

## Dalsland Kanotmaraton Fortsetzung

**A**m nächsten Tag wollten wir anfangen die Strecke für das Rennen abzufahren. Zeit genug hatten wir. Also immer Teilstrecken hin und wieder zurück fahren. Die erste sollte von der ersten Portage zurück zum Start und wieder hin zur Portage sein. Die Portage zu finden erwies sich als schwieriger als gedacht. Große Straßen sind wie hier die Schleichwege ausgeschildert. Trotzdem kamen wir unserem Ziel näher.

Voller Entsetzen sah ich die Umtragestelle in Skapafors. Knapp 400 Meter war sie lang. 25 Höhenmeter auf den letzten 100 Metern mussten überwunden werden. Der Weg steinig und halt nur steil. Der Anfang führte über eine Straße aber auch bergauf. Das wird wohl eine anstrengende Fahrt dachte ich mir, denn ich hatte leider keinen Bootswagen dabei. Aber zuerst einmal paddeln. Wir befuhren also den Laxjön in Richtung Eckebo, wo wir dann durch Baldersnas, dem eigentlichen Start kamen. Es sah alles sehr friedlich aus, so bei 29 Grad Lufttemperatur und blauem Himmel. Allerdings macht mir hier schon wieder nach etwa einer Stunde mein Bein zu schaffen. Ein wohl eingeklemmter Nerv in der Hüfte brachte nicht allzu schöne Schmerzen. Nach einer ausgiebigen Pause auf dem Wasser paddelten wir gemütlich wieder zurück, und trafen noch einige Bekannte. Johannes Wohlers war zu Besuch in Schweden und machte dort mit seiner Freundin Katrin Urlaub, natürlich wissend, dass am Samstag der Marathon stattfinden würde. Er war also mit dabei und ich schon jetzt einen Platz schlechter ohne was zu tun. Danach fuhren wir zum Campingplatz zurück und verbrachten die restliche Zeit mit dem, was alle so machen, faul in der Sonne herumliegen und relaxen.

**A**m folgenden Tag, es war ja immerhin schon der Montag befuhren wir das zweite Teilstück des Rennens zwischen Skapafors und Skifors auf dem Svårdlang. Hin und zurück waren es 28 Kilometer, was für eine Tagestour auf den riesigen Seen ausreichen würde. Schon auf dem Hinweg machte sich wieder mein Bein zu schaffen. Zum Glück sind die Etappen nicht zu lange und ich kam öfters aus dem Boot heraus. Dennoch fühlte ich mich nicht wohl. Die beiden Mädels im Damen KII jedoch vergnügten sich unentwegt. Entgegen dem ersten Tag, wo es nur über einen großen See ging, fuhren wir heute durch mittelgroße Seen mit schmalen, teilweise gerade mal 50 Meter

breiten Verbindungsstücken. Landschaftlich noch schöner, da man häufiger unter Ufer fährt. Aber auch so ein schöner, wieder bei fast 30 Grad heißer Paddeltag geht dem Ende entgegen und wir planen den nächsten Tag, von Skifors, der zweiten Portage bis nach Gustavsfors, der dritten und letzten Portage des Rennens auf den Västra Silen.

Schwedens schönste Kirche steht hier, zumindest ist es so in der Ausschreibung deklariert. Vielleicht aber auch nur, weil man dann am Renntag weiß, dass man fast die Hälfte der Strecke hinter sich hat. Auch hier ein ähnlicher Anblick wie bei den letzten Touren, breite und schmale Seen, Verbindungsstücke, überall Wald und Felsen, kleine und große Inseln. Auch heute gab es Wind von vorne gratis dazu. Am letzten Tag dachten wir noch, dass es wohl Zufall wäre, aber der Wind drehte immer aus Richtung von vorne, und was der Wind bewirken würde konnten wir hier noch nicht ahnen. Zumindest würden die Zeiten durch den Wind erheblich verschlechtert. (Aber es war ja nur eine Besichtigungsfahrt)

Den Rückweg fuhr ich alleine auf Zeit um mir einmal ein Bild machen zu können. Plötzlich hörte ich vom Ufer her meinen Namen, kurz einen Pfiff, dann war es wieder ruhig. Ich hatte mich wohl in der Einsamkeit verhöhrt und wollte schon weiterfahren bis mein Name wieder erklang. Ich fuhr Richtung Ufer. Am Ufer stand Katrin, Johannes Freundin. Schon merkwürdig, so weit weg von zu Hause und man trifft doch immer wieder dieselben Gesichter. Nach einem kleinen Schwätzchen fuhr ich weiter und konnte am Ende dieser Tagesetappe auf unsere beiden Mädels warten.

In Gustavsfors gibt es statt der Umtrage auch die Möglichkeit zum Schleusen, allerdings wer es möchte, bitte nur im Wildwasserboot mit Vollausrüstung. Die Schleuse ist dort etwa 30 Meter lang, der Paddler fährt rein und hat einen Hub von etwa vier Metern vor sich. Die Schleuse schließt sich auf der einen und öffnet sich auf der anderen. Na, den Rest kann sich jeder vorstellen. Es ist zwar nicht ganz so gefährlich, wie es sich hier jetzt anhört, sollte man aber trotzdem vorher mal gesehen haben. Ist sicher die Zeit zum Warten wert. Das Schleusen, wer mal dort paddeln möchte, kostet 30 schwedische Kronen und ist nur in den drei Sommermonaten möglich. An diesem Tag waren wir recht früh wieder am Campingplatz, gerade rechtzeitig um Britta vom KSH und Jörg F. von Overfreunde in Empfang zu nehmen. Sie brauchten zwar kein Zelt ausbauen, da sie im Auto schlafen wollten, jedoch musste das eine und das andere schon noch vorbereitet

werden. ( Tarp aufbauen, essen kochen und so weiter ) An dem Tag kamen mir zum ersten mal Zweifel auf, ob ich an den Start gehen sollte, wegen des Nerves. Statt dessen spielten wir abends lieber eine kleine Runde Minigolf. Zumindest konnte ich dieses Match für mich entscheiden.

**A**m nächsten Tag wollten wir die letzte und zugleich längste Etappe paddeln. 20 Kilometer über sehr breite Seenplatten, dem Le Lang. Es jagt einem wirklich Angst ein, einen sieben Kilometer langen See diagonal zu überqueren. Es ist einfach breit weit und zugleich bei gutem Wind gefährlich.

Schon nach etwa fünf Kilometern konnte ich wegen der Schmerzen nicht mehr sitzen und ich bat um eine Landpause. Schon ziemlich deprimierend für mich nach fünf Kilometern nach einer Pause zu fragen. Der See wurde immer größer, noch eine Kurve und man konnte schon das Ziel sehen, allerdings in neun Kilometern Entfernung. Kurz darauf legten wir an und ich bekam meine Erholung an Land. Etwa an der Stelle, wo die Elite die letzte Umtragestelle haben wird. Für uns „normale“ Paddler wird sie zum Glück nicht auch noch abverlangt.

Der Wind war schon ziemlich kräftig, und die Zeit für die 20 Kilometern daher recht bescheiden. Für mich war an diesem Tag klar, dass ich nicht starten werde, zumindest nicht in einem Boot mit einem Schalensitz. Es hätte eh nichts gebracht, also wollte ich mich als Landpersonal nützlich machen. Auf dem Campingplatz zurück, schaute ich jedoch noch einmal in unsere Unterlagen, die wir bekommen hatten. Mit verschiedenen Informationen in Englisch, Schwedisch und Deutsch wurden wir vor der Fahrt und auch bei der ersten Anmeldung und bei der Touristeninformation zugeschüttet. Dort in einem der Heftchen sah ich verschiedene Bootshäuser. Bootshäuser sind in Schweden meist gewerbliche Verkäufer. Oft nicht nur für Kajaks, sondern auch für Segelboote etc. Ich hatte einen Hoffnungsschimmer . Also beschlossen wir am nächsten Tag nicht zu paddeln, sondern nach Amal zu fahren. Amal lag nicht sehr weit weg, etwa 35 Kilometer, allerdings bei den Straßenverhältnissen schon ziemlich waghalsig. Die neuen Teerstraßen wurden mit einer feinen Teerschicht neu überzogen und zugleich mit Ein-Euro großen Steinen überzogen. Entweder schon als kleiner Halt für die folgenden kalten Tage im Winter, oder einfach nur um das Tempolimit herabzusetzen, denn schneller als 20 - 30 km/h konnte man hier nicht mehr fahren. Erlaubt waren 50 - 70 km/h.

In Amal angekommen wurde das Bootshaus schnell gefunden. Ein riesiger Schuppen für Segelboote mit ein paar Lettman Wanderbooten. Na klasse, die ganze Strecke für ein paar Wanderboote. In der letzten Ecke sah Sandra aber dennoch einen Nelo Touren KI. Exzellent gebaut und hübsch anzusehen. Karbon Vakuum Verfahren und, und, und.

Der Verkäufer, super nett, meinte, dass das Selbstbedienung sei und verschwand. Ich schnappte mir also das Kajak und verschwand ebenfalls auf den anliegenden Wasser. Nach einer dreiviertel Stunde kam ich dann zurück, und hab mich dabei pudelwohl gefühlt. Der Verkäufer stürzte heraus und meinte, dass es aussehe, als hätte ich das schon mal gemacht. Lange wurde danach noch hin und her diskutiert, über den Preis gefeilscht, bei den deutschen Vertretern angerufen und, und, und.

Das Ende vom Lied, wir konnten uns nicht einigen, da ich zwar vom Preis her das Boot kaufen wollte, aber jedoch zum Rennen nur ein schweres Boot bekommen sollte, da mein Boot ein Reporter von Paddler Mad Magazin fahren sollte. Das geht ja schon mal gar nicht. Zumindest war ich heute noch mal paddeln. Zurück am Campingplatz setzte sich Sandra gemütlich mit Krümel in ihren neu erworbenen Relaxing Chair, ( Name von uns frei erfunden ) und genoss es, dass andere das Essen zubereiteten. Heute war Klaudia mit Kochen dran und es gab wie erwartet Nudeln in einer weiteren kreativen Variante. Plötzlich klingelte mein Telefon, erst war Ulf von Aqua - Splash dran, der ein von mir geliehenes Boot brauchte. Da die Anreise doch etwas länger war, vertröstete ich ihn auf den kommenden Montag. Kurze Zeit später eine SMS aus NRW, die aktuellen Daten fürs Rennen wurden durchgegeben, so dass ich immer auf dem neuesten Stand blieb. Es dauerte gar nicht lange und das Handy klingelte schon wieder. Nicht dass ich gerne im Urlaub telefonieren würde, aber dieser Anruf war klasse. Es war Hakkan aus Amal und meinte, wenn ich das Boot noch kaufen wolle, könne ich das Boot von heute fahren. Na klasse, mehr wollte ich doch gar nicht. Genauso hatte ich es mir vorgestellt, und mit dem Sitz und der Knüppelsteuerung musste ich schon irgendwie klarkommen.

**F**reitag morgen fuhren Sandra und ich nach Göteborg zum Flughafen um Detlef abzuholen. Der Flughafen ist ein Witz, der Segelflughafen von Wenzendorf mit Sicherheit größer. Detlef kam an, stieg aus und wurde durch einen Maschendrahtzaun, der zur Seite gerollt wurde, nach draußen geführt. Das ganze dauerte nur wenige Minuten. Auf der Rücktour

wurden weitere Kleinigkeiten und organisatorische Fragen schnell geklärt. Um schon mal das Boot abzuholen, fuhren wir mit dem Auto zum Start und meldeten uns an. Die Anmeldung, das Einchecken ist hier besser als im Hotel geplant. Schnell noch einen Blick auf die anderen Stände geworfen und auf die Boote. Auf die Boote? Warum liegen hier NUR Rennboote? Nicht fragen, zurück, Boot holen und zum Zeltplatz. Der Freitag sollte kaum zum Paddeln genutzt werden. Ein Tag vorm Rennen schonen ist schon nicht schlecht. Wir fuhren also nur auf unserem hauseigenen See. Sandra sogar mit mir im Touring KII, und das noch ohne zu meutern. Am Nachmittag noch etwas im neuen KI um die letzten Einstellungen vorzunehmen, dann noch mal mit dem Auto zum Start und die Boote abgeben. Am Start lagen sie sicher, denn der Platz mit den 750 Booten war über Nacht bewacht. Auf dem Rückweg zum Campingplatz sahen wir noch einmal den längsten See unseres Rennens. „Ist der nicht schön,“ meinte Sandra, und Detlef antwortete darauf nur: „Scheiss drauf, morgen werde ich eh alle Seen hier lassen. Die Wellen sind einfach ätzend bei dem Wind.“ „Wellen, die einzige Welle, die ich morgen hab, ist meine eigene Bugwelle“, meinte ich zu ihm. Die Stimmung auf höchstem Niveau.

„Detlef, wollen wir nicht morgen lieber KII fahren?“, meinte ich. Seine Antwort ziemlich schockierend: „Nein, ich will an den Portagen nicht laufen müssen, ich will da pinkeln gehen, ich will auf dem Wasser was trinken können und wenn ich nicht mehr paddeln mag, will ich auch eine Pause machen dürfen.“ Schon recht. Zum Glück hat er nicht erwähnt, dass er bei hohen Wellen nicht weiterfahren will.

Im Dorf begannen die letzten Arbeiten fürs Rennen. Hubschrauber wurden geordert und schon einmal abgestellt, Buden aufgebaut, Straßen gesperrt. Pontons ins Wasser gelassen, das Ziel vorbereitet, Zäune gezogen, Bänke und Tische aufgebaut. Das ganze Dorf war auf den Beinen und dennoch verlief alles sehr ruhig und unscheinbar. Man bekam fast nichts davon mit, außer dass alles fertig war.

Wir hauten uns wie gewohnt noch eine weitere Ladung Nudeln in den Hals und gingen dann gegen 22 Uhr ins Bett.

**D**er Wecker klingelte um vier Uhr. Was für eine Schmach am frühen Morgen. Es musste aber sein, denn um viertel nach sechs sollte uns der Bus abholen und zum Start bringen. Im Bus trafen wir natürlich weitere Bekannte. Zwei Paddler aus Rostock, gegen die Corinna und ich im

letzten Jahr schon mal gefahren sind. Die Fahrt war ausgeglichen und ruhig zugleich. Gegen sieben waren wir am Start. Die Nervosität stieg. Ein leichtes flaves Gefühl im Magen, dann ging es noch einmal auf die Toilette, dann zu den Booten. Abgesehen von einem Faltboot hatten wir die langsamsten Boote am Start. Sandra und Klaudia fuhren mit dem Lettmann Ocean von Corinna und ich im geliehenen Nelo Renn / Touring Verschnitt und trotzdem waren alle anderen Boote irgendwie schneller. Man hatte uns mal gesagt, dass dort viele schnelle Boote sein, aber ich hatte gedacht, dass die Rennboote schon in der Elite Klasse starten würden. Statt dessen waren sie bei uns im Rennen. Die Elite Klasse hatte 13 Meldungen. Wir über 650, davon über 300 Rennboote.

Schon das Einsteigen war ziemlich wackelig. Wir hatten starken Wind und dementsprechend hohe Wellen. Es dauerte kaum etwas Zeit, bis die ersten schon wieder mit dem Boot im Arm zurück zum Start schwammen.

Fortsetzung folgt

### **2006 - Das war das Jahr...**

...mit dem Super-Sommer nach dem langen und eisigen Winter. Für den KSH war es zudem das Jahr mit umfangreichen Baumaßnahmen im und um das Bootshaus. Die Ergebnisse sind offensichtlich und ob wir es uns leisten konnten, wird der Kassenwart auf der Hauptversammlung berichten.

2006 war das Jahr der Bootsspenden – zwei neue Vereinsboote stehen uns zur Verfügung. Die Firma „Becker Marine Systems“ hat uns ein robustes Jugendboot inklusive Zubehör spendiert. Der Betrieb „Hamburg Wasser“ hat einen Wettbewerb zur Projektförderung in Sportvereinen ausgeschrieben. Unser Projekt: Ein Outrigger für Youngster! Eine ausgereifte Projektdokumentation, erstellt durch Gudrun und JörgS, hat uns einen top-angesagten Outrigger-2er beschert. Für alle, die sich (wie auch ich anfangs) unter dieser Bootsvariante nichts vorstellen können: Es handelt sich um ein schmales, langes Boot mit einem bananenförmigen Ausleger, das mit Stechpaddel gefahren wird. Nur Mut, ab gutem Wetter können alle Youngster und Nicht-Youngster das Ausleger-Boot probieren!

## **Wir bedanken uns bei Becker Marine Systems und Hamburg Wasser für die Unterstützung!**

2006 war leider auch das Jahr der Einbrüche. Gleich zwei Mal haben die Halunken bei uns zugeschlagen. Ärgerlich, aber zum Glück mit nicht allzu hohem Schaden. Die DGzRS konnte uns das Spendenschiff nicht wieder ersetzen. Lothar hat sich jedoch die Mühe gemacht, eine Ersatz-Spendendose zu zimmern. Anzeige wurde erstattet, jedoch gestellt wurde erwartungsgemäß niemand. 2006 war ärgerlicherweise auch wieder ein Jahr der fortwährenden und verdeckten Intrigen zwischen Mitgliedern. Muss das so sein im Sportclub?

2007 - Das wird wieder ein Jahr der Veränderungen. Erneut haben wir einige Mitglieder gewinnen können, die hoffentlich wieder Anregungen bringen und frischen Wind in den Verein pusten. Der DKV plant die Einführung des „Europäischen Paddel-Passes“. Der Hamburger Sportbund wird weiter Zuschüsse streichen. Vermutlich wird die Schulsporthallen-Nutzung zukünftig kostenpflichtig. Es kommen also wieder Ausgaben und Aufgaben auf uns zu.

Ich möchte mich noch herzlich bedanken: Bei „meinem“ Vorstand für die gute und freundschaftliche Zusammenarbeit; bei allen engagierten Mitgliedern, ohne deren Mitdenken, deren Aktivitäten, deren Kritik und Anregungen wir nicht in der Lage wären, unsere Aufgaben zu erledigen. Auch die Redaktion des KANUSPIEGELS sowie unsere Homepage-Frau leisten beharrlich ihren Beitrag für eine positive Präsentation des Vereins in der Öffentlichkeit.

Eine Bitte ganz zum Schluss: Dienstleistungsmentalität, Nörgeln und Intrigen versauen uns allen nur die Laune. Der Vorstand sitzt hier nicht zum Selbstzweck, sondern der Zweck ist die Förderung und Sicherung des Vereinslebens. Zumindest dieses Ziel sollte uns alle verbinden, denn: Gemeinsam sind wir nicht allein!

Ich wünsche euch ein gesundes und sportliches Jahr 2007!

Gilda

## **Wanderwart – Jahresbericht 2006**

Der Jahresbeginn brachte winterliches Wetter, trotzdem wurde bereits am Neujahrstag gepaddelt. Dann aber folgten Wochen mit frostigem Wetter, und so traute sich nur Einer bei der Leine-Frühlingsfahrt aufs Wasser. Bei der Aller-Hochwasserrallye waren es deren sieben, beim Anpaddeln auch nur acht Unentwegte (die aber in der Rethen immerhin zwei Schweinswale zu sehen bekamen). Zum Glück erst einen Tag nach dem Wochenende wurde uns überdeutlich, wozu die Natur fähig ist, als ein Tornado am Harburger Hafen und an der Süderelbe schwere Schäden brachte.

In den folgenden Wochen wurden altbekannte Ziele besucht, die Teufelsmoor-Rallye, die Werraland-Rallye, der Weser-Marathon, die Elbe-Langstreckenfahrt. Die Elbe-Fahrt stand kurz vor der Absage, da noch wenige Tage vorher die Zelt-Wiese in Hitzacker unter Wasser stand – das Elbe-Hochwasser war noch nicht komplett abgelaufen.

Die Pfingstfahrt zur Unterelbe nach Lühesand hatte auch so ihre Tücken, pünktlich meldete sich stürmisches Wetter an, natürlich aus Nordwest. Trotzdem waren ca 20 Aktive samt Wochenendgepäck per Boot auf der Elbinsel. Danach endlich kam der Sommer, und er kam mit Macht und auch mit Rekord-Temperaturen (allerdings ohne Niederschläge). So fand die ICF-Elbefahrt im Juli bei minimalem Wasserstand und akuter Trockenheit statt, auf einer völlig anderen Elbe als noch 3 Monate vorher beim Hochwasser. Abschluss der ICF-Elbe-Fahrt war einmal mehr das Essen bei uns im Bootshaus, ein kulinarisches Fest, erstellt unter der Leitung von Christian Plagge. Hier noch mal einen herzlichen Dank an alle Beteiligten (übrigens: auch 2007 endet die Fahrt bei uns am KSH!).

Mit gut 20 Aktiven startete Mitte August die Nachtfahrt nach Barum, pünktlich zum Start um 19 Uhr war auch die Sonne erschienen. Gerade noch rechtzeitig konnte von der Elbe in die Ilmenau abgelenkt werden, dort, in der Dunkelheit, war durch die vielen an Booten und Paddeln angebrachten Leuchtstäbe die ganze Paddelgruppe noch erkennbar. Ein gemütlicher Samstag folgte und klang aus mit dem schon traditionellen Spießbratenessen (auch hier ein herzliches Dankeschön an Volker, Jens,

und alle anderen Beteiligten). Angenehm verlief die Rückfahrt, erst als alles am Bootshaus wieder trocken verstaut war, meldete sich der dicke Regen zurück.

Es folgten das Alstervergnügen mit guter KSH-Beteiligung (32 Aktive) und die Elbe-Tidenfahrt (insgesamt 23 Aktive), und schon war die Saison wieder beendet. Doch gleich am 1.Oktober ging es in die neue Saison, aber nur 6 Aktive waren beim Abpaddeln dabei. Doch ergab die Saison-Aufrechnung wieder Positives: 10 Schüler-Fahrtenbücher (darin 2 Schüler-WFA) und 19 Erwachsenen-Fahrtenbücher (darin 14 WFA) wurden eingereicht und bestätigt, wieder konnte der Neptun-Vereinspreis errungen werden, und es gab 1 Globus-WFA und 1 (letztmals vergebenes) ICF-WFA. Alles Weitere folgt ausführlich in der Aufstellung am Ende des Berichtes.

Ein weiteres Paddelereignis soll hier noch angesprochen werden: die Nikolausregatta beim ACC. Erstmals waren vom KSH 2 Zehner gemeldet worden, ein reines Damenboot (wohl das erste überhaupt!), das einige andere Zehner recht alt aussehen ließ, und ein als Söldnerschiff bezeichnetes Herrenboot mit KSH-Beteiligung, das immerhin das sich gesteckte Ziel erreichte, die Preetzer zu bezwingen und so das Rennen zu gewinnen. Schön, jedes Jahr wieder etwas Neues vermelden zu können, das meint: **euer Wanderwart**

*Hier nun die Paddelergebnisse :*

Name	Bew. In	Kilom.	=Pkt	TagP..	GemF	WFA	Pkt.ges.
<u>ERWACHSENE :</u>							
Albrecht , Ursula	2. Bro	1.048	20	38	3		61
Andag , Petra	B	175					-
Brandt , Uta	B	380					-
Gröndahl , Cordula	3. Silber	248	4	6	2	5	17
Gröndahl , Jens	B	173					-
Hesse , Michael	15. Go 7	1.227	24	45	5		74
Pankow , Sandra	4. Bro	1.666	33	40	7		80
Pinkert , Rudi	13. Go 4	603	12	13	1		26
Plagge , Christian	5. Silber	450	9	15	4	5	33
Precht , Gerhard	27. Go22	705	14	15	2		31
Scholz , Rolf	35. Go27	1.160	23	24	6		53
Upleger , Elke	23. Go17	2.644	52	86	2		140
Upleger , Gerd	23. Go17	2.644	52	86	2		140
Wandt , Martin	B	311					-
Wiencken , Corinna	5. Gold	1.122	22	35	10	5	72
Wiencken , Henry	B	327					-
Wolter , Jörg	14. Go	73.531	70	107	12		189
Wolter , Ingrid	27. Go19	522	10	22	1		33

Wolter , Karl Heinz 28 Go23 630 12 26 1 39  
Gesamt : 19.566,0 Durchschnitt : 70,6

## SCHÜLER :

Andag , Anne B 153,5  
Fernandez , Fanni B 170,5  
Gröndahl , Jannick 1. Silber +200,5 (ges. 671,6)  
Gröndahl , Nico B 190,5  
Lindhorst , Björn B 8,0  
Lindhorst , Lars B 12,0  
Overlander , Dana 1. Bronze +118,0 (ges. 253,5)  
von Atens , Lea B 91,0  
von Atens , Jule B 63,0  
von der Ohe , Inga K. B 43,0  
Gesamt : 1.050,0

aus dem Vereinsfahrtenbuch : 2.240,0

KSH-Gesamtkilometer 05/06 22.856,0 km

---

---

Sowie: NEPTUN-Vereinspreis des Ham KV: 1. KSH , 70,6 Pkt  
ICF-WFA Gold : Rolf Scholz  
DKV-WFA- GLOBUS Jörg Wolter  
DKV-WFA- GOLD Corinna Wiencken  
DKV-WFA- SILBER Cordula Gröndahl  
und Christian Plagge  
DKV-WFA- Schüler-SILBER Jannick Gröndahl  
DKV-WFA- Schüler-BRONZE Dana Overlander  
GOLDENER SCHRUBBER des KSH Jörg Wolter

## KSH-2007-Termine

So,25.02. **Sicherheitstraining Hallenbad Over** + Waldlauf des HamKV  
So,04.03. **Sicherheitstraining Hallenbad Over**  
Di,06.03. **KSH-Monatsversammlung**  
So,11.03. **LEINE-Frühlingsfahrt (MS:09.02.!) G**  
Sa,24.03. **KSH-Bootshausdienst**  
So,25.03. **KSH-Anpaddeln**, Rosenweide (Hw10Uhr)  
Sa,31.03. **ALLER-Hochwasserrallye G**  
So,01.04. KSH-Fahrt (Kleinfluß?)  
Di,03.04. **KSH-Monatsversammlung**  
Fr,06.-Mo,09.04. ( Ostern )  
Do,12.04. **Trainingsstart am Bootshaus (?)**  
Sa,21.-So,22.04. Globeboot + ICF-Bollentochten G  
So,22.04. RdE-Fahrt Allermöhe G  
So,29.04. Teufelsmoor-Rallye, Hamme G  
Sa,05.05. Werraland-Rallye G  
So,06.05. **WESER-Marathonfahrt G**  
Di,08.05. **KSH-Monatsversammlung**  
Do,17.05. ( Himmelfahrt )  
Sa,19.-So,20.5. **ELBE-Langstreckenrallye G**  
Sa,26.-Mo,28.5. **Lühesand-Pfingstfahrt ?** (Sa:NwLüh. 20Uhr, Mo:HwEste 15Uhr !)

Sa,02.-So,03.06.	<b>Harburger Hafenfest</b> + Blaues Band der Elbe, ACC
Di,05.06.	<b>KSH-Monatsversammlung</b>
Di,05.+Do,07.06.	Unfall-Prävention + Wasserrettung, Allermöhe bzw Oortkaten
Fr,15.-So,17.06.	Unterebbe-Führungsfahrt, RdE G
So,01.07.	<b>Veras Frauen-u.Fam.Fahrt</b> , Vierlande ( Fl: Birgit Hesse) G
Fr,06.07.	<b>! Start ICF-Elbefahrt am KSH/HarkC G</b>
Fr,27.07.	<b>! Rückkehr ICF-Elbefahrt, Essen im KSH !</b>
Sa,28.07.	<b>ICF-Elbefahrt im KSH, Theke</b>
So,29.07.	evtl Kleiner Rundkurs, Nw12Uhr
Fr,03.-So,05.05.	( Nachtfahrt Barum z.Zt. ) <b>wird geändert!</b> . . .
Sa,18.-So,19.08.	<b>Harburger Tidenfahrt</b> ( Fl: Michael Hesse )
Sa,25.08.	<b>Alstervergnügen</b> , Binnenalster + Este-Elbe-Doppelfahrt, RdE
So,26.08.	. . .
Fr,31.08. -	<b>Nachtfahrt Barum</b> (St. 18Uhr KSH,NwKSH15Uhr, HwFah.21Uhr) ?
So,02.09.	<b>Nachtfahrt Barum</b> (St. 11Uhr Barum, HwFah.11Uhr,NwKSH16Uhr) ?
Sa,01.-So,02.09.	Weserberglandrallye und Blaues Band G
Sa,22.09.	Blocklandmarathon, Wümme
Sa,29.09.	<b>Sich.-Kurs, im RdE, für WFA !</b>
<u>So,30.09.</u>	<u><b>Öko-Kurs, im RdE, für WFA !</b></u>
Sa,06.10.	Alster-Grachtenfahrt, VfL93
So,07.10.	Alster-Herbstfahrt, Alstereck
Sa,20.10.	evtl. Bootshausdienst, Hw11Uhr ?
So,21.10.	<b>KSH-Abpaddeln, HwRos. 12.30</b>
So,02.12.	KSH-Rote-Nasen-Fahrt ?
So,09.12.	<b>ACC-Nikolausregatta</b>

## ACC- Nikolausregatta 2006

### Wir waren der erste!

... Damenzehner in der Geschichte der Nikolausregatta.

Jeder hat sein persönliches Ziel. Die meisten wollen ein Rennen gewinnen, wir nicht unbedingt: Wir wollten erster werden. Und wir waren erfolgreich!

Nach 14 Jahren Nikolausregatta stellten wir KSH-Damen den ersten 10er Canadier, der ausschließlich mit Frauen besetzt war. (Gegenteiliges ist mir jedenfalls nicht bekannt.) Und weil wir zudem auch sportlich sind, konnten wir noch 4 der insgesamt 14 teilnehmenden Canadier hinter uns lassen. Toll, oder?

Die Nikolausregatta beim ACC ist wie immer der große kanusportliche Gipfelpunkt der Wintersaison. In diesem Jahr bescherten uns

frühlingshafte Temperaturen im zweistelligen Grad-Celsius-Bereich, nahezu Windstille und blendender Sonnenschein vollkommen ungetrübte Paddelfreuden. Der Muskelkater kam ja erst einen Tag später.



Spannendster Moment war wie immer die chaotische Startsituation. Alle Boote stürzten hektisch los und trafen sich mitunter laut knirschend auf der rasant enger werdenden Alster. Wir Mädels starteten *d e f e n s i v* . Unsere Strategie war, das Feld von hinten aufzurollen. Wie oben bereits

erwähnt, ist uns dies nur bedingt gelungen. Aber macht gar nix, wir fuhren lange Zeit parallel mit unserer schärfsten „Konkurrenz“ vom Bremer Sport Club. Zum Glück war deren Steuermann beim Anfeuern so gut bei Atem, dass auch wir viel davon hatten. Nachdem die Steuerfrau (ich) bei der Wendung ziemlich gepatzt hatte und uns der andere 10er gleich zweieinhalb Längen abnehmen konnte, holten wir wieder auf. Im Ziel konnten wir nicht mal mehr des Steuermannes Rufe hören und die Herrschaften aus Bremen sahen nur noch unsere Strudel. Falls ihr Bremer das hier lest: Danke, war nett mit euch!

Nach dem Rennen gab es wie immer heißen Punsch und Klönschnack. Ein ganz herzliches Dankeschön an „meine Damen“ dass ich mich in jeder Hinsicht auf sie verlassen konnte: Christiane, Corinna, Cordula, Uta, Karin, Sandra, Anne, Nadine, Flo und Margrit sowie die kranke Birgit. Und da es nicht ganz ohne Männer ging, auch an euch ein großer Dank für

die Hilfe!

Steuerfrau Gilda

# KSH - Familienseite

Leider müssen wir mit großem Bedauern bekannt geben, dass unser Gründungsmitglied **Karl Heinz Wolter** verstorben ist.

Seit **20** Jahren im KSH dabei sind **Cordula Gröndahl, Margarethe** und **Harald Kreller**. Und ganz neu dabei sind **Tim Wolter** (geb.10.11.2006) und **Maja Schneider** (geb.26.12.06), herzlich willkommen!

und es begab sich vor ...

**50 Jahren**, dass der KSH für sein fast fertiges Bootshaus den Vorstand erweiterte: allererster Bootshauswart wurde Karl Pittack. Oswald Heinemeyer blieb weiter 1.Vorsitzender.

**45 Jahren**, dass die Küste und Hamburg von einer gewaltigen Sturmflut heimgesucht wurden, es gab Deichbrüche und etliche Todesopfer, auch das Bootshaus blieb nicht verschont.

**40 Jahren**, dass der KSH vom HSB ein weiteres Darlehen über DM 20000,- erhielt, womit die finanziellen Grundlagen zur Errichtung des Bootshausanbaus vorhanden waren.

**35 Jahren**, dass der KSH neben einer bootshausbaubezogenen Beitragserhöhung auch etwas Neues bot: die erste KSH-Autorallye, die „Rallye M“ ( für „Mutter Meyer“), die durch die Winser Marsch zum Lokal in Laßrönne führte.

**30 Jahren**, dass es die große Zeit der Demonstrationen war, 60000 Menschen in Brokdorf, 15000 in Gorleben, und auch KSHer waren dabei ...

**25 Jahren**, dass Neuerungen anstanden. Es gab die Idee für eine Vereinszeitung, es gab die erste Reinigungsdienst-Liste fürs Bootshaus, und im März die erste KSH-Teilnahme an der Aller-Hochwasserrallye.

**20 Jahren**, dass es Zeit war für einige Rekorde. Der Januar brachte eine Kältewelle, am 19.1. wurde der höchste Stromverbrauch der Geschichte gemessen, auf der Oberelbe musste ein Eisstau gesprengt werden. Die Februar-Versammlung wäre fast ausgefallen, noch am Vormittag bestand Smog-Alarm Stufe 2 mit PkW-Fahrverbot! Und am 2.3. wies die Elbe den niedrigsten Stand der Geschichte auf.

**15 Jahren**, dass es im KSH einen Wechsel an der Vereinsspitze gab. Nach 11 Jahren als 1.Vorsitzender wollte Horst Pittack einen Nachfolger haben, gewählt wurde dann Werner Trost.

**10 Jahren**, dass im Januar die Fahrt von Barum zur Schlachtplatte als Wanderung zu Fuß stattfand, da Barumer See und Neetze zugefroren waren.

**5 Jahren**, dass bei der Hauptversammlung mit Gilda Fernandez-Wiencken erstmals eine 1.Vorsitzende gewählt wurde, und mit Margit Liedtke-Schöbel als 2.Vorsitzende gab es gar eine weibliche Doppelspitze. Und erstmals konnte ein KSHer das ICF-WFA in Gold erringen: Uwe Gröndahl.

**1 Jahr**, dass im Bootshaus eine Menge geschafft wurde: Laminat-Fußboden hinter der Theke, die braune Wand im Clubraum wurde zur weissen Wand, und draussen gab es reichlich Vorbereitungen zur Auffüllung unserer Zeltwiese.

### Nach 6 Jahren kommt der Erfolg

Beim Wesermarathon 2006 kam uns die Idee, eine Mannschaft im Zehner auf der Nicolausregatta starten lassen, bei der alle anderen Teams alt aussehen.

Obwohl der KSH sehr gute Sportler hat, ist an Preetz bisher noch kein rankommen gewesen. Also wurde im August telefoniert und ein Team von 35 Leuten erstellt.

Bundesweit versteht sich. Nach meinen Erfahrungen sagen etwa 2/3 aller Personen ab und oder erscheinen nicht. Also bleibt etwa eine Mannschaft über.

Die Hauptmannschaft bestand bis auf Nils und mir nur aus Welt- Europa- oder Deutschen Meistern oder ehemaligen Meistern. Also eine Traummannschaft. Bis Oktober sagten wie schon geplant 20 Leute ab, die entweder lieber KI oder KII oder gar nicht fahren wollten. Nach und nach schrumpfte der Bestand auf nur fünf feste Zusagen. Dann wieder auf 15 und wieder zurück auf sieben. So ging es dann weiter.

Keine Planung ohne Hindernisse, das war klar, aber das ganze Hubawuba in der Mannschaft und im Verein tat wohl wirklich nicht nötig und belastete die Mannschaft zunehmend. Kurz vor der Nicolausregatta dann eine ziemlich schockierende Botschaft. Niemand weiß, was mit Nils ist. Gerüchte zufolge ist er im Rheinfall fast ertrunken. Auf Mails antwortete er nicht. Andere Gerüchte besagten, er sitzt in der Schweiz im Knast weil er verbotener Weise zwei mal den Rheinfall gepaddelt war. Also eine unsichere Lücke die erst am Renntag geschlossen wird. Ernst Libuda konnte auch erst am Renntag zu oder absagen da es auf das Ergebnis beim Tennisturnier seines Sohnes ankam. (Zweite Lücke) Und zu guter letzt verletzte sich Addi am Samstag an der Schulter und musste absagen. Da wir eh noch zwei Plätze frei hatten, hatten wir nun wieder fünf freie Plätze. Das einen Tag vorm Rennen ist nicht wirklich aufbauend. Alles nötige mit Willy absprechen, Mut ansprechen und sich einreden, man bekommt noch eine volle Mannschaft zustande. Wir telefonierten in alle Bundesländer, alle Nationalkader wurden aktiviert und Leute zusammengetrommelt. Willy besorgte noch eine Person von Oberalster, Ich konnte noch zwei aus Kiel und NRW aktivieren. Benny rief an und fragte ob noch n Platz frei wäre. Klasse, nun fehlt noch eine Person. Die werden wir am Start finden.

Sonntag morgen begann der Tag mit perfektem Wetter. Blauer Himmel, recht warm, Windstill, am ACC leider kein Frühstück, kein Kaffee, die Mannschaft aber fast vollständig eingetroffen. Bis zum Start fehlte uns die wichtigste und letzte Person. Beim ins Wasser lassen des Kanadiers wünschte uns Michael Schöbel viel Glück. Viel Glück? „Was machst Du hier“? Antwort: „Zuschauen und Fotos“. „Geht gar

nicht, schmeiß Deine Sachen in die Ecke und setz Dich rein, uns fehlt noch einer in der Mannschaft". Fünf Sekunden später saß er auf Position 10 und die Mannschaft war vollständig. Nicht die geplante aber eine sehr gute Mannschaft in einem noch besseren Boot.

Beim Warmmachen hatten wir so viel Schlagseite, dass wir fast gekentert wären. Umsetzen, ausbalancieren alles nur noch innerhalb von fünf Minuten. Der Massenstart schoss los. Beeindruckend, wie die Kajaks lospreschten. Wir starteten ganz links, Innenkurve und als erstes Boot, Neben uns die härtesten Gegner - Preetz. Daneben der Hamburger Kanu Club mit einer ebenfalls perfekten Mannschaft. Daneben RdE auch nicht zu unterschätzen. Weiter mit einem Rennzehner aus Bremen. Oje, hoffentlich ist wenigstens der dritte Platz noch realistisch. Willy fragte nach der Taktik. Taktik? Ganz einfach, volle Elle lospreschen, eine Bootslänge rausfahren und dann einfach nur halten. Das allerdings würde heißen fast 10 Kilometer sprinten.

Bei 15 gemeldeten Zehnern ist ein Unfall fast vorprogrammiert. Nach dem üblichen Ausrichten kam dann der Startschuss. Die Beschleunigung riss uns fast, einige auch direkt von den Sitzen.

Wir hatten fast eine Länge Vorsprung. Dann knallte es. Irgendwo hatten sich zwei Zehner in der Mangel. Kurz darauf wieder ein Knall und noch einer. Ein Blick nach links und ich sah fünf Zehner auf uns zuschießen. Kein schönes Gefühl. Jan konnte die Preetzer mit der Hand noch wegdrücken, dann fuhren die ersten Zehne in die Mauer - direkt hinter uns. Ohne diese klasse Mannschaft hätten wir einen ziemlich starken Unfall gehabt, wären versenkt worden, das Boot wäre zerstört gewesen, und wir hätten an Land schwimmen müssen. Nicht schön, aber statt dessen hatten wir an der eigentlichen Startlinie (der Start wurde um etwa 200 Meter auf Grund des großen Feldes zurück verlegt) schon über eine Länge Vorsprung. Preetz griff an, immer wieder, mal rechts, mal links, immer wenn unser Schlag mal „normal“ werden sollte und lang wurde, kam Preetz und machte unsere Ruhepause zunichte. Willy fuhr Kampflinie, dicht unter Ufer, riss damit die Welle hoch, so dass die Preetzer nicht über die Welle kamen. 500 Meter vor der Wende noch einen Sprint um sicher zu gehen, dass niemand in der Wende vorbeifährt. In der Wende eng fahren und dabei noch zwei KII und einen KI überholen ohne einen Unfall zu haben ist eine echte Meisterleistung vom Steuermann gewesen. Die Preetzer waren allerdings besser und fuhren noch enger und waren somit neben uns. Wir mussten uns echt anstrengen um den Vorsprung zu verteidigen, konnten uns aber wieder nach vorne durchsetzen. Die Motivation im Boot stieg, das Gegröle wurde lauter, jeder feuerte sich selber und den Rest der Mannschaft an. Niemand machte schlapp. Die Arme, der Rücken, die Schultern schmerzten und das Ziel ist noch so weit, und die Gegner so nah. Die Zuschauer am Ufer nahmen zu, die Geschwindigkeit wurde noch einmal erhöht, die

letzten Meter taten richtig weh. Die Ziellinie kam in Sicht. Das erste mal seit sechs Jahren liegt ein anderen Boot vorne. Die Preetzer zum ersten Mal auf Platz zwei verdrängt, das alles kann möglich werden, noch 100 Meter, full speed, paddeln wie im Rausch, Schmerzen ignorieren. Die Ziellinie überquert und ein Jubelschrei - wir haben es wirklich geschafft. Wir hatten der ersten Platz. Niemand hatte richtig fest daran geglaubt aber alle hatten es gehofft und wir zusammen haben es geschafft. Wir hatten die Preetzer um neun Sekunden abgehängt. Völlig unerwartet kam direkt dahinter der Hamburger Kanu Club ins Ziel. Drei Zeiten, die allesamt schneller waren als die bisherige Bestzeit von den Preetzern und wir hatten davon die schnellste. In etwa 44 Minuten hatten wir die rund 10 Kilometer lange Strecke beim ACC meistern können. Eine Zeit an den die meisten Tourenkajaks nicht herankamen und das alles mit einer Mannschaft der „nur“ zweiten Wahl.

Ich möchte mich hier bei allen bedanken, die uns zu diesem schönen Ergebnis geführt hatten, der Mannschaft, den Zuschauern, natürlich dem Ausrichter, den KSH für das schnelle Boot und Sandra für die gestochen scharfen Bilder bei Start und Zieleinlauf.



Einiger von der Mannschaft fragten schon nach, ob wir das nicht nächstes Jahr wiederholen sollten. Also, ich wäre dabei. Wieder eine zusammengewürfelte Mannschaft aus der ganzen Bundesrepublik - eben einer Söldnermannschaft.

Jörg

## Wintertraining in der Halle Bunatwiete

Jeden Donnerstag ab halb sechs sind wir in unserem bewährten Trainingsquartier in der Halle der Schule Bunatwiete. der Zeitplan

- cirka 17.30 bis 19.00 für die Jüngeren und auch für deren Eltern
- cirka 19.00 bis 20.00 für die etwas Älteren und die

## **Junggebliebenen**

**- cirka 20.00 bis 22.00 für die Haudegen und die  
Nachtschwärmer**

## Sicherheitstaining in der Schwimmhalle Over

Am 25.2.07 von 14-16 Uhr und am 4.3.07 13-15 Uhr findet das lustige Badengehen statt. Natürlich mit Booten. 30 Minuten vor Beginn ist Treffen am Bootshaus.

Die Tarife sind: Jugendliche 1€, Erwachsene 3€ und Gäste 5€

## Bootshausarbeitsdienst am 24.3.07

Treffen ist 8:00, denn es ist um 8:01 Uhr Hochwasser.

Die üblichen Arbeiten wie Ponton auslegen, Boote runter lagern und Aufräumen was das Wetter so gebracht hat.

## Anpaddeln am 25.3.07,

KSH – Rosenweide u.z., Start 8:30 Uhr,  
Hinterher Suppe am Bootshaus!!!

## Training nach Ostern

Es wird kurzfristig entschieden ob in der Halle oder auf dem Wasser der Sportbetrieb aufgenommen wird. Es ist die Frage nach dem dann herrschenden Wetter. Bei Eis und Schnee geht es in die Halle und sonst aufs Wasser. Siehe Aushang am schwarzen Brett.

Hochwasser am 1. November 2006,  
Foto Georg Schröder (HWS)



Hochwasser am 12. Januar 2007,  
Foto Jörg Schauland



**Frage :** Warum müssen im Herbst Boote und Sonstiges im Bootshaus immer wieder möglichst weit hochgelegt werden?

**Antwort:** Weil jedes Jahr wieder, vor allem im Winterhalbjahr, mit

## Hochwasser oder gar Sturmfluten zu rechnen ist !

Das zeigt die Tabelle ganz deutlich :

Datum	Pegelstand	Im Bootshaus
1954 (22.Dez)	+ 4,50 m üNN	über 1 m in Holzbaracke
1962 (16/17.Feb)	+ 5,70 m üNN	ca 1,4 m in Bootshalle
1967 (Feb)	ca + 4,80 m üNN	ca 0,5 m in Bootshalle
1973 (Okt/Nov)	bis + 5,20 m üNN	4mal bis zu 1 m in Halle
1974 (30/31.Dez)	+ 4,40 m üNN	eben in der Bootshalle
1976 (Jan)	<b>!! + 6,45 m üNN</b>	80 cm im Clubraum !!
1977 (Nov)	ca + 4,50 m üNN	30 cm in der Bootshalle
1978 (1.Mai)	ca + 4,20 m üNN	fast in der Bootshalle
1980 (Apr)	ca + 4,20 m üNN	fast in der Bootshalle
1981 (31.Okt)	ca + 4,30 m üNN	knapp in der Bootshalle
1983 (Jan)	ca + 4,00 m üNN	kurz vor der Bootshalle
1983 (Feb)	ca + 4,00 m üNN	kurz vor der Bootshalle
1984 (Feb)	ca + 4,20 m üNN	fast in der Bootshalle
1990 (27.Feb)	+ 5,71 m üNN	5 cm im Clubraum
1990 (Sep)	ca + 4,40 m üNN	eben in der Bootshalle
1993 (23.Jan)	+ 5,75 m üNN	10 cm im Clubraum
1994 (28.Jan)	+ 6,02 m üNN	35 cm im Clubraum
1995 (Jan)	+ 6,02 m üNN	35 cm im Clubraum
1996 (Feb)	ca + 4,20 m üNN	fast in der Bootshalle
1999 (5.Feb)	+ 5,70 m üNN	1 cm im Clubraum
1999 (3.Dez)	+ 5,85 m üNN	20 cm im Clubraum
2004 (18.Nov)	+ 4,70 m üNN	40 cm in der Bootshalle
2005 (24.Jan)	+ 4,30 m üNN	knapp in der Bootshalle
2005 (12.Feb)	+ 4,20 m üNN	fast in der Bootshalle
<b>2006 (1.Nov)</b>	<b>+ 4,67 m üNN</b>	<b>40 cm in der Bootshalle</b>
<b>2007 (12.Jan)</b>	<b>+ 4,78 m üNN</b>	<b>50 cm in der Bootshalle</b>
Tabelle ohne Anspruch auf Vollständigkeit, :Fortsetzung folgt (leider) sicher!		
Das andere Extrem: 1987 (2.Mrz)	- 2,36 m uMNW = ca - 3,70 m uNN	Niedrigster je gemessener Wasserstand in Hamburg

**Bei Sturmflutwarnung nutzt bitte den Ansagedienst des BSH,**

**Tel. 040 / 42 89 91 11 11 !**

**Ab ca 4 m üNN (+Wellen) läuft das Wasser in die Bootshalle !**