230 Kilometer, die mit stattlichen 10.000 Höhenmetern gespickt sind, müssen also von jedem spätestens am Freitagnachmittag absolviert sein.

Bereits am Wochenende vor dem Start regnet es. Die Vorhersage verspricht wenig Besserung in den nächsten Tagen. Sonntagnachmittag, nach erfolgter Anmeldung, gehe ich zum Treffen der deutschen *Randonneure*, wie sich die Ausdauerfahrer nennen. Claus Czycholl, nun fünffacher Finisher, Hamburger Organisator der Deutschen Teilnehmer, begrüßt 370 angemeldete Deutsche, darunter Friedhelm Lixenfeld, den mit 76 Jahren ältesten deutschen Teilnehmer. Wir sind nach den Franzosen und Amerikanern die drittstärkste Fraktion. Das ist umso erstaunlicher und erfreulicher als sich 1991 erst drei Deutsche unter den damals bereits über 3.000 Teilnehmern befanden.

Am Montagabend schaue ich mir den Start der ersten 80-Stunde-Gruppe an. Bei einsetzender Dämmerung machen sich die ersten Fahrer auf den Weg nach Brest. Jetzt muss ich ins Bett, schließlich muss ich um halb vier hoch, um um fünf am Start zu sein. Im Wohnmobil wird das stetige Prasseln des Regens alle zwanzig Minuten vom kurzen Donnern der Startschüsse übertönt.

Nach der vorerst letzten ordentlich zu nennenden Nacht mache ich mich bei völliger Dunkelheit auf den Weg zum Start. Es regnet nicht, die Temperatur ist lau. Nervosität lässt sich am Besten durch einen Plausch im Startblock abschütteln.

Neben mir ein Schweizer, der bei dieser Gelegenheit die Race Across America Qualifikation schaffen will. In 65 Stunden muss er zurück sein. Sein Rezept: „Langsam losfahren und dann immer schneller werden“. Schön, denke ich mir, entspricht nicht meiner Erfahrung bei längeren Brevets, wünsche ihm viel Erfolg, und hoffe inständig, dass sich unter den restlichen Teilnehmern meiner Gruppe nicht nur RAAM-Aspiranten befinden, die mich am ersten ernsten Hügel allein im Regen zurück lassen.

Um Punkt fünf startet die Gruppe. Wir ziehen gleich mächtig los und irgendwann teilt sich der Mega-Pulk in größere Gruppen. Als es gegen sieben hell wird, setzt auch der Regen wieder ein. Nun finden sich kleinere Gruppen, die durch den Tag fahren. Der Tag ist von Schauern durchtränkt, hat aber auch trockene Abschnitte.

Nach fünfeinhalb Stunden erreiche ich die erste Station in **Mortagne-au-Perche (km 140)**, an der aber auf dem Hinweg noch nicht *gestempelt* wird. Also gleich durch und weiter. Irgendwann, denke ich mir, wird es sich rächen, dass ich in den Gruppen festklebe, meinen Puls an den Anstiegen in den roten Bereich unvernünftig weit hochjage, immer noch mit über die Kuppe gehen muss. Ja, so ist das als *Néophyte*, als Neuling, wie ich als Erstteilnehmer heiße. Unvernunft bereits im ersten Zehntel der Strecke.

Nach weiteren drei Stunden komme ich

-Paris 2007

zur ersten echten Kontrolle in **Villaines-la-Juhel (km 220)**. Bis hierhin erinnert mich alles an einen Radmarathon, abgesehen von den zahlreichen merkwürdigen Gepäckkonstruktionen und den Leuchtwesten, die die Fahrer tragen. Leuchtwesten oder zumindest reflektierende Bänder sind bei einsetzender Dunkelheit Pflicht.

In der Station zieht ein freundlicher ehrenamtlicher Helfer meine Magnetkarte durch das Lesegerät. Nun kann jeder, der meine Startnummer kennt, über das Internet meinen zumindest ungefähren Standort abfragen, sehen, welche Station ich bereits angelaufen habe. Viel wichtiger allerdings: Mein Streckenbuch bekommt einen Stempel und eine Durchfahrzeit. Das ist das wichtigste Dokument, anhand dessen am Schluss auch die Anerkennung des Brevets ausgemacht wird. Die meisten Teilnehmer tragen daher das Streckenbuch in einem wasserdichten Beutel als Brusttasche um den Hals. Für den Fund seines verlorengegangenen Streckenbuchs würde wohl so mancher Randonneur einen Pakt mit dem Teufel eingehen…

Ich passiere **Fougères (km 310)** und treffe auf Klaus, einen Randonneur, den ich von einem Qualifikationsbrevet in Hamburg kenne. Mit Klaus fahre ich die nächsten 150 Kilometer gemeinsam. Wir kommen schließlich nach **Tinténiac (km 370)**, wo wir uns auf die kommende Nachtfahrt vorbereiten. Die nächste Station Loudéac ist mein „Etappenziel", an der das Wohnmobil wartet.

Die Fahrt nach Loudéac ist eine wahre Freude. Die 800 *Blauen* sind mittlerweile zersplittert, aber wir treffen auf jede Menge *Grüne*, die am Abend vor uns gestartet sind. Die Startnummern der Limit-Gruppen haben unterschiedliche Farben: Die *Roten* sind die 80-Stunden-Fahrer, die *Blauen* die 84-Stunden-Fahrer und die *Grünen*, die 90-Stunden-Fahrer.

Zusammen mit Klaus fahre ich fröhlich schwatzend durch die Dunkelheit. Wir stellen wirre Theorien auf, unter welchen thermischen Bedingungen Landwind in Seewind umschlägt und vertreiben uns sehr nett die Zeit, während sich in unserem Schlepptau Fahrer aller Herren Länder sammeln.

Auf einmal Gegenverkehr! Die erste Gruppe kommt uns entgegen. Schweigsam, konzentriert, nur das Surren der Ketten. Etwa dreißig Mann. Danach lange nichts. Das ist ein Gefühl, sage ich euch: Du schaust auf den Tacho hast kaum 450 Kilometer gerissen und Dir kommen Fahrer entgegen, die knapp 800 auf der Uhr haben. Da tröstet auch wenig, dass die neun Stunden vor einem los sind…

Um halb zwei erreichen wir **Loudéac (km 460)**. Ich habe den Komfort eines Betts im Wohnmobil, das ich für zwei Stunden nutzen werde. Klaus muss einen Platz im überfüllten Saal von Loudéac ergattern, um ein wenig Schlaf zu finden. Das ist natürlich viel näher am Brevetgedanken, als im Wohnmobil zu pennen. Ich will trotzdem nicht meinen Individualplatz gegen den im *Flüchtlingslager* tauschen. Um halb fünf treffen wir uns wieder und sitzen auf dem Rad, um gemeinsam weiterzufahren.

Ich merke schnell, dass ich müder bin als vorhin, als ich ins Bett stieg. Außerdem kann ich jetzt nicht mehr so schnell wie Klaus. Hinter Loudéac beginnen nun die sehr sehr hügeligen Abschnitte. An der Geheimkontrolle, die die Organisatoren irgendwo auf dem Weg zur nächsten offiziell verzeichneten Station eingebaut haben, lege ich mich hin und schlafe eine weitere Stunde, bis es endlich hell wird. Klaus fährt indes weiter.

Von nun an will ich ausschließlich mein eigenes Tempo fahren, meide jede Gelegenheit zur Gruppe, die sich bietet. So erhole ich mich und finde wieder in den Tritt.

Ich fahre ein paar Kilometer mit Tom aus Canberra, Australien. Es ist sein erster Trip nach Europa. Warm gemacht hat er sich mit einer zweitausend Kilometer langen Radtour die Loire rauf und runter. Er sei auch schon mal von der West- zur Ostküste Australiens gefahren. Ich erfahre, dass das australische Hinterland für ihn erst dort beginnt, wo man keinen Menschen mehr trifft. Sobald man jemanden treffe, sei es kein Hinterland mehr. Zur Ostküste von Melbourne nach Perth, meint er, ginge es fast ausschließlich durch Hinterland.

Da bin ich hier ganz froh, dass ich bei 5.000 Startern, seien die Leistungsunterschiede auch noch so groß, immer auf jemanden treffe. Insbesondere nachts ist die Gesellschaft zumindest von Rücklichtern, das stete Überholen und überholt werden, sehr – wie soll ich sagen – befriedigend für den Kopf. Es bedeutet Gesellschaft, ob aktiv wahrgenommen durch Gruppenbildung, oder passiv genossen – ich bin nicht allein. Dieser Umstand macht Paris-Brest psychisch einfacher als zum Beispiel Bordeaux-Madrid, wo die 59 Starter meiner Gruppe entweder gar nicht oder auf zwölf Stunden verteilt das Ziel erreichen. Dort ist man

wirklich allein. Physisch ist Paris-Brest natürlich allein wegen der Länge und den fortwährenden Hügeln eine ganz eigene Nummer.
Noch am Vormittag erreiche ich **Carhaix (km 530)** und am frühen Nachmittag das wunderschön an der Atlantikküste gelegene **Brest (km 620)**. Über eine windausgesetzte Brücke geht es über die Mündung der Elorn direkt auf Brest zu. Hier, am Westzipfel der Bretagne, ist der Wendepunkt. Von nun an geht es abgesehen von etwa hundert Kilometern den Hinweg auf der gleichen Strecke wieder zurück. Die den Weg weisenden Pfeile sind nun andersfarbig und tragen nicht mehr den Schriftzug *Aller*, sondern treffend *Retour*. Überhaupt muss ich sagen, dass die Strecke hervorragend ausgeschildert ist. Es gibt sogar Streckenirrtumspfeile hinter Abzweigungen. Hier sollte auch nachts, ausreichende Beleuchtung vorausgesetzt, nichts schief gehen.
Der Tag *bytheway* ist bisher sonnig und lässt keine Wünsche offen. Zurück geht es wieder über den Roc Trévezel, den mit etwa 350 Metern höchsten Punkt der gesamten Strecke. Es ist sehr windig und man hat dabei einen schönen Blick bis zum Atlantik.
Am frühen Abend erreiche ich wieder **Carhaix (km 700)**. Dort diskutiere ich mit Jud, einem Amerikaner, über die Vor- und Nachteile der 84-Stunden-Gruppe. Das Resümee seiner Lage: „I am calculating now. I only want to survive!"
Meine Beine sind am Ende des zweiten Tages nun schon recht müde, meinen Hintern habe ich mir an einer Stelle wund geritten, meine linke Achillessehne ist geschwollen, und zuletzt spüre ich deutlich die Knie. Nicht mehr spüren tue ich die äußeren beiden Finger der rechten Hand. Aber das ist mir unter dem Phänomen *Radfahrerlähmung* hinlänglich bekannt (Googelt das mal!). Mein Körper ruft nach einer ordentlichen Pause, doch mein Etappenziel ist wiederum Loudéac, wo auch das Wohnmobil steht. Nur noch 75 läppische Kilometer.
Ich präpariere mich für die Dunkelheit. Gerade bin ich auf der Strecke, da fängt es an zu regnen. Dieser Regen, mal stark, mal weniger stark, begleitet und zermürbt mich die nächsten vier Stunden. Regen kombiniert mit Dunkelheit und ständigem Auf und Ab ist ein Schlauch! Irgendwann sind auch Überschuhe und Regenjacke durchnässt. Bergauf trete ich in die Pedale, um meine Körpertemperatur auf ein vernünftiges Niveau zu bringen, die folgenden Abfahrten schleiche ich hinunter, stetig auskühlend, wenig Orientierungsmerkmale findend an den schmalen und randstreifenlosen, wahrlich dunklen Nebenstraßen.
Eine Gruppe Tschechen mischt sich mit Amerikanern und heftet sich an meine Fersen. Bergauf könnten die meisten schneller, das hat sich schon gezeigt, doch in den Abfahrten ist bei dieser Witterung mein feines Halogenlicht, erzeugt durch einen Nabendynamo, den meist kläglichen Batteriefunzeln der anderen überlegen. Die Blinden reihen sich hinter dem Einäugigen ein.
Vor einem besonders steilen Gefällestück halte ich an und überlege, ob ich es bei diesem Regen angehen soll. Vorhin schon reagierten meine Bremsen nur mit Verzögerung und euphemistisch formuliert: *sanft*… Mein Gedächtnis ruft das Bild ab, als ich letztes Jahr in einem Wolkenbruch die gut ausgebaute Südseite des Sankt Gotthard runter bin, meine Bremsen boten keine Verzögerung mehr, und auf dem Rahmen sitzend nahm ich die Schuhe zur Hilfe, um irgendwie langsamer zu werden. Zum Glück kam vor der ersten Haarnadelkurve eine Galerie, sonst hätte ich wohl einen schönen Abflug gemacht… Irgendwie erreiche ich **Loudéac (km 775)** und falle erschöpft in mein Bett. Bei einem Brevet volle sechs Stunden am Stück zu schlafen, ist schon fast eine Frechheit, ich weiß. Mir ging es aber danach wirklich erstaunlich gut. Meine Achillessehne und meine Knie bekamen Unterstützung einer Creme, die ich aus einer der vielen Pharmazien am Wegesrand bezog. Es gilt des Nachts: siehst Du ein Rudel Räder stehen, so handelt es sich um eine Bar. Des Tags gilt: es handelt sich entweder um eine Bäckerei oder um eine Apotheke. Und der wunde Hintern wurde von nun an regelmäßig mit einer zweiten Creme geschmiert.
Als ich mich um halb neun wieder auf den Weg mache, kommen die Knochen erst wieder langsam in die Gänge. Dutzende überholen mich. Ich muss mich vorerst mit der Rolle des Langsamsten anfreunden. Muss ich erwähnen, dass es regnet? Na ja, um fair zu bleiben, es ist mehr ein grauer stetiger Niesel.
Hinter mir ertönt eine handelsübliche Fahrradglocke. „Welcher Depp klingelt denn vor dem Überholen?" Bevor ich mich umdrehen kann, rauscht auch schon mit doppelter Geschwindigkeit eines dieser vollverkleideten Zäpfchen an mir vorbei. Ach so. Deshalb. Der Pilot hat wahrscheinlich noch bei seinen Tanten Kaffee getrunken und dabei die Zeit vergessen, versuche ich mir diese späte Begegnung zu erklären. Am nächsten Hügel wird er die Tragflächen ausfahren, an der Kuppe abheben und ohne Umwege ins Ziel fliegen.
Irgendwo werde ich in eine zweite Geheimkontrolle gewunken, fahre schnell (haha!) weiter. Die Kontrolle bei **Tinteniac (km 860)** erreiche ich um 13 Uhr. Ich beginne, die Öffnungszeiten der Kontrollen mit meinen Einlaufzeiten zu vergleichen, und muss feststellen, dass ich mich nur noch eine Stunde vor dem Kontrolllimit bewege. Daran hat sich auch nichts geändert, als ich in **Fougères (km 920)** eintreffe. Weiterhin bin ich nur eine Stunde vor dem Limit. Mir wird klar, dass ich bei meinem nächsten vereinbarten Wohnmobil-Treffpunkt in Mortagne-au-Perche wohl nicht viel mehr als ein Frühstück werde

einnehmen können. Eine weitere Schlafpause ist nicht mehr drin. Da muss ich durch.

Hier, im letzten Viertel der Strecke, beginnt für mich der intensivste und interessanteste Abschnitt von ParisBrest. Es ist herrlich einfach, hier Menschen kennen zu lernen. Als erstes fahre ich ein Stück mit einem Brasilianer. Der ist auf einem Birdy-Klapprad unterwegs! Ab fünfzig Sachen, meint er, wird es heikel wegen der kleinen Räder und des Gepäcks. Immerhin hat er es bis hierhin geschafft. Überhaupt, es gibt nicht nur am Start, sondern gerade unterwegs die zum Teil abenteuerlichsten Gefährte und Gefährten zu bestaunen. Ich sah zwei Fahrer mit Bahnrädern, also starrer Nabe. Der eine, ein Schotte, hatte nicht mal Bremsen! Bergab wird dann halt die Verzögerungsleistung erbracht durch weniger schnelles Treten… Oder den Typen auf dem kuriosen historischen Dreirad. (Vor vier Jahren hat ja einer erfolgreich auf einem Sport-Tretroller teilgenommen, was dieses Mal verboten gewesen sein soll). Sehr spannend fand ich auch das Goofy-Liegerad-Tandem. Hier liegt der zweite Mann, in diesem Fall eine Frau, rückwärts zur Fahrtrichtung. Sie klemmt ihre Hände an einen winzigen Lenker, der die Bezeichnung *Lenker* nicht verdient, da er nicht zum Lenken vorgesehen ist, aber immerhin mit einem Spiegel ausgestattet ist, damit sie wenigstens irgendwas vom Geschehen in Fahrtrichtung mitbekommt… Wer die Machtlosigkeit kennt, die der Hintermann auf einem Tandem fühlt, der wird dieses Gefühl hier potenzieren müssen.

Als nächstes treffe ich auf einen Israeli, der mir verrät, dass er sich erst am Start in Paris eine Regenjacke gekauft hätte. So etwas sei in Israel einfach unüblich…

Der Amerikaner Greg, der selbst Fahrräder baut und im Anschluss auf der Eurobike in Friedrichshafen seine Kollektion ausstellt, will einfach nur unterhalten werden, so müde ist er. Ja, die Müdigkeit ist nun das sichtbarste Zeichen. Ich treffe auf einen Chinesen, der laut mit sich selbst redend in Schlangenlinien den nächsten Hügel bezwingt.

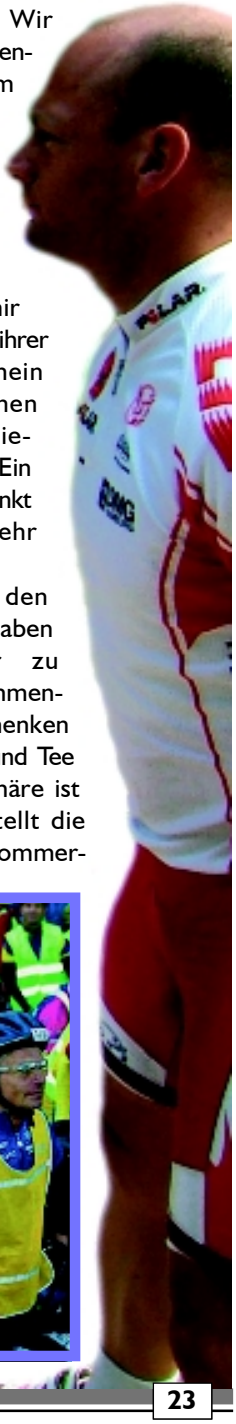
Müdigkeit. Ein Japaner fährt seitlich auf gleiche Höhe, grinst mich an. Wortlos nehme ich das als interkulturelles Zeichen der Kooperation und wir wechseln uns in der Führung ab. Bald gesellen sich Amerikaner zu uns. Direkt vor mir fahrend bringt ein Amerikaner den *Klassiker*: er touchiert auf regennasser Straße seitlich das Hinterrad seines Vordermanns und wird über den sich abrupt wegdrehenden Lenker in den Straßengraben katapultiert. Das lief vollkommen geräuschlos ab, bis sein Rad über den Asphalt schlitterte. Gemeinsam ziehen wir ihn aus dem Graben. Spontanes Adrenalin verjagt bleierne Müdigkeit.

Müdigkeit. An den Rändern der Straße stehen Teilnehmer über dem Rahmen, ihren Kopf zusammen mit den Händen auf den Lenker gelegt. Power-Nap im Stehen! Oder, wie so viele, man legt sich gleich an den Straßenrand, gehüllt in Rettungsdecke oder sonstiges Accessoire.

Um halb elf erreiche ich **Villaines-la-Juhel (km 1000)**. Ich gönne mir eine halbstündige Pause, bevor es die Nacht durchgeht. Unschlüssig lasse ich mich drinnen an einem Tisch nieder. Neben mir im erbarmungslosen Leuchtstoffröhrenlicht blicken rote Augen aus blassen Gesichtern. Mein Tischnachbar, ein vor Kälte und Müdigkeit zitternder Gesell, verschüttet seinen Kaffee und schlürft konsequent die Untertasse leer. Überall liegen Fahrer und schlafen. Meine Gedanken kriechen, ich kann kaum einen Entschluss fassen. Die frisch ausgelegte Regionalzeitung, die vom großen Sportevent auf der Titelseite kündet, missbrauche ich, um die Nässe aus meinen Klamotten zu saugen. Apathisch sitze ich da.

„Are you ok?" Ich blicke hoch in die wachen Augen einer freundlichen amerikanischen *Zivilistin*. Ich stammle ein wenig rum. Sie bietet mir schließlich an, sich in die Schlange zu stellen und mir einen Kaffee zu besorgen, während ich doch ein paar Minuten schlafen könne, so wie ihr Mann, der da hinten liege. „Milk and Sugar?" Schlaraffenland.

Jetzt noch 80 Kilometer durch die Nacht bis Mortagne-au-Perche. Ich treffe auf Audrey aus Los Angeles. Audrey ist 48 Jahre, vierfache Mutter, zweifache Großmutter und verdient ihre Brötchen als Fitness Coach. Audrey ist das Beste, was einem nachts passieren kann! Sie hört nie auf zu reden und fängt lustige Spielchen mit den Leuten an, mit denen sie eine Gruppe bildet. „C`mon, Mart, 30 seconds in the lead. Everybody! Go, Mart… 6, 4, 2 and out!" – "That weren´t 30 seconds." – "Believe me, sweety, I do this everyday". Wir trösten uns, dass das Wetter auch etwas Gutes habe, schließlich habe sie ihre Sonnencreme vergessen. Wir versuchen uns gegenseitig wie im Altersheim mit unseren akuten Beschwerden zu beeindrucken. Ich nenne sie despektierlich *Grandma*, was mir den grellen Schein ihrer Stirnlampe in mein Gesicht und einen kleinen Sympathieverlust einbringt. Ein Lacher am toten Punkt ist allerdings sehr erfrischend.



Überall an den Straßenrändern haben sich Anwohner zu Grüppchen zusammengefunden und schenken kostenlos Kaffee und Tee aus. Die Atmosphäre ist großartig. Das stellt die zahlreichen Mittsommer-

feiern bei Trondheim-Oslo deutlich in den Schatten. Wer ignoriert sie bei Autofahrten nicht, die Papptafeln *Honig 200m*? Hier löst ein selbstgemaltes Schild *Coffee 150m* die pure Vorfreude aus. Und wenn der tapfere Helfer schließlich selbst den Weg ins Bett findet, dann stellt er zuvor zu den Thermoskannen noch ein Schild *self-service*.

Mein letztes frisch erkorenes Hobby ist es, den zahlreichen Fröschchen bis hin zu ausgewachsenen Kröten auszuweichen, die sich auf der Straße tummeln und im Schein des anrückenden Lichts ihre Fortbewegung einstellen, was sie zumindest berechenbar macht.

Um halb vier morgens erreiche ich **Mortagne-au-Perche (km 1085)**. Die Anfahrt wurde noch einmal mit einer prickelnden Steigung erschwert, die mich in den kleinsten Gang zwingt. Hier treffe ich erneut auf Tracy und Jeff, das amerikanische Tandem. Die beiden sind immer noch in guter Stimmung. Erstaunlich. Ich muss an den Fahrer denken, der an sein hinteres Schutzblech einen Zettel mit der launigen Aufschrift *Are you still having fun?* geklebt hat.

In der Halle gönne ich mir zehn Minuten Schlaf. Mein Handy fungiert als Wecker, lässt meine Hand vibrieren und mich verdutzt hochschrecken. Was ist los? Wo bin ich? Ach ja, scheiße.

Auf der letzten Strecke sind mir die Riegel ausgegangen. Nun hat sich ein beißendes Hungergefühl eingestellt. Im Eingangsbereich konkurrieren zwei Verkaufsstände miteinander. Auf der einen Seite werden Riegel und Powergels auf der anderen Seite Trockenfrüchte verkauft. Ich kann die synthetische Nahrung nicht mehr sehen und entscheide mich für ein halbes Pfund getrocknete Aprikosen, die ich mit großem Appetit vertilge.

Trockenfrüchte, da war doch was? In den nächsten Stunden wölbt sich mein Bauch äußerlich zu einer mächtigen Plauze, während sich drinnen ein Vergärungsprozess vollzieht, der seines Gleichen sucht. Die fötide Luft bahnt sich zielstrebig ihren Weg. Meine Mitfahrt in einer Gruppe wird so unter olfaktorischen Aspekten verunmöglicht. Auch wer seit drei Tagen in den gleichen Klamotten rumeiert, verneint noch nicht zwangsläufig alle ästhetische Grenzen.

Bei einer der letzten Abfahrten in Dunkelheit und Regen barg eine kürzlich eingesetzte Fahrbahnverschwenkung besondere Gefahr. Die Fahrbahnmarkierung war noch die alte und führte strikt geradeaus auf eine Verkehrsinsel, während der Asphalt nach rechts abbog. Wer sich dort im Tunnelblick auf die Markierung verlies und das Gesamtbild nicht im Auge hatte, fand sich auf dem frischen Grün wieder. So traf ich allein dort zwei humpelnde Gestalten ihr Rad schiebend.

Ich treffe auf Friedhelm, der noch mächtig Saft in den Beinen hat. Wir fahren ein Stück gemeinsam, verlieren uns dann aber aus den Augen.

Endlich wird es hell. Mich überholt eine große Gruppe in Zweierreihe. „Nix wie rein dort". Ich reihe mich ein, bekomme jedoch sofort unmissverständlich zu hören, dass ich da nichts zu suchen hätte. Die zehn Schweden wechseln geordnet durch. Hierzu dient ein *Abgrenzer*, der am Ende der arbeitenden Gruppe fährt und die Kommandos gibt. Hinter dem Abgrenzer etwa zwanzig weitere Fahrer unterschiedlicher Couleur, die mehr oder minder konzentriert im Windschatten rumgondeln. Ich frage den Abgrenzer, ob ich denn mitarbeiten dürfe, was nach kurzer Diskussion bejaht wird. So reihe ich mich doch noch in die sichere vordere Gruppe rund um Marie aus Katrineholm ein. Maries Rad hat nach einem Sturz in der Nacht die Schaltfähigkeit des hinteren Schaltwerks verloren. So wird sie an Steigungen, die sie nun mit 30/13 fahren darf, von ihren Kollegen aus dem Radclub beherzt geschoben.

Gemeinsam erreichen wir **Dreux (km 1160)**, die letzte Kontrolle vor dem Ziel. Meine Knie stellen mittlerweile alle anderen Zipperlein in den Schatten. Strecken und Beugen tut mächtig weh. Die erneut aufgetragene lidocainhaltige Cortisolsalbe hilft auch nicht mehr wie noch vor Stunden. (Zu Hause finde ich raus, dass die Salbe, die ich mit meinem Aushilfsfranzösisch in einer Pharmazie erstand, eigentlich zur Linderung von Insektenstichen gedacht ist…)

Rasten heißt hier tatsächlich *rosten*, so dass ich rasch weiterfahre, in der Hoffnung, die letzten siebzig schon noch packen zu können. Ja, nur noch siebzig, ein Katzensprung, und doch eine Qual, wie sich herausstellen sollte. So bleibt mir die triumphale Leichtigkeit der Ankunft versagt. Mit tosendem Applaus wird meine Gruppe am Rond-Point in **Guyancourt (km 1230)** begrüßt. Meine Miene bleibt versteinert. Schmerzen. Rad abstellen, noch ein letzter Stempel und dann ist alles egal. Über die Zeit nach dem Zieleinlauf, muss ich gestehen, weiß ich nichts mehr. Selbst an das Telefonat, das ich mit meiner Frau geführt habe, kann ich mich nicht erinnern. Ich habe einen Post-Zielstrich-Filmriss erlitten.

In Erinnerung bleiben wird mir jedoch der unglaubliche Anblick meiner Füße nach 28-stündiger Fahrt in Überschuhen, den Füßen einer Wasserleiche gleich.

Meinen herzlichen Dank an Claus Czycholl, der mit der Ausrichtung der Brevet-Serie in Hamburg, den Rahmen für jegliche Qualifikation gesteckt hat. Herzlichen Dank an die 1.500 ehrenamtlichen Helfer in Frankreich, ohne die es ParisBrest nicht gäbe. Und an meinen Vater, der mit dem Wohnmobil an ausgewählten Stationen pflegend und aufbauend zur Seite stand.

Martin

Hamburg-Berlin als krönender Saisonabschluss

Wenn das Laub anfängt von den Bäumen zu fallen, man in der Woche abends nur noch mit Batterielicht eine Trainingsrunde drehen kann und die ersten Rennräder mit Steckschutzblechen auftauchen, dann geht die Radsaison dem Ende entgegen. Wer dann noch keine müden Beine hat und nicht genug bekommen kann, für den ist die 275 km lange Veranstaltung Hamburg-Berlin genau das Richtige. Hamburg-Berlin wurde am 13.10.2007 zum siebten Mal vom Audax Club Schleswig-Holstein organisiert und war als Zeitfahren ausgeschrieben. Es gingen 46 Teams (von 1-5 Teilnehmern) mit insgesamt 128 Fahrern in HH-Altengamme an den Start und fuhren an einem Tag durch sieben Bundesländer.
Gestartet wurde ab 6.30 Uhr im Minutentakt. Um den Kontrollaufwand gering zu halten, ist bei dieser Veranstaltung Windschattenfahren bei andereren Teilnehmern erlaubt, so dass sich unterwegs Gruppen aus verschiedenen Teams bilden. Das gleiche gilt auch für die Streckenwahl: Bis auf eine Brücke über die Elbe bei Dömitz, die man überqueren muss und bei der sich eine Kotroll- und Verpflegungsstelle befindet, muss jedes Team die Strecke selbst festlegen. Kürzere Nebenstraßenrouten mit schlechtem Asphalt bergen oft ein erhöhtes Pannenrisiko gegenüber den längeren, aber schnelleren Landstraßenstrecken.

Als gebürtiger Berliner hatte mich die Veranstaltung schon seit längerem gereizt, die Streckenlänge jedoch abgeschreckt. Vier Wochen vor der Veranstaltung bekam ich dann eine E-Mail von meinem Trainigspartner Harald Keller (Renn- und Sportrad Altona): 3 Fahrer, Hagen Sölken, Marco Schier (Audax Club Schleswig-Holstein) und Benedikt Deisinger (Hamfelder Hof), suchten noch 2 weitere Fahrer für ein schnelles Team. Bei der Anmeldung fiel uns kein geeigneter Team-Name ein, da wir alle aus unterschiedlichen Vereinen stammen. Wir sollten Hosen und Trikots vom Hamfelder Hof bekommen. Diese Aussage wurde jedoch revidiert, was dazu führte, dass wir uns als Team ‚Die verhinderten Melker' anmeldeten.

Am 13.10.07 klingelte mein Wecker um 5:00 Uhr. Um 5:51 Uhr mit der S-Bahn von Sülldorf nach Bergedorf, und von dort 10 km zum Start in Altengamme. Am Start stand dann doch ein Karton mit Radklamotten vom Hamfelder Hof. Also, Trikotanprobe, Startnummer am Rad anbringen und das Gepäck und die Vepflegung in entsprechenden Autos verstauen. Wir hatten die vorletzte Startzeit um 7:29 Uhr – nur der Vorjahressieger die RG Uni Hamburg startete hinter uns. Die Renntaktik war simpel: Auf das Team vor uns, RG Harburg, aufffahren und dann zusammen weiter, so dass die RG Uni Hamburg uns nicht einholen kann.

Wir fuhren in einen herrlichen Sonnenaufgang hinein und nach einer guten halben Stunde war unsere Taktik aufgegangen. Wir kreiselten eine Stunde zusammen bis die RG Harburg plötzlich links abbog – sie hatten offensichtlich eine andere Taktik. Wir wählten dann eine etwas längere aber kräfteschonendere Strecke um den Kiekeberg zu meiden. In Hitzacker bogen dann die RG Harburg zusammen mit der RG Uni Hamburg ca. 100 m vor uns auf die Strecke und waren nach ein paar Biegungen wieder verschwunden. Sie kannten eine Abkürzung entlang des Deiches, hatten aber einen Platten, so dass wir vor ihnen bei der Kontrolle in Dömitz ankamen. 20 km später erlitt unser Navigator einen Einbruch. Wir hofften, dass er sich nochmal erholen würde, wenn er keine Führungsarbeit leisten bräuchte, aber bald darauf war die Luft ganz raus. Wir telefonierten dann mit dem Besenwagen und stellten sicher, dass er eingesammelt wird. Zu viert und ohne Navigator mussten wir uns in Pritzwalk bei Passanten nach der B5 durchfragen. Dann eine rote Ampel und eine abgesprungene Kette und die RG Uni Hamburg zusammen mit einem weiteren Team und Einzelfahrern fuhren auf uns auf. Damit hatte die RG Uni Hamburg durch die spätere Startzeit virtuell eine Minute Vorsprung auf uns. 60 km vor Berlin hatten sie einen weiteren Platten. Das war unsere Chance – zu viert auf der B5 nach Berlin retteten wir uns mit einem 3-Minuten-Vorsprung und einer neuen Bestzeit ins Ziel. Hut ab vor Benedikt Deisinger - mit 18 Jahren unser jüngster Fahrer, der die Trikots organisiert hat. Im Ziel haben wir uns noch zum Team ‚Hamfelder Hof' umbenannt.
Die vollständigen Ergebnislisten gibt es unter

http://www.harms-sh.de/

Die Strecke: Start in Hamburg, 2 km durch Schleswig-Holstein, in Geesthacht über die Elbe nach Niedersachsen, in Dömitz über die Elbe nach Mecklenburg-Vorpommern, durch Brandenburg, bei Havelberg einen Zipfel von Sachsen-Anhalt durchfahren und schließlich in Berlin ankommen.

Christopher Gerth

Die Sieger in neuer Rekordzeit (von l. n. r.): Hagen Sölken, Marco Schier (Audax Club Schleswig-Holstein), Benedikt Deisinger (Hamfelder Hof), Christopher Gerth (RSG Blankenese) und Harald Keller (Renn- und Sportrad Altona).

An alle RTF-Wertungskarteninhaber und Lizenzfahrer

Warum eine RTF-Wertungskarte?

Hauptsächlich, weil so die Teilnahme an RTFs stressfreier ist: du verfügst über eine permanente Startnummer, die du schon rechtzeitig am Trikot anbringen kannst. Meist ist bei der Anmeldung die Schlange der Wertungskarteninhaber kürzer als die der Jedermannfahrer und es gibt keine Diskussion über das Startgeld - es sind immer 5,- Euro. Und nicht zuletzt „gehört man dazu“ und sammelt Punkte (siehe auch RTF-Spezial weiter vorne).

Willst du 2008 eine RTF-Wertungskarte haben?

Bitte gib mir einen Hinweis (z.B. eine kurze Mail), wenn Du für die nächste Saison eine Wertungskarte haben möchtest.

Nach der Saison schickst die mir bitte die RTF-Wertungskarte zu bzw. wirfst sie in meinen von außen erreichbaren Briefkasten ein: Zickzackweg 8a, 22605 Hamburg zusammen mit dem Vermerk, ob du wieder eine haben möchtest.

Mitte Januar werden die Auszeichnungen vergeben, die ich dann zentral für unseren Verein bei Rolf Titel, dem RTF-Fachwart für Hamburg, abhole und an euch weiterleite.

Warum eine Lizenz?

Ohne Lizenz kannst du an keinem BDR-Rennen teilnehmen. Die Cyclassics oder andere Jedermannrennen kannst du natürlich auch ohne Lizenz fahren.

Willst du 2008 eine Lizenz haben?

- Wenn du 2007 bereits eine Lizenz hattest, erhältst du zusammen mit dem Plattfuß einen Wiederholungsantrag zugesendet. Den bitte ausgefüllt und unterschrieben an mich zurück.
- Wenn du noch keine Lizenz hattest, dann lade dir bitte im Internet einen Lizenzantrag herunter und schicke ihn mir zu. Schau unter www.rad-net.de. Dort findest du unter „Formulare“ den „Lizenzantrag 2008“.

Bitte alles **schnellstmöglich** an mich. Dann mache ich beim BDR eine Sammelbestellung, so dass du für die kommende Saison rechtzeitig deine Lizenz bzw. Wertungskarte erhältst.

Und noch eine Bitte: Die Kosten für die Lizenzen bzw. Wertungskarten trägt der Verein. Also bitte beantrage eine Wertungskarte/Lizenz nur, wenn du wirklich auch vorhast sie zu nutzen.

Sportliche Grüße *Martin Huber*

Einladung zur
Jahreshauptversammlung

Sie beginnt am Donnerstag, den 21. Februar 2007 um 19:30 Uhr in der Gaststätte, Schlag in Hamburg Nienstedten, Rupertistrasse.

TOP 1: Begrüßung durch den Vorstand

TOP 2: Wahl des Versammlungsleiters

TOP 3: Beschluss der Tagesordnung

TOP 4: Genehmigung des Protokolls der letzten Jahreshauptversammlung

TOP 5: Berichte des Vorstands

Top 6: Entlastung des Vorstands

TOP 7: Neuwahl des 1.Vorsitzenden

Der Vorstand schlägt Tom Soltau zur Wiederwahl vor.

TOP 8: Neuwahl des Schriftführers

Der Vorstand schlägt Frank-Martin Uhlemann zur Wiederwahl vor.

TOP 9: Änderung der Satzung

Der Vorstand bittet die Mitgliederversammlung, folgende Ergänzung der Satzung zu beschließen:

§ 9 Vorstand

Ergänzung:

(6) Der Vorstand kann bei Bedarf von vier auf sechs Mitglieder erweitert werden. Die Notwendigkeit der Erweiterung wird durch den Vorstand festgestellt und muss von allen vier Vorstandsmitgliedern getragen werden. Die Amtszeit der zusätzlichen Vorstandsmitglieder läuft jeweils bis zur nächsten Vorstandswahl. Die von der Mitgliederversammlung gewählten Vorstände haben nach ihrer Amtszeit das Recht, in beratender Funktion an der Vorstandsarbeit mitzuwirken.

Begründung:

Die Mitgliederzahlen der RSG und ihre künftigen Vorhaben – wie etwa die Ausrichtung von RTF oder Vereinsveranstaltungen – werden immer umfangreicher und bedürfen zusätzlicher Unterstützung des Vorstandes. Um die Außenwirkung und Rechtssicherheit der hierbei tätigen Mitglieder sicherzustellen, sollen diese als Vorstandsmitglieder auftreten können. Desweiteren sollen die Kontinuität der Vereinsarbeit und der Generationenwechsel im Verein auf diese Weise erleichtert werden.

TOP 10: Vereinsmeisterschaft 2008

TOP 11: Jugendarbeit und Lizenzfahrer

TOP 12: RTF 2008
Organisationssteam

TOP 13: Cyclassics – Wer hat gemeldet und Bildung von Teams

Frank Uhlemann für den Vorstand

Für die Pinnwand

1. Vorsitzender:

Tom Soltau
Wachtelweg 6h
22869 Schenefeld
1687-167(at)onlinehome.de
040-8302393, 0174-3742060

Aufgabengebiete:
- Aufnahmeanträge
- Vereinsbekleidung
- Redaktion Plattfuss
- RSG-Ausweise
- Sonstiges (nicht Aufgelistetes)

stellv. Vorsitzender:

Martin Huber
Zickzackweg 8a
22605 Hamburg
m(at)huber.net
040-88128303, 0177-6421813

Aufgabengebiete:
- Rennlizenzen
- RTF-Wertungskarten
- Mitgliedsausweise BDR

Schriftführer:

Frank-Martin Uhlemann
Bockhorst 41g
22589 Hamburg
fmu(at)fvw.de
040-87 36 59

Aufgabengebiete:
- Triathlonansprechpartner
- Mitgliederlisten (Änderungen bitte mitteilen)
- Schriftverkehr allgemein
- E-Mailversand (Mailinglisten)

Kassenwart:

Olaf Klimpel
Blankeneser Kirchenweg 4
22587 Hamburg

olafklimpel(at)aol.com
040-87080222

Aufgabengebiete:
- Geldverkehr allgemein
- Spenden
- Mitgliedsbeitragseinzug
- Tretradversicherung

Ältestenrat:

Jörg Schwiemann, 040-83299261
Manfred Baden, 040-877401

Kassenprüfer:

Wolfgang Schindler, 040-87086761
Arne Naujokat, 040-31706674
Manfred Baden (stellvertretender Kassenprüfer), 040-877401

Homepagereferent:

Jan-Hauke Schuchmann,
jan-hauke(at)rissen.de, 040-812691

Aufgaben:
- Alles, was mit der Homepage zu tun hat

Jugendreferenten:

Rennsport orientiert / Lizenzler
z.Zt. N.N.

Anfänger / Jüngere
Traudl Witt, traudl-witt(at)web.de,
040-8302393

Aufgaben:
- Ansprechpartner bei Fragen zum Jugendtraining, etc.

Redaktion Plattfuss / Pressearbeit:

Arne Naujokat, arne(at)deichgleiter.de,
040-31706674, 0163-1625451

Aufgabengebiete:
- Alles zur Vereinszeitschrift
- Pressearbeit

Angebot für RSG-Mitglieder:

Aktion vom 01.01.2008 bis 31.01.2008

Laufrad zentrieren:

Laufrad sauber und ohne Bereifung	**10,00 Euro**
Laufrad sauber mit Bereifung	**14,00 Euro**
Laufrad sauber mit Bereifung eingebaut	**24,00 Euro**

Inspektion:

Check des Rennrades mit Reinigung	**30,00 Euro**

Winterpaket für das Rennrad:

Zwei Decken Schwalbe 23-622 Stelvio Smart Guard (36,95 Euro/Stück)	**73,90 Euro**
Zwei Schläuche (5,90 Euro/Stück)	**11,80 Euro**
Montage Schläuche/Decken	**28,00 Euro**
zusammen im Paket statt ~~113,70 Euro~~ nur	**80,00 Euro**

Wintercrossbereifung von Vittoria:

XN pro mit Diamantprofil	**29,95 Euro**
XG pro mit Stollenprofil	**29,95 Euro**

Zweiradshop LIEB
Hasenhöhe 5 • 22587 Hamburg-Blankenese
Tel. 040 . 86 41 71 • Fax 040 . 86 72 11

Grafik / Design
Roll-Up-Banner
Montagedienst Geschäftsdruck
SCHADE
Aufsteller Klapprahmen
WERBETECHNIK
Pop-Up-Display Plakate
Laminierung Folienschriften
Kaschierung Schilder Floor-Graphics
Aufkleber Lithografie Typo
Stoffbanner Digitaldruck Logo
Leuchtwerbung Werbung Visitenkarten
RSG-Special: individuelle Raddekore
Fahnen Aufsteller Werbebanner
Magnetfolie Scan
Beerenweg 1 22761 Hamburg
www.schade-werbung.de • 040-87000081

Klempnerei
Cords
Sanitärtechnik

Rissener Busch 5 · 22559 Hamburg
Tel. 040 - 81 31 15

Sanitärtechnik · Heizungstechnik
Bedachungen · Rohrreinigungen
Wartungsdienste