



# RUNDSCHREIBEN

NEUES AUS DEM WSC 1931 HEIDELBERG-NEUENHEIM e.V.



**NOVEMBER 2021**



# INHALT

Liebe WSCLerinnen & WSCLer .....	1
TERMINE .....	2
EHRUNGEN und TODESFÄLLE.....	2
JAHRESHAUPTVERSAMMLUNG .....	3
WSC OLYMPIADE 2021 .....	4
DAS NEUE DRACHENBOOT IST DA – DIE EVERGREEN .....	5
NEUE BOOTSLAGERUNG IM WSC.....	5
NEUE BOOTE FÜR DEN RENNSPORT.....	8
ANFÄNGERKURSE .....	8
DAS ZWEITE LEBEN DES „LUDWIG HEUSER“ .....	9
ENDLICH WIEDER BEWEGTES WASSER UNTERM KIEL.....	12
LANGSTRECKENWETTKÄMPFE CORONAKONFORM .....	15
HAUSBESUCH BEI HERSTELLERN: PRIJON UND KOBER .....	17
MÄRKISCHE UMFAHRT .....	21
20-SEEN TOUR DURCH DIE MASURISCHE SEENPLATTE.....	23
„AUS LIEBE ZUM BOOTSBAU“ – ZU BESUCH BEI ROOCK-SCHMIDT!.....	25
KONTAKT.....	28



## Liebe WSCLerinnen & WSCLer

wieder geht ein Jahr unter Coronabedingungen zu Ende.

An dieser Stelle ein herzliches Dankeschön an alle Vereinsmitglieder, die sich tapfer an die Regeln gehalten haben. Der WSC hat bis dato noch keinen Coronafall zu verzeichnen! Weiter so!

Wie ihr gleich sehen werdet, waren der Verein und seine Mitglieder nicht untätig. Jede Gelegenheit wurde genutzt, um dem Paddelsport zu frönen.

Der Vorstand hat ebenfalls die Chance genutzt und – trotz eines weiteren Jahres ohne Drachenbootcup und dementsprechend ohne die zusätzlichen Einnahmen – viele neue Anschaffungen für den Verein getätigt. Neben den auf den folgenden Seiten aufgeführten Booten hat der Verein nun auch zwei nagelneue Hänger für den Drachenboot- und Rennboottransport. Den kommenden Wettkämpfen steht nun nichts mehr im Weg.

Wir wünschen allen Mitgliedern einen coronafreien Winter und eine besinnliche Weihnachtszeit.

Euer Vorstand

## TERMINE

Dieses Jahr ist es endlich wieder soweit und wir veranstalten eine Weihnachtsfeier. Aufgrund der aktuellen Coronasituation haben wir uns entschieden, die Weihnachtsfeier in Form eines kleinen Weihnachtsmarktes vor dem Bootshaus und auf der Neckarwiese stattfinden zu lassen.

Am **11.12.2021 ab 15 Uhr** wollen wir gemeinsam mit Glühwein, Christstollen, Bratwurst und natürlich den traditionell von der Vereinsjugend gebackenen Weihnachtsplätzchen feiern. Wir werden natürlich unsere Traditionen wie das Weihnachtssingen der Jugend und unsere Weihnachtstombola organisieren und hoffen, dass ganz viele Mitglieder kommen und mit uns das WSC-Weihnachten feiern.



## EHRUNGEN und TODESFÄLLE

Wir ehren dieses Jahr **Aloisia Huth**, welche ihr 65. Vereinsjubiläum feiert.

Als ich Anfang letzten Jahres die Jubiläen überprüfte, fiel mir auf, dass die Eintrittsdaten von ihr und ihrem Mann genau um 1 Jahr verschoben waren. Ich dachte, das ist doch bestimmt ein Fehler und forschte nach. In einem Telefonat hat sie mir verraten, dass sich die beiden im Verein kennen gelernt haben.

Mit großer Trauer nehmen wir daher dieses Jahr von **Karl-Heinz „Kalli“ Huth** Abschied, welcher letztes Jahr sein 65. Vereinsjubiläum feierte.

Kalli war ein lebensfroher Mensch und immer tatkräftig an vorderster Stelle dabei, wenn es im Verein etwas anzupacken galt. Bis ins hohe Alter hinein hat er sich nicht nehmen lassen, seiner Paddelleidenschaft nachzugehen und war sowohl im Canadier als auch im Drachenboot aktiv.

Wir werden seine Gesellschaft vermissen.

# JAHRESHAUPTVERSAMMLUNG

Wie auch im letzten Jahr fand die Jahreshauptversammlung 2021 bedingt durch Corona später im Jahr im Haus am Harbigweg statt.

Der neue/alte Vorstand setzt sich für die nächsten zwei Jahre wie folgt zusammen:

1. Vorsitzender: Jan Schlegel
  2. Vorsitzender: Matthias Ritter
- Kassenwart: Andreas Brodkorb  
Sportwart: Volker Ast  
Bootshauswart: Christoph Stark  
Schriftwart: Laura Neutard  
Wanderwart: Ekkehard Merz  
Wiesenwart: Christian Schanzer  
Drachenbootwart: Wiebke Würdemann  
SUP-Wart: Alexander Waschke  
Jugendwarte: Lino Mauden und Saskia Freitag  
Ökologiebeauftragter: aktuell unbesetzt

Des Weiteren wurde auf der Jahreshauptversammlung auch über den Antrag zur Abschaffung der generellen Schwimmwestenpflicht in den Wintermonaten abgestimmt. Die Mehrheit der anwesenden Mitglieder hat gegen den Antrag gestimmt und somit bleibt die Schwimmwestenpflicht im WSC vom 1. Oktober bis 31. März im Zusammenhang mit der Nutzung von Vereinsmaterial bestehen. Wir appellieren an alle Vereinsmitglieder im Sinne der gemeinschaftlichen Sicherheit, sich an diese Regeln zu halten.

# WSC OLYMPIADE 2021

>> VON TIM SCHRIMPF

Nachdem letztes Jahr aufgrund von Corona unsere alljährliche WSC-Olympiade ausfallen musste war die Freude, dass sie dieses Jahr wieder von unserem neuen Jugendvorstand, Lino Mauden und Saskia Freitag, organisiert wurde natürlich umso größer.

Am Sonntag den 10.10.2021 um 12 Uhr trafen sich 20 Mitglieder, von denen 14 teilnahmen zur 11. WSC-Olympiade an der Neckarwiese. Wie auch in den Jahren zuvor wurden die Teilnehmer in Zweier-Teams aufgeteilt, um dann immer 2 gegen 2 kleine Minispiele zu bestreiten. Auch dieses Jahr waren natürlich wieder Klassiker wie der Elefantenlauf oder das Eierwerfen dabei.



Um die Teams möglichst fair einzuteilen, wurden die 14 Teilnehmer auf zwei Lostöpfe aufgeteilt, einem mit der älteren Hälfte und einen mit der jüngeren Hälfte, aus denen sich dann 7 Teams ergeben haben. Natürlich brauchen fleißige Olympioniken auch mal Pause, also habe wir nach der Hälfte der 8 Spielen eine kleine Kaffee- und Kuchenpause eingelegt, die durch Kuchen Spenden einzelner Teilnehmer ermöglicht wurde. Nach den Spielen kam natürlich noch die Siegerehrung, bei der es dieses Jahr eine Neuerung gab, so dass nicht nur die ersten

drei Plätze Preise bekommen haben, sondern jeder Teilnehmer einen kleinen Teilnahmepreis.

Um den Tag perfekt abzurunden wurde nach der Siegerehrung noch gegrillt.

Ich denke uns allen hat der Tag sehr viel Spaß gemacht und wir freuen uns alle schon auf die WSC-Olympiade 2022.

# DAS NEUE DRACHENBOOT IST DA – DIE EVERGREEN

>> VON MATTHIAS RITTER

Nachdem die Einnahmen aus den letzten 14 Drachenbootcups in notwendige Investitionen im Bereich Rennsport und Wildwasser sowie den Fuhrpark geflossen sind, konnte der Verein nun dieses Jahr endlich ein neues Drachenboot anschaffen. Im Online-Konfigurator war die Farbkombination Grün/Weiß schnell gesetzt und auch das Lautsprechersystem CoxBox zur besseren Kommunikation mit der Mannschaft im Training haben wir uns gegönnt. Andreas hat sich um die Zuschussanträge gekümmert und nach dem Go habe ich die Bestellung Ende April bei BuK in Schwerin ausgelöst.



Nach 6 Wochen kam die freudige Nachricht – das Boot ist fertig und kann abgeholt werden. Coronabedingt haben wir den Transport auf den 28. Juni gelegt. Aufgrund der weiten Anreise nach Schwerin fuhren Steffi und ich bereits am Wochenende um 04:00 Uhr in der Früh mit dem Drachenbootanhänger im

Schlepptau los. Nach 9 Stunden problemloser Fahrt erreichten wir das Firmengelände von BuK, um das Gespann dort abzustellen. Danach ging es weiter auf den Campingplatz, wo wir uns von der langen Fahrt erholten. Am Montag um 09:00 Uhr haben wir das Boot nach einer ausführlichen Endkontrolle – der Verein hat hier immerhin 12.000 € investiert – übernommen und mit Hilfe eines netten BuK Mitarbeiters auf den Hänger geladen. Nach 11 Stunden Rückfahrt haben wir das Boot am späten Montag am WSC abgestellt.

Im Namen des Drachenbootteams möchte ich dem Vorstand danken, der die Entscheidung für die Neuanschaffung mitgetragen hat. Last but not least ein großes Dankeschön an meine Freundin Steffi, die ihre Freizeit und einen Tag Urlaub geopfert hat, um mich bei der Abholung zu unterstützen.





## NEUE BOOTSLAGERUNG IM WSC

>> VON JAN SCHLEGEL

Nach langer Planung konnten wir mit Hilfe eines Metallbauers (auch ein neues Vereinsmitglied) endlich die neue Bootslagemöglichkeit für unsere Drachenboote und die 4er Rennboote vor dem Bootshaus ermöglichen. Auf dem mobilen (rollbaren) Bootslagergestell finden zwei Drachenboote und 2 K4 Platz. Der gerade neu angeschaffte K4 (aus der Jugendkasse finanziert) ist witterungsgeschützt in der Kiste im unteren Teil verstaut. Durch die Anschaffung des Bootslagergestells haben wir die Trainingsbedingungen weiter verbessert, sowohl für die Rennsportgruppe, aber auch mit dem neuen Drachenboot für die Drachenbootabteilung.



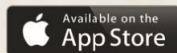
# für dich

die »was-wann-  
wo-app« für die  
region



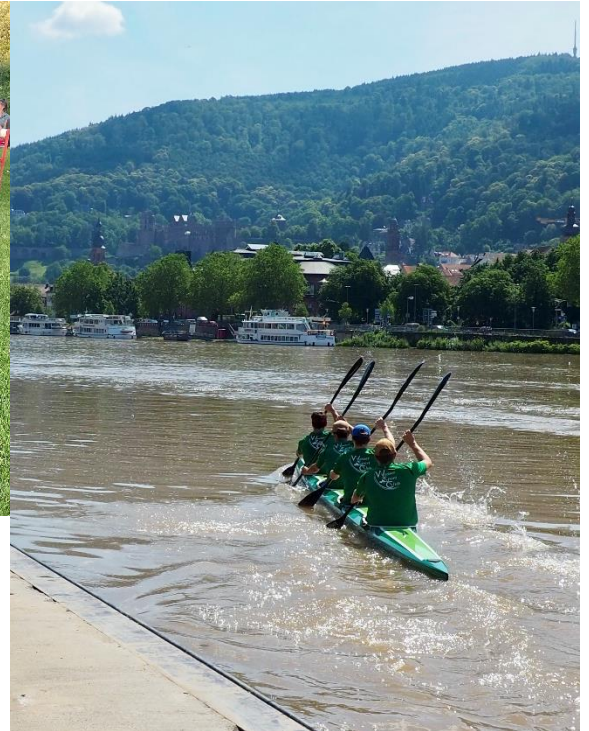
Die Stadtwerke Heidelberg App »für dich« –  
Der Freizeitbegleiter mit News, Veranstaltungen  
aus der Region, Parkplatzsuche und vielem mehr.

[www.fuerdich.swhd.de](http://www.fuerdich.swhd.de)



stadtwerke  
heidelberg

# NEUE BOOTE FÜR DEN RENNSPORT



## ANFÄNGERKURSE

>> VON CHRISTOPH STARK

Nachdem die Corona-Regelungen wieder gelockert wurden, konnten wir nach den Pfingstferien wieder mit unseren beliebten Anfängerkursen starten. Bei 6 Terminen zu je 2 h bringen wir den Teilnehmern, egal ob jung oder alt, die wichtigsten Techniken im Paddeln bei. Auch die Sicherheit auf dem Neckar darf dabei nicht zu kurz kommen!

Du kennst jemanden, der auch bei uns im Verein Fuß fassen will? Sobald wir neue Termine planen, werden diese unter <https://www.wsc-heidelberg.de/kurse/> bekanntgegeben. Wir freuen uns über jeden Teilnehmer!

# DAS ZWEITE LEBEN DES „LUDWIG HEUSER“

>> VON VOLKER AST

Ludwig Heuser kennen wohl nur noch wenige altgediente WSC Mitglieder persönlich – er war nicht nur WSC Gründungsmitglied, sondern von 1931 bis 1967 auch der 1. Vorsitzender des WSC.

Kurz vor seinem Tod wurde am 14. März 1982 der neue Großcanadier des WSC im Beisein des Namensgebers auf den Namen „Ludwig Heuser“ getauft.



Die Bootstaufe des neuen Großcanadiers auf den Namen „Ludwig Heuser“ im März 1982.

1. Klaus Albrecht, 2. Karl-Heinz Huth, 3. Ludwig Heuser, 4. Gerhard Kühnle, 5. Elsa Vogel, 6. Brigitte Vogel, 7. Werner Schmitt, 8. Heiner Huckele, 9. Rosalinde Albrecht, 10. Carola Mantei, 11. Hermann Groß, 12. Rainer Groß, 13. Sepp Gillmann, 14. Daniel Jacob.

Bild: Heiner Vogel



Karl-Heinz Huth entspannt nach dem Paddeln.

Bild: Heiner Vogel

Nach fast 40 Jahren treuen Diensten auf Neckar, Weser, Rhein und vielen, vielen weiteren Gewässern sowie feuchtfröhlichen Einsätzen zu Christi Himmelfahrt (teilweise auch nachts und ohne Paddler) war das Boot nicht mehr seetüchtig. Zwei ziemlich lange Risse längs im Kiel sowie eine undichte Luftkammer im Bug sorgten für eindringendes Wasser. Auch sonst war im wahrsten Sinne des Wortes der Lack ab – also war eine Generalüberholung fällig.

Zunächst musste der alte Lack gründlich abgeschliffen werden – eine Arbeit, die man das nächste Mal besser im Freien macht. Danach wurden die Lecks mit mehreren Schichten Glasfasermatten und reichlich Epoxidharz abgedichtet und immer wieder abgeschliffen. Die

Luftkammern in Bug und Heck mussten aufgeflext werden, um die Lecks auch von innen abzudichten. Die so entstandenen Löcher wurden kurzerhand zu Wartungsluken umfunktioniert und mit Plexiglasscheiben verschlossen. Für den entsprechenden Auftrieb sorgen jetzt zwei große aufblasbare Auftriebskörper. Danach mussten Kiel und Bordwände innen und außen mehrfach weiß gestrichen werden. Natürlich darf der obligatorische grüne Querstreifen nicht fehlen – schließlich sollte das Boot wieder sein originales WSC Design bekommen. Der Süllrand war stark verwittert und hatte wahrscheinlich seit der Jungfernfahrt keine Lasur mehr bekommen, sodass er mit Teaköl gründlich getränkt wurde. Ingo hat dann sogar noch den Bootshänger mit Messingbeschlägen, einer neuen Halterung für das Bugrad und neuen Auflagen getunt. Zuletzt wurden noch die Sitzbänke mit sattem WSC-Grün besprüht und die Aufkleber für Boot- und Vereinsnamen angebracht, sodass das Boot wieder in neuem Glanz erstrahlt.

von links: Peter, Oskar, Lino und Ingo  
beim Abschleifen

Bild: Volker Ast





Christoph und Clemens bei den letzten Feinarbeiten.

Bild: Volker Ast

Die erste Fahrt nach der Restaurierung erfolgte dann von Hirschhorn nach Heidelberg mit einer kleinen Pause auf der Wiese.

An dieser Stelle noch mal ein großes Dankeschön an Ingo, Peter, Lino, Christoph, Oskar und Clemens, die viele Samstage mit Schleifen, Harzen, Streichen und Sprühen verbracht haben, sich dabei gründlich eingestaubt und hauptsächlich von Pizza ernährt haben.

Ein ganz besonderes Dankeschön an Ingo, der die Restaurierung in „seiner“ Werkstatt ermöglicht hat und uns auch mit Kaffee und Schokolade versorgt hat. Dank auch an die Firma BWT in Schriesheim, die uns für die Dauer der Reparatur die Werkshalle und für die Kaffeepausen sogar die Betriebskantine zur Verfügung gestellt hat.

Weiterhin gute Fahrt für „Ludwig Heuser“!

Auf dem Neckar bei Neckargemünd

links: Ole, Sabrina, David, Jakob, Steuermann Ingo.

rechts: Oskar, Kiki, Lino

Bild: Volker Ast



# ENDLICH WIEDER BEWEGTES WASSER UNTERM KIEL

>>VON SEBASTIAN JUTISZ

Die Wildwasser-Paddler des WSC scharrten bereits mit den Hufen, als die Grenzen im Frühjahr auch ohne Quarantäne endlich wieder passierbar waren. Nach einer längeren, Corona-bedingten Pause konnten wir es kaum erwarten, endlich wieder bewegtes Wasser unter den Kiel zu bekommen. In der Woche vor Fronleichnam war es dann endlich so weit. Es wurde langsam wärmer, die Wasserpegel der Schmelzwasser-abhängigen Gebirgsbäche schnellten überall in den Alpen in die Höhe und auch die Pandemie schien einigermaßen mitzuspielen. Hatte sie uns schon an Ostern einen Strich durch die Rechnung gemacht, war es seit Kurzem wieder möglich, ohne allzu großen Aufwand in die Nachbarländer zu reisen. Und so fackelten wir nicht lange, schmissen Zelt und Isomatte ins Auto, luden unsere Wildwasser-Kajaks auf den Fiat „Palio Weekend“ und machten uns auf Richtung Süden.

Nach einem verregneten Frühjahr konnten wir der Aussicht auf etwas Sonne und italienischer Pizza nicht widerstehen und beschlossen kurzerhand ins Tessin und ins Piemont zu fahren. Aus Heidelberg waren mit an Bord Peter, Christian, Clemens und Seb. Bei einer Zwischenstation in Konstanz machten wir noch schnell einen Corona-Test und dann ging es auch schon weiter zur Moesa, wo Jonas aus Innsbruck und zwei weitere Freunde aus München zu uns stießen. Der Bach mit türkis-blauem Wasser und imposantem Alpen-Panorama eignete sich wunderbar zum Warmpaddeln. Der Tessin-Klassiker ist bei höherem Wasserstand durchaus wuchtig, bietet aber auch höhere Stufen und technische Katarakte. Nach wenigen Paddelschlägen fanden wir zur alten Sicherheit zurück, Boot und Paddel fühlten sich schnell wieder vertraut an. Am Abend schlugen wir unser Lager auf einer der Wiesen am Flussufer auf und schmiedeten bei der ein oder anderen Büchse kühlem Blondem die Pläne für die kommenden Tage.



Als nächste Station visierten wir die untere Verzasca an. Der Bach nahe des Lago Maggiore ist deutlich schwieriger als die Moesa, mit seinen hohen Stufen, Grundgestein-Rutschen und schluchtigen Passagen jedoch ein wahrer Paddler-Traum. Idyllisch schlängelt sich der Fluss durch das bereits italienisch anmutende Tal, das auch ein beliebtes Ausflugsziel für Einheimische und Touristen ist. Schon der Einstieg für den untersten Flussabschnitt ist mit einem drei bis viel Meter hohen „Klippenstart“ durchaus spektakulär. Sollte man unter leichter

Höhenangst leiden, kann dieser mitunter mehr Überwindung kosten, als später der ein oder andere steile Katarakt oder kleinere Wasserfall. Bei sonnigem Wetter und perfektem Pegel arbeiteten wir uns von Stelle zu Stelle. Auch zwei Tragepassagen waren dabei, die den weniger Kletter-affinen Paddler durchaus Nerven rauben können. Schlussendlich gelangten wir jedoch alle wohl behalten am Ausstieg an, bis auf ein oder zwei „Kenterrollen“ hatten alle den fotogenen Flussabschnitt souverän gemeistert.



Noch am selben Tag fuhren wir weiter ins Piemont, wo wir noch aus dem Vorjahr einen guten Campingspot in Flussnähe kannten. Zwar waren die Wasserstände noch recht niedrig. Auch hatte sich der Fluss durch ein Hochwasser stark verändert. Die „klassische“ Strecke auf der Sesia, der sogenannte „Alpinsprint“-Abschnitt, war dennoch ein reiner Genuss. Auch die Sermenza, ein steiler, enger Bach, der mit zwei bis drei Meter hohen Abfällen und einer kleinen Klamm fast schon korsischen Charakter hat, stellte sich als wahre Flussperle heraus. Allerdings hätten wir

beim ersten „Run“ gut daran getan, die Kernstelle etwas genauer zu „scouten“, also von außen zu besichtigen: Gleich drei von uns kippten an derselben Stelle um und mussten ihre Kenterrolle unter Beweis stellen. Besonders Pech hatte Peter, der als erstes gefahren war und sich so ungünstig den Daumen anschlug, dass er die nächsten Tage aussetzen musste. Abends wurde die Wunde fachmännisch von Jonas verbunden und die Schmerzen mit einem „Ibuprofen“ und ein paar „Büchsen“ betäubt.

Gegen Ende der Woche fuhren wir dann wieder Richtung Graubünden, wo Wiebke und zwei weitere Paddler aus Limburg die Gruppe verstärkten. Am Lagerfeuer berichteten wir von unseren Erlebnissen und frischten alte Paddel-Geschichten wieder auf. Schließlich geht es beim Wildwasser-Paddeln nicht nur um die sportliche Herausforderung. Das gesellige Beisammensein, das Verweilen am Lagerfeuer und das Sammeln von Geschichten für den Winter sind mindestens genauso wichtiger Bestandteil eines jeden Wildwasser-Urlaubs. Tatsächlich sollte dieser Urlaub uns noch reichlich Stoff für Geschichten für spätere Abende liefern. Irgendwie schien der „Wurm“ drin zu sein, mussten wir später doch tatsächlich zu zwei Gelegenheiten unsere Nachwuchs-Paddler Christian und Clemens wegen kleinerer Verletzungen beziehungsweise Platzwunden im örtlichen Krankenhaus examinieren lassen.



In Graubünden paddelten wir zunächst den Glenner, bei hohem Wasserstand ein wuchtiger Bach, der für sein scharfkantiges, schwarzes Schiefergestein bekannt ist. Ein fünf Meter hohes Wehr gibt den Auftakt zu einem wilden Ritt durch hohe Walzen und stellenweise rückläufigen Stufen, bei denen der sogenannte „Boof“-Schlag sitzen sollte. Im Anschluss paddelten wir einen Abschnitt des malerischen Vorderrheins. Für Wiebke war es nach einem etwas leichteren unteren Abschnitt der Moesa der zweite Bach in diesem Urlaub, bei dem sie auch das erste Mal mit



höheren Wellen zu kämpfen hatte, die Herausforderung jedoch gekonnt meisterte. Etwas erschöpft aber guter Dinge fuhren wir im Anschluss über den mit Schnee bedeckten Flühli-Pass ins Engadin, wo wir noch zwei schöne, wenn auch Regenreiche Paddeltage verbrachten. Da wir alle schon etwas erschöpft waren, freuten wir uns, den Urlaub mit ein, zwei entspannten Runden auf den alt-bekanntem Abschnitten des Inn nahe Giasun ausklingen zu lassen, beziehungsweise den Urlaub auf dem Campingplatz „Claudisee“ in Pfunds bei ein, zwei Büchsen und weiteren, in Samnaun erworbenen Kaltgetränken Revue passieren zu lassen.



# LANGSTRECKENWETTKÄMPFE CORONAKONFORM

>> VON HENNING MÜLLER

Rennen 1, Mitte September, 10 bzw. 21 km auf dem Bielersee in der Schweiz. Freitagabend Abfahrt in Stuttgart mit zwei Rennkajaks auf dem Dach, nachts Ankunft am Bielersee, parken auf dem Hafensparkplatz und übernachten im Kofferraum des Sportkombis. Samstag früh dreisprachige, professionelle Wettkampfbesprechung inklusive Streckenplan, Seekarten, Sicherheitskonzept, Hygienekonzept, Maskenpflicht, Abstandsgebot, ca. 80 Teilnehmer, alle gut gelaunt. Rebecca entscheidet sich für die 10km-Strecke, ich für den Halbmarathon. 25 Grad, Sonne, Massenstart, Hektik, die Surfskis möchten unbedingt auf die Welle der Rennkajaks, dadurch werden zwei Gegner und ich direkt nach dem Start gegeneinander geschoben. Nach 500m löst sich alles auf und wir sind nur noch zu dritt in drei Rennbooten vorne. Wir wechseln uns in der Führungsarbeit regelmäßig ab und vergrößern den Abstand zu den Surfski-Hektikern kontinuierlich. Vier Kilometer vor dem Ziel sind wir nur noch zu zweit. Im Endspurt werde ich Zweiter – aufgrund des unruhigen Wassers und der vielen Motorbootwellen war es etwas unangenehm im Rennkajak und der Erste war einfach stärker. Teilweise ist der See sehr flach, dadurch „saugt“ sich das Boot beim Fahren fest und wird ca. 1,5 km/h langsamer. Rebecca ist vor mir im Ziel, sie wird Dritte bei den Frauen. Auch sie hatte im Rennkajak mit dem unruhigen Wasser zu kämpfen. Weil die Duschen geschlossen bleiben müssen, schwimmen wir im klaren Wasser des Sees den Schweiß vom Körper. Bei der Siegerehrung dürfen wir uns aus dem reich gedeckten Gabentisch ein paar hochwertige – wir sind schließlich in der Schweiz – Sachpreise aussuchen. Schön war`s!



Rennen 2, Ende September, 21 km auf dem Vierwaldstättersee in der Schweiz. Donnerstag Anreise, übernachten im Wohnwagen, Freitag Temperatursturz auf 6 Grad, Schneefall bis 600m, Sturm. Am Freitagabend Absage der Veranstaltung wegen der Sturmwarnung, auf dem See bis zu 1m hohe Wellen. Eine unangenehme, aber verantwortungsvolle und kluge Entscheidung. Mehr

als die Hälfte der Teilnehmer war bereits angereist, also verabreden wir uns mit Einigen am Samstag statt Wettkampf zu einem Training auf dem See. Aufgrund des Sturms geht das leider nur im Windschatten des Ufers und auch dort ist das Wasser so unruhig, dass es nicht viel Spaß macht. Man redet es sich schön mit „immerhin waren wir auf dem Wasser“. Die Gutscheine für die Älplermakronen, die es eigentlich im Ziel geben sollte, behalten zum Glück ihre Gültigkeit und weil es den Veranstaltern so leidtut den Wettkampf absagen zu müssen, bekommen wir eine doppelte Portion. Sonntags Abreise nach Hause, es war dann einfach ein verlängertes Wochenende in der schönen Schweiz. Mal rauskommen ist ja auch ganz gut.

Rennen 3, Ende Oktober, 10km auf dem Bodensee, die „Bodensee-Challenge“ in Konstanz. Diesmal ist außer Rebecca auch Augustin dabei. Auch in Konstanz wird alles sehr professionell organisiert, um alles möglichst sicher zu ermöglichen und den Auflagen der Behörden gerecht zu werden: umziehen nur am Auto, Desinfektionsmittel vor Ort, Ausgabe der Startunterlagen einzeln und durch ein kleines Fenster, alles draußen, Abstandsgebot, Maskenpflicht bis zum Einsteigen ins Boot und auf dem Steg maximal 2 Sportler gleichzeitig. Damit das auch alles klappt, stehen sowohl auf dem Steg als auch auf dem Gelände Helferinnen, die stets „freundlich, aber bestimmt“ auf die Einhaltung der Regelungen hinweisen – wo nötig. Alle halten sich daran - aus Erleichterung überhaupt wieder ein Rennen fahren zu dürfen, niemand möchte das zarte Pflänzchen „Wettkampfsport trotz Corona“ gefährden. Das Wasser ist verhältnismäßig glatt und die Luft warm, man sieht über den ganzen See. Fast die Hälfte der 50 Starter steht auf einem SUP. Augustin wird Gesamtfünfter bei den Einerkajaks und zweitschnellstes Rennkajak. Henning wird Gesamtzweiter, nur Nordin Sparmann im Surfski war schneller, aber der darf das. Rebecca verteidigt ihren Titel als schnellste Frau im Einer aus dem Vorjahr, sie hat sich diesmal für ein Abfahrtsboot entschieden und verweist Veronika Prijon auf den zweiten Platz. Dass wir eine Woche später bei ihrem Mann ein Wildwasserkajak bestellen würden, wussten wir zu diesem Zeitpunkt noch nicht. Das Rennen hat Spaß gemacht, bei Massenstarts findet fast jeder immer ein anderes Boot zum Wellefahren, Einholen oder Überholen.

Wir werden sehen, was die Wettkampfsaison 2021 bringt.

# HAUSBESUCH BEI HERSTELLERN: PRIJON UND KOBER

>> VON HENNING MÜLLER

Ein neues Wildwasserkajak soll es sein. Und ein neues Wildwasserpaddel. Meine bisherige (teilweise Leih-)Ausrüstung ist über 20 Jahre alt und da hat zwischenzeitlich dann doch ein gewisser Fortschritt stattgefunden - unter anderem in Ergonomie, Sicherheit, Gewicht, Komfort, Design und Praktikabilität. Als ich das Wildwasserpaddeln vor über 25 Jahren gelernt habe, gab es drei Kategorien von Wildwasserbooten: „Abfahrtskajaks“, „Slalomkajaks“ und für die Nicht-Wettkämpfer eben noch „Wildwasserboote“. So einfach ist es heute nicht mehr und man kann nicht einfach „ein Wildwasserboot“ kaufen. Also: man kann natürlich schon. Aber das ist dann in etwa so erfolgreich wie in ein Autohaus zu gehen und auf die Frage „Was für ein Auto soll es denn sein?“ zu antworten: „Ein schwarzes“. Dazu kommt, dass die Möglichkeiten des Erfahrungsgewinns während der Corona-Pandemie begrenzt sind: also erstmal Internetrecherche, dann verfügbare Vereinsboote und Privatboote probepaddeln und dann zu den Händlern, die noch offen haben und bei denen man Probe fahren darf. Um gut vorbereitet zu sein, musste ich außerdem erstmal die vielen neuen Kategorien und Begriffe lernen: Riverrunner, Creeker, Freestyler, Rodeoboot, Downriver-Playboat, Hybridkajak, Crossoverkajak, high-volume, mid-volume, Race-Version, rundes Unterschiff oder ausgeprägte Kanten, viel oder wenig Rocker, PE, HTP und so weiter. Langsam gewinne ich einen Überblick, aber das passende Boot ist bisher nicht dabei.

Ich beginne mit dem Ausschlussverfahren – abschreckend sind für mich Beschreibungen und Testberichte, die folgende Formulierungen enthalten:

„das perfekte Boot für Einsteiger“

„hier fühlt sich jeder sofort wohl“

„hohe Anfangsstabilität, bietet viel Sicherheit“

„verzeiht Fehler, gutmütig - entspanntes cruisen möglich“

„Allrounder, liegt satt und stabil“

„loyaler Partner in allen Schwierigkeitsgraden“

Mit Interesse hingegen vertiefe ich mich in Berichte, die folgende Attribute aufführen:

„beeindruckendes WW-Kajak mit außerordentlicher Fahrdynamik“

„kein Boot für Anfänger, aber eine wahre Freude für Experten“

„hohe Endstabilität, schnell“

„lebhaft, agil, beinahe aggressiv“

„wenn man sich diesem Boot anfangs mit der entsprechenden Aufmerksamkeit und Vorsicht widmet...“

„fühlt sich an wie ein Rennpferd, das mit den Hufen scharrt“

Bei meiner Suche stoße ich schließlich auf den „Cocaine“ von Prijon und da das Boot in der Nähe nicht verfügbar ist, rufe ich bei Prijon in Rosenheim an. Ja, du kannst morgen vorbeikommen und probepaddeln. Also Tagesausflug nach Rosenheim in Bayern. Der Familienbetrieb wird

mittlerweile von den beiden Söhnen geführt: Toni junior kümmert sich um die Entwicklung, Jürgen um den Shop und an diesem Tag um seine Gäste. Die Boote bei Prijon werden tatsächlich noch in Rosenheim gebaut – Prijon verwendet als einziger Hersteller „Hochleistungsthermoplast (HTP)“ statt des weicheren PE: bei HTP sind die Molekülketten länger, das Material ist stabiler und kann problemlos wiederverwertet werden. Natürlich fragen wir nach einer Werksführung und mit Mundnasenschutz ist es kein Problem. Wir werden über das ganze Gelände geführt, dürfen aber wegen „Betriebsgeheimnissen“ keine Fotos machen. Bereits draußen stehen die riesigen Kisten mit farbigem Granulat, HTP-Pulver und UV-Blocker. Im richtigen Verhältnis gemischt, ergibt das später langlebige Boote. Wir werden ins Herz des Herstellers geführt: die 15m hohe Fertigungshalle mit der „Blasmaschine“. Sie ist einzigartig, ca. 10m hoch, von oben fließt das auf 230° C erwärmte HTP schlauchförmig aus einer Düse, dann schließen sich die beiden Hälften der massiven Aluminiumform und der Schlauch wird durch Druck von innen an die Seiten der Form gepresst. Kühlwasser durchströmt die Form und nach 10 Minuten ist es kühl genug, um die Form zu öffnen. Kunststoffüberreste werden abgeschnitten, geschreddert und dem nächsten Boot mit der gleichen Farbe beigemischt. Für jedes Bootsmodell gibt es eine eigene ca. 5 Tonnen schwere, zweiteilige Aluminiumform. Der Wechsel einer Form dauert eine Stunde. Der Rohling kommt anschließend in den Montageraum, dort gilt: ein Mann – ein Boot. Bei laufendem Betrieb sehen wir, wie Löcher gebohrt, Fußstützen verschraubt, Tagesluken eingeklebt und Sitze verbaut werden. 80% der Zulieferer befinden sich in einem Umkreis von 300km. Zum Schluss kommt die Seriennummer drauf und das Boot wird in eine Hülle verpackt.

Vom Ausstellungs- und Verkaufsraum auf dem Gelände bis zur Slalomstrecke auf dem Inn sind es nur 150m Fußweg. Natürlich ist hier kein „richtiges“ Wildwasserpaddeln möglich, aber immerhin starke Strömung, ein paar Kehrwasser und viele Slalomtore. Das letzte Slalomrennen bin ich als Jugendlicher gefahren, aber sofort packt mich der Ehrgeiz und ich versuche umzusetzen, was wir damals jahrelang üben mussten: dynamisch und mit Übersicht fahren, möglichst wenige, dafür effiziente Paddelschläge, immer auf Zug fahren und immer ein Blatt mit Druck im Wasser. Es macht Spaß und ich verliebe mich sofort in das Boot. Da es in Gelb gerade nicht vorrätig ist, muss es erst für mich „geblasen“ werden, 4 Wochen später kommt es mit der Spedition in Stuttgart an. In den nächsten drei Wochen fahre ich mein Samstagstraining auf dem Neckar immer im Wildwasserboot und ich kann sagen, wir sind direkt Freunde geworden. Fehlt nur noch der Einsatz im Wildwasser, aber der kommt bestimmt bald. Ach ja, und einen Bootsnamen brauche ich auch noch. Vielleicht nenne ich es Toni. Oder Jürgen. Oder ganz anders. Mal sehen.



Bei der Probefahrt in Rosenheim auf dem Inn durfte ich auch verschiedene Paddel testen. Auch hier ist viel passiert, vorbei sind die Zeiten unendlich langer Paddel mit 90-Grad-Verschränkung. Heute wird kurz gefahren. Und mit höchstens 50 Grad Verschränkung. Außerdem sind Carbonpaddel weitverbreitet. Schön für mich, schlecht für mein Konto. Ich entscheide mich für einen Ergoschaft, informiere mich über Modelle und Möglichkeiten und lande schließlich bei Kober. Fachwissen am Rande: Kober bietet im Vergleich zu allen anderen Herstellern zwei Ergoschäfte an: vorgelegt und neutral. Ich bestelle das „Rebell“ – das ein vorgelegtes Blatt hat – mit dem neutralen, ausbalancierten Ergoschaft. Über den Sommer wurden - durch die hohe coronabedingte Nachfrage nach Individualsportgeräten - auch bei Kober fast alle Lagerbestände verkauft und so muss mein künftiges Wildwasserpaddel erst laminiert werden. Vorfreude ist auch eine Freude. Dann endlich ist es fertig und da es nach Pfalzgrafenweiler in der Nähe von Freudenstadt nicht besonders weit ist, fahre ich selbst hin, um es abzuholen – normalerweise werden die Paddel ausschließlich über ein Händlernetz vertrieben. Auch hier interessieren mich die Blicke hinter die Kulissen. In einem Industriegebiet stehen Haus und Halle, unscheinbar für einen so bekannten und weltweit liefernden Hersteller. Um auch hier meine Chancen auf eine kleine Werksführung nicht gleich im Keim zu ersticken, achte ich darauf, mein Auto nicht auf den mit „Chef“, „Chefin“ und „Juniorchefin“ beschrifteten Parkplätzen abzustellen. Der anspruchsvolle Plan geht auf und ich werde von der Juniorchefin durch die Halle und das Paddellager geführt. Mein neues Paddel steht sicher verpackt direkt hinter der Tür und wartet schon ungeduldig auf mich (oder umgekehrt?). Übrigens macht Kober einen Großteil des Umsatzes nicht mit Paddeln, sondern mit dem zweiten Standbein: rutschfesten Gummimatten. Korrekt formuliert handelt es sich um „ergonomische Arbeitsplatzmatten aus Polyurethan und Gummi für ein ergonomischeres Stehen am Arbeitsplatz und eine Erhöhung der Arbeitssicherheit“. Paddel und Matten werden in Baden-Württemberg vor Ort gefertigt – deshalb ist die Halle auch so groß. Ganz interessant, aber noch viel interessanter als die Matten finde ich die Paddel: Das Paddellager besteht aus langen Regalreihen mit sehr vielen fertigen Paddeln, aber auch Prototypen, Vorserienmodellen, Testpaddeln und Einzelstücken. Ich darf ein bisschen stöbern und im Gespräch wird mir dann plötzlich das allerletzte von Kober produzierte Holz-Wildwasserpaddel angeboten, Modell „Kober Weltmeister Rallye“. Bis auf genau dieses eine Paddel wurden alle abverkauft, die Produktion von Holzpaddeln ist schon seit Jahren eingestellt. Natürlich nehme ich es mit – sozusagen „Wildwasserpaddel sein Urgroßvater“. Fürs echte Wildwasserpaddeln ist es viel zu schade und so sorgt es seit einigen Monaten für eine angemessene Beleuchtung in unserer (Kanuten)Wohnung.



Die OUTDOOR-PASSAGE in Heidelberg!  
Direkt am Hauptbahnhof.

Wir haben das Equipment.



Unser Kunde D. Langhammer in Indian Creek



Unser Online Shop für  
Zielfeststiefel/ Alpinstiefel/ Wander-  
schuhe/ Sandalen/ Trail Running/  
Kinder-Outdoorschuhe/ Casuals

[www.backpacker-footwear.de](http://www.backpacker-footwear.de)



backpacker-  
footwear.de



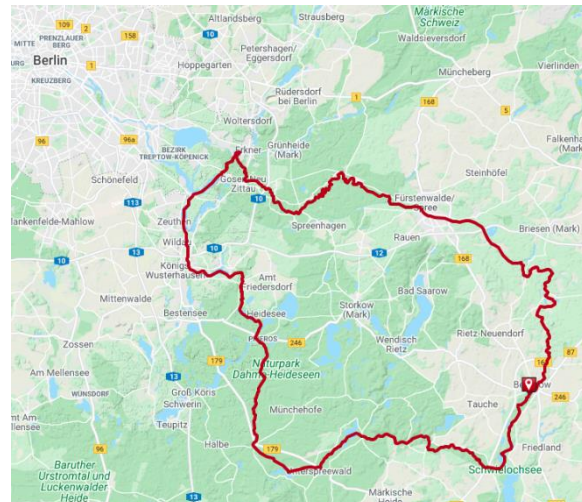
Kurfürstenanlage 62 - 69115 Heidelberg

Mo - Fr 10-19 Sa 10-18 Uhr - [www.backpacker-store.de](http://www.backpacker-store.de)

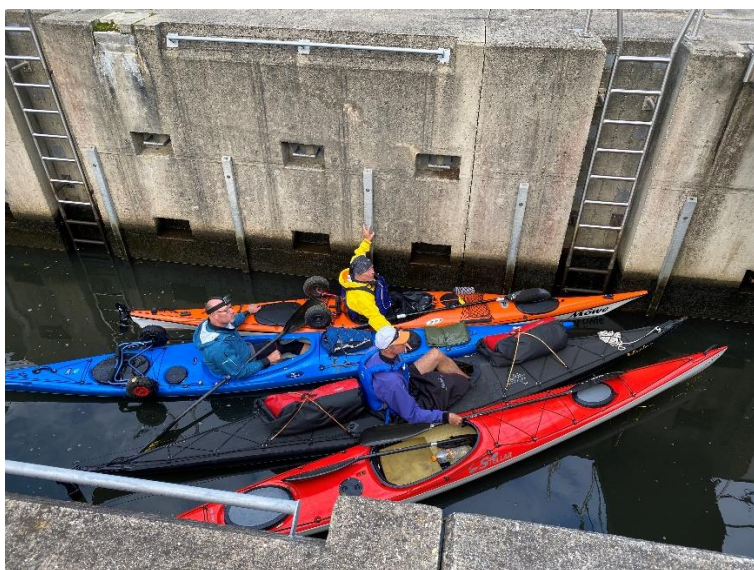
# MÄRKISCHE UMFAHRT

>> VON VOLKER AST

Die märkische Umfahrt ist eine Kanurundtour südöstlich von Berlin. Sie führt entlang der Flüsse Dahme und Spree sowie über einige Seen durch Brandenburg und Berlin. Diese 190 km lange Strecke paddle ich Ende September 2021 mit Micha, Roland und Mattias aus meinem Heimatverein in Bad Dürrenberg. Schnell wird mein faltboot am Ufer des Lankesees aufgebaut und mit allerlei Ausrüstung und Proviant für eine Woche beladen. Um mit den flotten Seekajaks der anderen mitzuhalten muss ich beim Paddeln ganz schön reinhauen...



Zunächst fahren wir von Königs-Wusterhausen die Dahme stromaufwärts – die geringe Gegenströmung ist kaum spürbar. Meist paddeln wir Tagesetappen von ca. 30km und schlagen abends unsere Zelte auf Campingplätzen oder Wasserwanderrastplätzen auf. Ende September sind wir fast allein unterwegs, nur gelegentlich sehen wir andere Paddler, seltener Ruderer und (zum Glück) noch seltener Motorboote. Die letzten hartgesottenen Dauercamper räumen ihre Vorgärten auf und bereiten ihre Gartenzwerge-Kolonie auf den Winterschlaf vor. Hinter dem Ort Märkisch-Buchholz befindet sich ein Kaskaden-Stauwehr das man mit Hilfe einer Lorebahn fast 200m umtragen muss. Diese Prozedur müssen wir im Laufe der Tour noch einige Male wiederholen.



An der Doppelschleuse bei Leibsch im Unterspreewald erreichen wir über den Dahme-Spree-Kanal die Spree. Hier muss der Paddler\* noch selbst Hand anlegen und die Schleuse selbst betätigen. Micha meldet sich freiwillig zum Kurbeln; kurze Zeit später öffnen sich langsam die riesigen Tore und wir können in die Schleusenkammer einfahren. Von nun an paddeln wir die Spree stromabwärts. Immer wieder durchfließt der Fluss idyllische Seen wo in der Nebensaison die Natur das Sagen hat – wir lassen uns treiben und genießen die Stille.

Hinter dem Ort Beeskow folgt der schönste Teil der Strecke: die Spree schlängelt sich durch weitgehend naturbelassene Gegenden, nur hin und wieder sind Anzeichen der Zivilisation zu sehen und zu hören. Dafür kann man eine vielfältige Tierwelt beobachten: neben den links und rechts der Spree teilnahmslos grasenden Kühen beobachten wir Eisvögel, Seeadler, Nutrias und Silberreiher. Obwohl wir überall angenagte Bäume und Äste sehen, bekommen wir Biber leider nicht zu Gesicht.

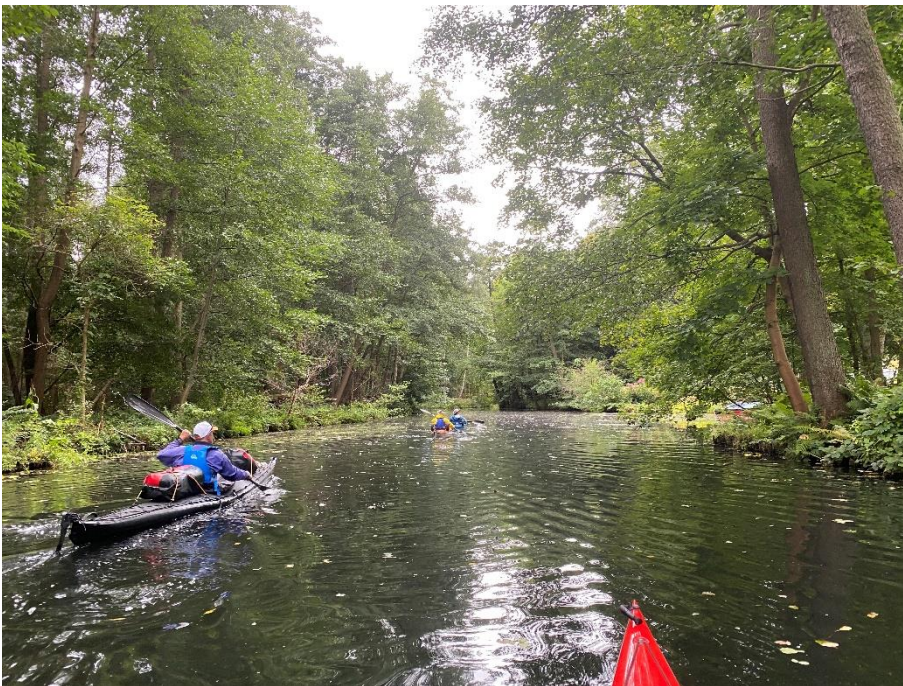


Auf dem Weg nach Berlin mäandert die Spree sehr stark und wir haben ganz schön mit dem Gegenwind zu kämpfen. Am Campingplatz Jägerbude nahe der A10 lebt eine Gruppe zahmer Stockenten die für ein paar Brotstücke auf unsere Boote klettern, von Boot zu Boot hüpfen und sich sogar einige Meter fahren lassen:

Am Dämeritzsee erreichen wir schließlich die Berliner Stadtgrenze. Bevor wir wieder nach Süden abbiegen, machen wir noch einen Abstecher nach Neu-Venedig. Neu-Venedig ist eine Wochenendsiedlung im äußersten Südosten Berlins in der sich die Spree lagunenartig in Kanäle verzweigt - perfekt um die teils palastartigen Häuser vom Wasser aus zu bestaunen.



Wir verlassen die Spree und paddeln einen idyllischen Altarm entlang, der durch eine Art Urwald führt und in den Seddinsee mündet. Auf dem Zeltplatz in Zeuthen gehen buchstäblich schon die Lichter aus – „Wir haben schon Saisonschluss“ sagt uns der Platzwart. Wir sind so gut wie allein auf dem Gelände und teilen das Revier mit einem dreisten Fuchs, der sich unbemerkt an uns anschleicht und vor unseren Augen fast unsere letzte Tüte Erdnüsse stibitzt. Die letzte Etappe führt über den Zeuthner See, den Krimnicksee und den Krüppelsee wieder zum Ausgangspunkt Lankensee, wo wir die Tour nach 6 anstrengenden aber auch sehr schönen Paddeltagen beenden.



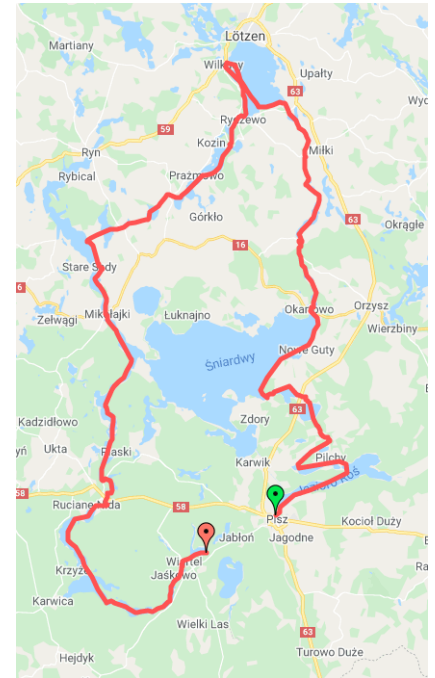
# 20-SEEN TOUR DURCH DIE MASURISCHE SEENPLATTE

>> VON VOLKER AST

Die masurische Seenplatte, ein Überbleibsel der letzten Eiszeit und einzigartiges Naturparadies, erstreckt sich über 1700 km<sup>2</sup> im Nordosten Polens bis kurz vor die russische Exklave Kaliningrad.

Es gibt in Masuren über 2000 Seen die jedes Jahr Tausende von Wassersportlern aus dem In- und Ausland anlocken. Einen kleinen Teil davon paddle ich Ende August mit dem Faltboot und werde von meinem Papa auf dem Fahrrad begleitet.

Ich starte im Hafen von Pisz am Ufer der Pisa und fahre auf den Jezioro Ros bei starkem Rückenwind, der hinter der nächsten Biegung zum starkem Gegenwind wird und mir alles abverlangt um das Faltboot samt Gepäck vorwärts zu schieben. Durch ein kleines Fließ gelangt man in den Jezioro Kociol und kurz darauf in den Jezioro Bialolawki wo wir in einer schönen Pension direkt am Seeufer absteigen. Der Inhaber spricht sehr gut Deutsch und serviert uns sehr leckere polnische Hausmannskost.



Am nächsten Tag muss zunächst ein Wehr umgetragen werden bevor das Fließ in den Spirdingsee (Sniardwy) mündet. Der Spirdingsee ist der größte See Polens und mit 114 km<sup>2</sup> ähnlich groß wie die Müritz. Durch seine große Wasserfläche und seine geringe Tiefe ist er ziemlich windanfällig. Besonders am Ostufer türmen sich bei Westwind die Wellen schnell bis zu 1 m hoch und bringen mich mehrere Male fast zum Kentern. Nach 2 Stunden Kampf gegen Wind und Wellen erreiche ich den Jezioro Tyrklo, einen relative schmalen, aber lang gestreckten See der fast

vollständig von Wald umgeben ist. Am nördlichen Ende des Sees muss das Boot ca. 2 km zum nächsten See umgetragen werden. Durch Zufall erfahren wir; dass es im nächsten Ort einen Bauern gibt, der für 30 Zloty Touristen und ihre Boote zum nächsten See fährt. Nach einigem Suchen und Erklärversuchen auf Deutsch, Englisch und Russisch kommt der Bauer mit Traktor und einem umgebauten Anhänger auf den das Boot samt Gepäck und Paddler verladen wird. Es geht auf sandigen Pisten durch den Wald vorbei an zahlreichen Bunkern aus dem 1. Weltkrieg – hier standen sich 1915 deutsche und russische Armeen gegenüber. Am Ufer des Jezioro Buwelno ist erst mal Kaffeepause angesagt. Dieser See ist für Segel- und Motorboote über Wasserwegen nicht erreichbar – somit muss man als Paddler den See nur mit den zahlreichen Wasservögeln teilen.

Am nächsten Tag geht es über den Jezioro Wojnowo in den ziemlich großen Jezioro Niegocin. Es herrscht perfektes Segelwetter – dementsprechend stark ist der See von Seglern befahren. Einige scheinen Ihren Segelschein auf dem Basar gekauft zu haben und sind sehr schwer einzuschätzen, daher fahre ich dicht unter Land um nicht unter den Kiel einer der großen

Charteryachten zu geraten. Am Übergang in den Jezioro Boczne liegt am Ufer eine schwimmende Sauna mit traditionellem Holzofen und riesigen Panoramafenstern – leider ist gerade keine Damensauna und es gibt daher nichts zu sehen. Weiter geht es über den Jezioro Jagodne und den Jezioro Szymoneckie in einen künstlich angelegten Kanal. Die zahlreichen Motorboote und Segler machen ordentlich Wellen die mich mehrmals fast an die Spuntwände drücken. Ich warte auf ein langsam fahrendes Segelboot und paddle eine ganze Weile im Kielwasser mit. Mitten auf dem nächsten



See, dem Jezioro Szymon, liegt ein schwimmendes Restaurant, das nur per Boot erreicht werden kann. Leider sind um die Mittagszeit alle Anlegeplätze von Seglern, Motorbooten und Jetskis belegt; sodass ich mich mit Müsliriegeln und Wasser begnügen muss. Nach dem Jezioro Kotek Wielki und dem Jezioro Taltowisko mündet der Kanal schließlich im Jezioro Talty, einem relative schmalen aber fast 10 km langen See. Wir übernachteten in einer sehr gemütlichen Pension direkt am Seeufer und genießen die polnische Gastfreundschaft. Am nächsten Tag lege ich eine Paddelpause ein und wir umrunden den Jezioro Talty mit dem Fahrrad. Am Übergang von Jezioro Talty in den Jezioro Mikolajskie liegt Mikolajki – das touristische Zentrum der masurischen Seenplatte. An der Seepromenade ist es wie in einem Ostseebad zur Hochsaison mit der üblichen Fressmeile und den fliegenden Händlern, die allerlei Klimbim an den Mann bringen. Der Hafen scheint in Claims aufgeteilt den sich Segelclubs aus ganz Polen gegenseitig gönnen. Vom Wasser aus ist die Stadt dennoch sehr hübsch anzuschauen – beeindruckend ist vor allem das schwimmende Hotel im Hafen. Von Mikolajki aus fahre ich weiter über den Jezioro Beldany und muss vor dem Übergang in den Jezioro Guzianka Wielka die einzige Schleuse der ganzen Tour passieren. Wir übernachteten in Ruciane-Nida im schicken Hotel Nidzki und genießen den Ausblick auf den Jezioro Nidzkie. Je weiter ich am nächsten Tag den Jezioro Nidzkie paddle, desto weniger Segelboote oder Motorboote begegnen mir. Andere Paddler sehe ich auf der ganzen Tour nur sehr selten. Am Ende des Jezioro Nidzkie führt ein stark mit Schilf bewachsenes und sehr verkrautetes Fließ in den Jezioro Wiartel. Die letzten 50 m sind zu flach zu paddeln, sodass ich das Boot treideln muss und bei jedem Schritt knietief im Schlamm versinke. Nach einer weiteren Umtrage erreichen wir Wiartel am gleichnamigen See. Von hier aus ist der Startpunkt Pisz nur gut 5 km entfernt – eine komplette Rundfahrt ist dennoch nicht möglich, da die übrigen Seen nicht miteinander verbunden sind und ein Umtragen zu umständlich wäre. Daher endet hier die 20-Seen Tour nach 150 Paddel- bzw. 200 Rad-Kilometern.

Auf dem Weg nach Hause machen wir noch einen Abstecher auf die frische Nehrung, eine schmale Landzunge zwischen Frischem Haff und Ostsee, und genießen einen Spaziergang am Ostseestrand.

Auf dem Heimweg lohnt noch ein Stop an der Marienburg in der Nähe von Danzig. Die beeindruckende Festungsanlage und Stammsitz des Deutsche Ordens ist der größte Backsteinbau in Europa und zählt zum Weltkulturerbe.

Fazit: Polen ist schön, es lohnt sich!

# „AUS LIEBE ZUM BOOTSBAU“ – ZU BESUCH BEI ROOCK-SCHMIDT!

>> VON HENNING MÜLLER

„Also wenn ihr mich sucht, ich bin am Wasser, Mann.“ Jan Delay

## Intro

Im Nachhinein ist schwer zu sagen, ob ich durch das Spendenprojekt „Abfahrtsboote für die KGS“, das ich in Stuttgart organisiert habe, zum Kauf eines eigenen solchen Bootes animiert wurde oder umgekehrt – das Ergebnis ist das Gleiche: ein neues Abfahrtsboot soll es sein. Die Boote des tschechischen Herstellers „Kick the Waves“ sind über jeden Zweifel erhaben, hochwertig verarbeitet, Erfolgsgaranten bei internationalen Wettkämpfen, breite Modellvielfalt, die Abwicklung ist professionell – gut für die KGS, ich möchte aber schauen, ob es nicht noch etwas Besonderes gibt. Es gibt: Roock-Schmidt in Hamburg. Das wusste ich zwar schon, dachte aber, dass dort aus Altersgründen schon lange keine Boote mehr von Hermann Roock und Norbert Schmidt gebaut werden. Die beiden Herren sind gelernte Bootsbauer, Jahrgang 1939 und das ist kein Zahlendreher. Also 82 Jahre alt. Durch einen zufälligen Kontakt erfahre ich, dass man mit etwas Glück auch im Jahr 2021 bei Roock-Schmidt noch ein Abfahrtsboot bestellen kann. Das genaue Bootsmodell, der Preis und Sonderwünsche werden in mehreren Telefonaten zwischen Februar und Mai besprochen, denn die Homepage enthält lediglich die Kontaktdaten und besteht nur aus einer Seite – alles etwas ungewöhnlich, aber irgendwie sympathisch. Im Juni erhalte ich erhalte dann einen Anruf, das Boot ist fertig! Die Abholung muss selbst organisiert werden, also:

## Roadtrip nach Hamburg

Da ich bisher nach einem 8-Stunden-Tag und direkt anschließenden 800km Autobahn noch nie am Steuer eingeschlafen bin und möchte, dass dies auch künftig so bleibt, frage ich Viktor, ob er mich begleitet, er sagt ja und steigt in Heidelberg zu. Die Scheiben beschlagen sofort von innen und es riecht ein bisschen besonders, als Erklärung gibt's die Information, es sei gestern „ein bisschen später geworden“. Nach 2-3 Stunden Fahrt bringt Viktor in immer kürzeren Abständen das Thema „Bürgerpause“ ins Gespräch, also essen wir zwischendurch zu Abend. Nach 5 Stunden Fahrt frage ich, ob er denn in so in ein bis zwei Stunden wieder fahrtüchtig sei, um mich am Steuer abzulösen. Es sind zu diesem Zeitpunkt noch 200 Kilometer bis Hamburg und die Frage ist eigentlich ironisch gemeint. Viktor antwortet ohne Veränderung der Mimik: ja, so in 1-2 Stunden müsste das wieder möglich sein. Ich schaue kurz prüfend rüber und sehe, dass das sein voller Ernst ist. Letztendlich fährt er die letzten 12km bis zu Lukas, der mittlerweile in Hamburg studiert und uns seine WG zum Übernachten angeboten hat. Die „U25“ geht nachts noch aus und ich ins Bett. Am nächsten Morgen starte ich allein in der WG-Küche mit Laptop mein Home-Office, es ist Freitag und wir haben den Termin zur Übergabe des Bootes erst um 14 Uhr. Ich weiß, dass drei der Jungs um 10:15 eine Online-Vorlesung in Architektur haben und frühstücke daher extra früh, um die Ruhe zu genießen und um nicht unnötig im Weg zu sein. Um 9:56 kommt ein erster Student - bekleidet nur mit einer Shorts - in die WG-Küche, holt in Zeitlupe einen angebrochenen Orangensaft aus dem Kühlschrank und kratzt sich gähmend an unterschiedlichen Stellen. Rührer gibt's allerdings erst später. Um 10:07 erscheint ein zweiter, um 10:09 ein dritter, um 10:11 ein vierter verschlafener Studi. Um 10:14 stellt Lukas den Laptop an, die Videovorlesung ein und das Frühstück auf den Tisch. Viktor und ich wetten, wie lange wir dem Inhalt der Vorlesung –

Baustatik, 2. Semester – folgen können. Bei den ersten Formeln nach ca. 19 Minuten steigen wir beide kognitiv aus. Stattdessen tun wir kurz so, als ob wir die Laptop-Kamera anschalten würden, was 4 verschlafene Studis – plötzlich sind alle hellwach – erschreckt hochfahren lässt, unser Unterfangen wird erfolgreich verhindert. Wir essen noch zu Mittag und verabschieden uns dann aus der WG, die Hälfte liegt seit 11:45 Uhr wieder im Bett, nachdem – wichtigster Punkt der Vorlesung – die Screenshots von den Prüfungsanforderungen gespeichert wurden. Kann man ja alles irgendwann mal nachlesen.

## Abholung des Bootes

Wir sind gespannt wie kleine Kinder, was uns erwartet – auf der Herfahrt hatten wir viele Stunden Zeit, uns alle Details gegenseitig auszumalen. Um es vorwegzunehmen: es war ganz genau so, wie wir es uns vorgestellt haben. Sehr eindrücklich, irgendwie inspirierend und würdevoll. Nämlich so:

Ankunft vor einem großen Scheunengebäude, drinnen treffen wir Hermann Roock, 82 Jahre alt, sieht aus wie Mitte sechzig – sein Partner Norbert Schmidt ist heute nicht da. Beide waren in den 1960er und 70ern Weltmeister im Wildwasser und haben mit Mitte 30 begonnen, hochwertige Abfahrtboote selbst zu konstruieren. Und damit bis heute nicht aufgehört. Wir werden direkt zur Werkstatt geführt, einem kleinen ca. 7m langen Raum, in dem seit 43 Jahren alle



Roock-Schmidt-Boote gebaut werden: Hauptsächlich Abfahrtsboote (K1, C1, C2), aber auch Tourenboote. Die Wettkampfboote wurden und werden bis heute hauptsächlich von den Athleten der deutschen Wildwasser-Rennsport-Nationalmannschaft gefahren – gibt man bei einer Google-Bildersuche „Wildwasser-Rennsport“ oder „Wildwasser-Nationalmannschaft“ ein, erhält man immer Treffer von Roock-Schmidt-Booten. Und da liegt es in der Mitte der Werkstatt, das neue Boot – Achtung Kitsch! – wie ein Schmetterling, der gerade aus seinem Kokon geschlüpft ist, rechts und links noch die beiden Formhälften von Ober- und Unterschiff. Und ja, es ist einer dieser berühmten „one-second-wow“-Momente! Allein schon wegen der Geschichte zum Produkt. Nur eben hier nicht mit Absicht medial inszeniert. Das Boot ist klassisch aufgebaut mit Kohle-Kevlar im Unterschiff für Flexibilität bei Steinkontakt, oben schwarzes Sichtcarbon, die Kevlarnaht dazwischen ungefärbt.



Rundherum hängen Werkzeuge, die teils für bestimmte Arbeitsschritte während der Fertigung extra gebaut oder gebastelt wurden, Farb- und Harzreste überall, ein Verarbeitungstisch mit den verschiedenen Fasermatten auf großen Rollen, unzählige Pinsel, Roller, Eimer, Lappen, Heißluftföns, Schmirgelpapier und Scheren. Im Fachgespräch erfahren wir weitere Details: Hermann und Norbert sprechen beim Bauen eines Bootes mittlerweile

praktisch nicht mehr, alle Arbeitsschritte sind seit Jahrzehnten routiniert eingespielt. Jeder weiß, was der andere als Nächstes macht. Das Schwierigste ist das saubere Verlegen der noch trockenen Matten in der Form. Gelegt werden im Unterschiff 4 Schichten, im Oberschiff ca. 3 Schichten, je nach Beanspruchung. Die Negativ-Form des jeweils aktuellen Modells wird stets weiterentwickelt und optimiert, die letzte Anpassung ist erst vier Jahre her. Mittlerweile bauen die beiden Boote nur noch, wenn sie Lust darauf haben und – ganz wichtig – in ihrem Tempo. Denn: um auch im hohen Lebensalter die Qualität zu halten – die beiden nach wie vor das Wichtigste ist! – haben sie ihr Arbeitstempo bewusst reduziert. Ich halte mich für einigermaßen gut erzogen, dennoch bin ich ein bisschen stolz, dass ich es geschafft habe, dass Hermann und Norbert für mich nochmal eins gebaut haben – denn genauso fühlt es sich an. Ich erinnere mich ans erste Telefonat: anrufen, bestellen, Liefertermin: Fehlanzeige. Es ging darum, erstmal zu erklären, warum ich ein solches Boot möchte und wofür und ums Kennenlernen des Kunden. Dabei wurde schon im Vorfeld ganz offen gesprochen: „Henning, weißt du, wir sind zwei alte Typen, da kann auch gesundheitlich immer mal was sein, muss man ja ganz ehrlich sein, aber wir fangen jetzt mal mit deinem Boot an.“ Erstaunlich ist, dass die beiden immer (!) nur zu zweit waren – ich frage, wie das dann früher ging, wenn ein Verein mal 10 Boote auf einmal bestellt hat: „Joa, dann haben wir uns eben mit dem Bauen ein bisschen beeilt, da war dann schon mehr zu tun.“ Dazu diese angenehm-höfliche norddeutsche Zurückhaltung: „Ich will ja nicht angeben, aber wir wissen schon, dass wir immer gute Boote gebaut haben und es immer noch tun.“ Ich frage, warum immer noch, mit 82 Jahren, ob es aus Liebe zum Bootsbau ist? „Aus Liebe zum Bootsbau? Das klingt gut, haste schön gesagt. Ja, so kann man das wohl sagen: aus Liebe zum Bootsbau.“



## Outro

Und wie es sich fährt? Toll. Souverän. Ruhig. Schnell. Lässt sich schön über die Kante steuern. Macht was es soll. Und es fühlt sich „lebendig“ an, „spannt“ sich gegen das Wasser.

Und Mitte Oktober konnte ich mir damit - nach 13 Jahren Pause vom Wildwasserrennsport - wieder den Baden-Württembergischen Meistertitel in der Herren-Leistungsklasse im Einerkajak holen. Gestartet bin ich zwar für die KGS, im Herzen aber immer noch ein Heidelberger 😊.

Danke an Viktor für die Entlastung beim Autofahren.

Danke an Lukas für – mal wieder – Übernachtung und 1a-Bewirtung in der HH-WG.

# KONTAKT

---

## VORSTAND

1. VORSITZENDER	>> JAN SCHLEGEL	>> 0173 30 58 97 4
2. VORSITZENDER	>> MATTHIAS RITTER	>> 0170 83 79 99 2
KASSENWART	>> ANDREAS BRODKORB	>> 0172 28 90 29 5
SPORTWART	>> VOLKER AST	
JUGENDWARTE	>> LINO MAUDEN	
	>> SASKIA FREITAG	
WANDERWART	>> EKKEHARD MERZ	
SCHRIFTWART	>> LAURA NEUTARD	>> 0176 70 72 91 64
DRACHENBOOTWART	>> WIEBKE WÜRDEMANN	
BOOTSHAUSWART	>> CHRISTOPH STARK	>> 0151 40 47 01 60
WIESENWART	>> CHRISTIAN SCHANTZER	>> 0179 52 27 48 3

---

## ERWEITERTER VORSTAND

ÖKOLOGIE	aktuell nicht besetzt	
GETRÄNKEWART	>> CHRISTOPH STARK	>> 0151 40 47 01 60
WEBMASTER	>> STEFAN TEICHERT	
SUP	>> ALEXANDER WASCHKE	>> 01 52 53 10 44 50

**WASSERSPORTCLUB 1931 HEIDELBERG-NEUENHEIM e.V.**

UFERSTRASSE 3, 69120 HEIDELBERG

TEL: (0621) 40 98 54

IBAN: DE35 6725 0020 0000 0287 70

SPARKASSE HEIDELBERG

E-MAIL: [wsc-hd@gmx.de](mailto:wsc-hd@gmx.de)

SWIFT: SOLADES1HDB

[www.wsc-heidelberg.de](http://www.wsc-heidelberg.de)