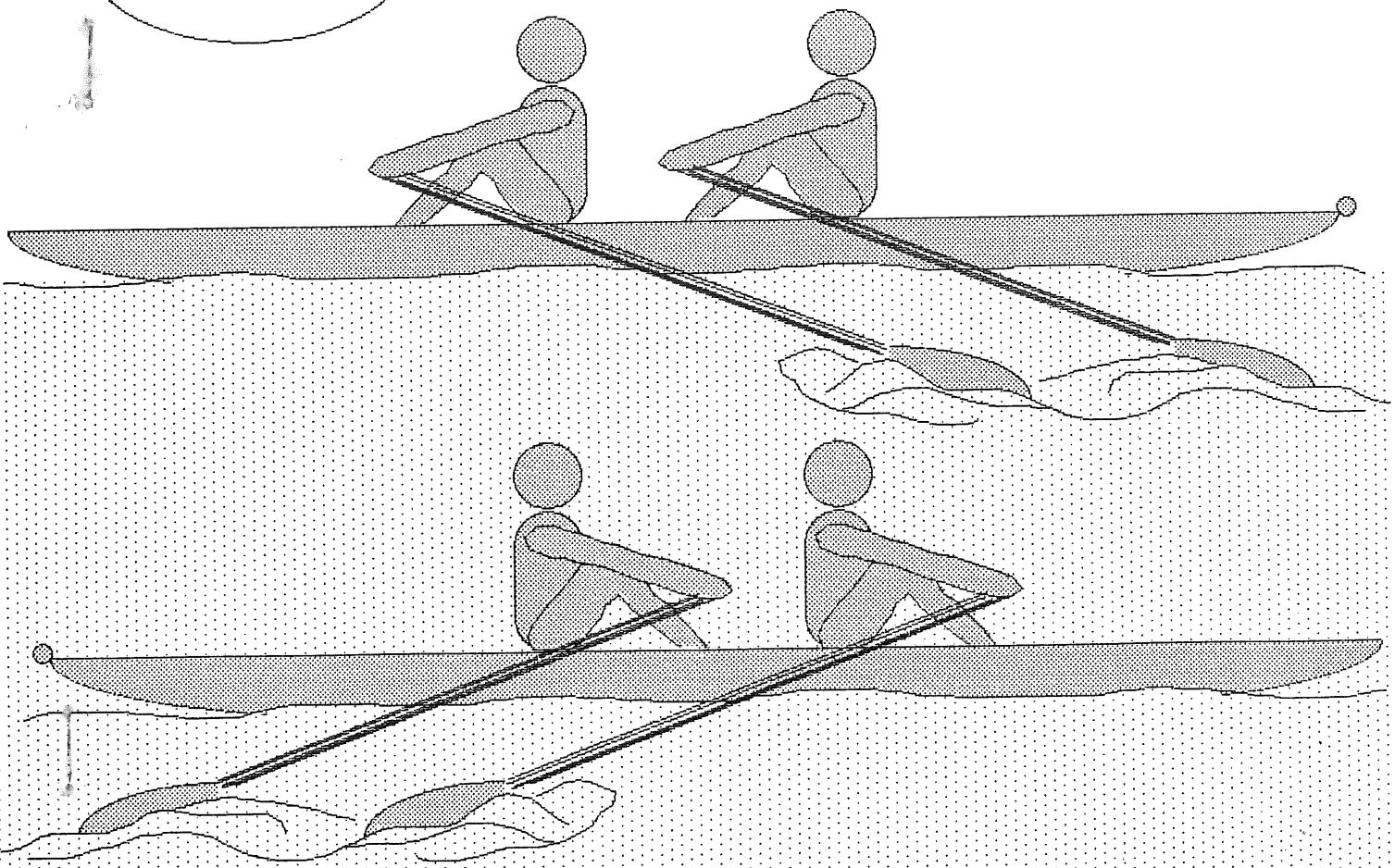


# TRV-Jahresbericht 1987

Rudern - it's

*magic!!*



**Impressum:**

Herausgeber: Tullner Ruderverein

Gestaltung der Titelseite: A. Gieger

Layout: A.Gieger

Druck: Eigenvervielfältigung

Bezugsbedingungen: Bezug nur über Tullner Ruderverein. Preis: kostenlos für Mitglieder, sonst nach Vereinbarung.

**Nachdruck und Vervielfältigung einzelner Beiträge oder des ganzen Jahresberichts nur mit schriftlicher Genehmigung des Tullner Rudervereins!**

# Inhaltsverzeichnis

Impressum	2
Bericht des Obmannes	4
Bericht des Ruderwartes	5
Terminkalender 88	6
Kilometerparade	7
Bootsparade	10
Eine Reise mit Hindernissen (v. H.P. Polsterer)	11
War 1987 <i>das</i> Jahr? (von Edwin Mickler)	20
Gratulationen	23

## Bericht des Obmannes

Das sechzehnte Vereinsjahr brachte uns beachtliche Erfolge in sportlicher Hinsicht. Dies können Sie dem Bericht des Ruderwartes entnehmen. Dem Schülerrudern blieben im vergangenen Jahr die Siege versagt, doch hoffen wir heuer auf eine erfolgreiche Saison.

Dank des Einsatzes der Herren Rudolf Hauck und Rudolf Hacker wurde die Einfriedung und die untere Grünanlage fertiggestellt.

Robert Hauck und seinem Helfer ist es zu danken, daß unser Bootshaus beschriftet wurde.

Weiters wurden die Garderoben und das Stiegengeländer bei der Fa. Pfeiffer in Auftrag gegeben und durchgeführt. Die Elektroinstallationen sind bis auf einige Kleinigkeiten abgeschlossen.

Fam. Wetter säuberte die Baumscheiben und Sträucher vom Unkraut.

Leider sind die Grundverhandlungen mit der Stadtgemeinde Tulln noch nicht abgeschlossen.

Der Bootsbestand wurde um zwei Renneiner und einem Renndoppelzweier erweitert.

Der Ruderheurige, dessen Vorbereitung Herr Hauck übernahm, schaffte wieder die nötige finanzielle Grundlage für den Vereinsbetrieb. An dieser Stelle sei allen großen und kleinen Helfern für ihren Einsatz gedankt!

Gleichzeitig möchte ich aber auch jenen Mitgliedern, die sich ganzjährig zur Verfügung stellen, für ihre Mitarbeit danken. Ich hoffe, daß auch 1988 alle wieder tatkräftig zupacken werden und wünsche nun allen eine gute Rudersaison.

## Bericht des Ruderwartes

1987 wurde insgesamt gesehen zwar weniger gerudert (rund 5000 km weniger als 86), dafür aber sehr erfolgreich.

Unter ihrem Trainer Edwin Mickler konnten sich Robert Hauck und Karl Nolz sehr gut in Szene setzen und schöne und vielbeachtete Erfolge erringen (Details im Sportbericht). Erfolge der Tuller auch bei den NÖ. Landesmeisterschaften mit vier Titeln, wobei der Sieg im Männer-Achter sehr erfreulich war. Einige Wochen zuvor war dieses Boot schon beim Tullner Messeachter erfolgreich gewesen. Der Sieg im NÖ. Städtevierer anlässlich der Korneuburger Sporttage soll hier noch erwähnt werden. Mit den Club-Meisterschaften im Herbst wurde die Sportruderei 1987 beendet.

Ein neuer Renn D-2er und ein skiff wurden für Robert Hauck und Karl Nolz angeschafft, aber leider mit einigen Monaten Verspätung erst im Sommer ausgeliefert. Ein Ruderergometer fürs Trockentraining ist Ende Jänner 88 eingetroffen. Bei weiterhin steigenden Leistungen werden unsere Paraderuderer auch Unterstützung für ihre Regattastarts brauchen.

Getan hat sich auch einiges im Wanderruderbereich. Neben den Ausfahrten an den Rudertagen wurde unter anderem eine Moldau-Fahrt bis Prag organisiert (*Siehe Bericht von H.P. Polsterer - Anm. der Red.*) und versucht, einige Nachwuchssportler für den Rudersport zu begeistern. Den Bootsmännern möchte ich hier für ihre Arbeit danken.

Für die Rudersaison 88 viel Glück und Erfolg den Rennruderern und allen viel Spaß bei der Ausübung des Rudersports.

Der Ruderwart

# Terminkalender 1988

(vorläufig)

März	6.	Schilanglaufen	Bärnkopf
	13.	Laufen/ALE	Korneuburg
	20.	Laufen/WRV	Wien, alte Donau
April	16.	Inn-River-Race	Passau
	30. bis		
Mai	1.	Frühjahrs-RR	Wien
	12.	Kurzstrecken-RR (int. Beteiligung)	Urstein
	21. - 22.	Int. RR (JM, JW)	Ottensheim
Juni	18. - 19.	Int. RR (SM, SF, LGW-A,B; JM, JW)	Klagenfurt
	25. - 26.	Int. RR (SM, SF, LGW-A; JM, JW)	Wien
Juli	16. - 17.	Int. RR (SM, SF, LGW-B)	Zagreb
		ÖM	
	30.	Jugend-RR (Int. Beteiligung)	Gmunden
Sept.	10. - 11.	Int. RR (SM, SF, LGW-A,B; JM, JW)	Villach
	19. - 25.	<b>Olympische Spiele</b>	<b>Seoul</b>
	24. - 25.	ÖVMM, Herbst-RR	Wien
Okt.	2.	Landesmeisterschaften	

## Die Kilometerparade

	Name	GKM	AT	WT	86	85	84
1.	<b>Nolz Karl</b>	2065	178	102	1.	7.	1.
2.	<b>Hauck Robert</b>	1749	154	-	2.	1.	9.
3.	<b>Nemecek Gerhard</b>	725	68	218	3.	3.	16.
4.	<b>Erber Mathias</b>	558	48	226	4.	10.	-
5.	<b>Wiesauer Hermann sen.</b>	556	28	325	13.	11.	8.
6.	<b>Göbl Sophie</b>	503	24	309	19.	13.	14.
7.	<b>Hiesinger Herbert</b>	475	40	196	6.	4.	6.
8.	<b>Wiesauer Christa</b>	459	26	235	15.	12.	11.
9.	<b>Schaffer Gerald</b>	405	34	122	10.	5.	2.
10.	<b>Hauck Rudolf</b>	401	39	108	5.	8.	3.
11.	<b>Pribil Gerald</b>	366	25	174	-	-	-
12.	<b>Lendl Franz</b>	357	24	195	11.	-	-
14.	<b>Pfeiffer Gusti</b>	334	17	207	23.	-	-
14.	<b>Hoffmann Herbert</b>	316	29	44	7.	2.	7.
15.	<b>Polsterer Hans-Peter</b>	264	12	226	18.	18.	29.
16.	<b>Hoffmann Christa</b>	192	18	44	12.	20.	19.
17.	<b>Berndl Andi</b>	166	18	-	16.	14.	10.
18.	<b>Skukalek Roland</b>	156	22	31	26.	46.	-
19.	<b>Wiesauer Hermann jun.</b>	148	16	21	28.	21.	13.
20.	<b>Raschbacher Markus</b>	91	7	-	9.	-	-

	Name	GKM	AF	WF	86	85	84
21.	<b>Gratsch Franz</b>	89	11	-	21.	9.	12.
22.	<b>Walter Ferdinand</b>	80	9	-	-	-	-
23.	<b>Tauber Reinhard</b>	79	11	31	-	-	-
24.	<b>Pikola Ronald</b>	75	12	-	26.	46.	-
25.	<b>Ott Bernhard</b>	61	13	-	-	-	-
26.	<b>Tauber Christian</b>	50	11	-	-	-	-
27.	<b>Mickler Edwin</b>	47	5	-	-	-	-
28.	<b>Fuchs Erwin</b>	44	2	-	17.	-	-
29.	<b>Spannbruckner Petra</b>	39	6	-	-	40.	28.
30.	<b>Hacker Rudolf</b>	37	5	-	8.	-	-
31.	<b>Kern Ernst</b>	32	2	-	-	-	-
32.	<b>Lehrbaum Wolfgang</b>	31	6	-	-	-	-
33.	<b>Müller Gernot</b>	29	1	29	-	-	-
34.	<b>Pikola Jürgen</b>	28	2	-	29.	42.	-
35.	<b>Ranstl Monica</b>	27	5	-	14.	41.	46.
36.	<b>Wetter Lucian</b>	19	2	-	30.	6.	5.
37.	<b>Parns Kerstin</b>	17	4	-	-	-	-
38.	<b>Raschbacher Herbert</b>	12	1	-	-	54.	-
39.	<b>Weidl Ulli</b>	11	2	-	-	-	-
	<b>Gratsch Reinhard</b>	11	2	-	-	-	-

	Name	GKM	AF	WF	86	85	84
41.	<b>Bäcker Josef</b>	9	1	-	-	-	-
	<b>Stach Wolfgang</b>	9	1	-	-	-	-
43.	<b>Kapper Birgit</b>	8	1	-	-	-	64.
	<b>Olearczik Erlefried</b>	8	1	-	55.	-	64.
45.	<b>Hofbauer Karl</b>	7	1	-	-	-	-
	<b>Siesler Alexander</b>	7	1	-	-	-	-
47.	<b>Zuser Waltraud</b>	6	1	-	-	-	-
	<b>Brüning Holger</b>	6	1	-	-	-	-
	<b>Wittig Volker</b>	6	1	-	-	-	-
50.	<b>Resch Walter</b>	5	1	-	-	-	-
	<b>Stark Kurt</b>	5	1	-	-	-	-
52.	<b>Wiesauer Susanne</b>	4	1	-	-	-	21.
53.	<b>Bauer Lisi</b>	3	1	-	31.	29.	-
54.	<b>Raschbacher Hansi</b>	1	1	-	34.	-	24.

**gesamt: 11084 km**

## Die Bootssparade

	Name	GKM	AF
1.	<b>Ysper</b>	824	65
2.	<b>Wandervierer</b>	507	32
3.	<b>Salzach</b>	406	32
4.	<b>Ilz</b>	398	37
5.	<b>Rennzweier</b>	375	36
6.	<b>Renneiner I</b>	364	32
7.	<b>Jason</b>	302	7
8.	<b>Renneiner II</b>	295	27
9.	<b>Wandereiner</b>	273	45
10.	<b>Wanderzweier</b>	258	29
11.	<b>Tulln</b>	223	12
12.	<b>Achter</b>	116	10
13.	<b>Traisen</b>	93	13
14.	<b>Inn</b>	84	9
15.	<b>Enns</b>	55	8
16.	<b>Ybbs</b>	42	7
17.	<b>Melk</b>	35	6
18.	<b>Kamp</b>	33	7
19.	<b>Donau</b>	22	1
20.	<b>March</b>	18	4
21.	<b>Krems</b>	4	1
22.	<b>Helle</b>	2	1
	<b>fremde Boote</b>	57	7

Reisebericht von der Moldau-Wanderfahrt vom 5. bis 11. 7. 87

## EINE REISE MIT WIEDERDIESSEN

von Johann Peter Polsterer

Diese Reise, die von Rudi Hauck und Herbert Hiesinger organisiert wurde, bescherte uns von allem etwas: wilde Landschaft, alle Wettererscheinungen - außer Sturm und Schnee -, viel Kultur - Prag ist ein einziges Museum, das derzeit durchrenoviert wird - und knifflige Aufgaben, die aber alle mit sehr viel Einsatz gelöst wurden.

Am 5. 7. 1987 traf sich die Bahngruppe - Hauck Rudolf, Hiesinger Herbert, Erber Mathias, Nemecek Gerald und ich - am Tullner Hauptbahnhof. Die Fahrt ging mit dem Eilzug nach Gmünd, wo wir am Bahnhof mit der zweiten Gruppe - Schaffer Gerald, Nolz Karl, Lendl Franz und Pribil Gerald - zusammentrafen, die den Bootstransport durchführte.

Bei einem etwas verfrühten Mittagessen wurden die weiteren Schritte besprochen. Entgegen der ursprünglichen Planung sollte die Autogruppe in Veseli n. Lusnice auf uns treffen und einen Mann aus unserer Gruppe übernehmen und nach Tyn weiterfahren. Dadurch konnte dann beim Transfer eine Fahrt eingespart werden. Um 11 h erfolgte der Grenzübertritt und die Weiterfahrt nach Veseli mit dem Schnellzug VINDOBONA.

Am Nachmittag war die gesamte Gruppe am Nordende von Tyn wieder vereint. Der Einsatz der Boote erfolgte unterhalb des letzten Wehres der Moldau. Die Fahrt führte über die ersten Ausläufer des Orlik-Stausees, an der Baustelle des Einlaufbauwerks für Temelin (Kühlwasserentnahme) vorbei durch eine Landschaft, die der Gegend um

die Kamptalstauseen ähnelt. Nach einer relativ kurzen Strecke endete die erste Etappe am Campingplatz an der Straße von Zahory nach Bernatice.

Am 6. 7. führte die Etappe bis auf die Höhe von Obory. Der Orlik-Stausee war der größte See auf der ganzen Wanderfahrt. Durch die abwechslungsreiche, fast unbesiedelte Landschaft vergaß man auf die Anstrengungen und Beschwerden der Ruderei. Das Landemanöver für die Mittagsrast bei Stare Sedlo war problematisch, da nur an einem relativ steilen Hang angelegt werden konnte, was einiges an Kletterfähigkeiten erforderte.

Die Straße, an der uns Karl erwartete, lag in etwa 40 m Höhe, wo sie auf einer Brücke über den Stausee führte. die ganze Bande wurde dann ins Auto und auf den Anhänger verfrachtet und in den Ort (2 km vom Landepunkt entfernt) gebracht. die Belegschaft des ansässigen Gasthofes geriet in ziemliche Bedrängnis ob unserer Gruppe, da sie mit den Bestellungen nicht nachkam. Nach einer ausgiebigen Pause ging die Fahrt weiter, der See zeigte sich jetzt erst in seiner wahren Größe. Die geruderten Kilometer zogen sich endlos lang, man fühlte sich an den Bodensee versetzt, einmal konnte die richtige Route nur dank der Hilfe von anderen Bootsfahrern gefunden werden.

Dieser Stausee hat große Ausläufer, für einen Ortsunkundigen kann jeder Ausläufer des Sees das Haupttal sein. Beim nächsten Mal, wenn wir auf großen Stauseen fahren, wäre ein Kompass und eine Landkarte (bzw. Seekarte) im Boot empfehlenswert.

Als wir den Staudamm erreichten, war der Betrieb des Schrägaufzugs bereits für diesen Tag eingestellt. auch noch so intensiv geführte Verhandlungen und Angebote von Trinkgeldern halfen nichts: Wir waren gezwungen, unsere Boote samt dem Gepäck über die Begleittreppe des Schrägaufzuges hinunterzutragen. diese Treppe - schmal, steil und mehr als 900 Stufen hoch (Dammhöhe 80 m) - forderte fast unsere ganze noch

vorhandene Kraft und drückte die Stimmung auf einen Tiefpunkt, der auf der ganzen Fahrt nicht mehr erreicht wurde.

Der Kamyk-Stausee war das totale Gegenteil: flache verwachsene Ufer und ein reiches Tierleben. Die Umsetzanlage des Kamykdammes - an und für sich eine patente Lösung - war zu 75 % unbrauchbar. Ein Doppelwagen der kleinen Feldbahn war aus den Schienen gekippt und ohne Achsen, ein Halbwagen war brauchbar, der zweite war unter den Prellbock am Unterwasser geklemmt und nicht mehr zu bewegen. Das hieß schon wieder: Boote tragen. Das letzte Teilstück der Etappe bis zum Campingplatz bei Obory wurde durch die vorhandene Strömung wesentlich abgekürzt.

Herbert und Gerald wollten noch für die ganze Gruppe etwas zum Beißen beschaffen, kehrten aber unverrichteter Dinge zurück, nachdem sie selbst einiges erlebt hatten. Auf diesem Campingplatz hielten anscheinend alle Gelsen der CSSR ihre Jahresversammlung ab, sie hatten es dann auch vor allem auf westliches Blut abgesehen, was natürlich die Nachtruhe im Zelt empfindlich störte.

Am 7. 7. erwarteten uns die weitläufigen Windungen des Slapy-Stausees, man hatte das Gefühl, daß man kaum vorankäme, die an diesem Tag herrschende Hitze tat ihr Übriges. Total erschöpft legten wir in einem Feriencamp eine Rast ein, die vor allem Franzi nötig hatte: sein Sonnenstich war für uns, die keine Kappe besaßen (auch ich) eine Warnung. Auf der Weiterfahrt wurden unsere Leibchen zu Turbanen, sodaß unsere zwei Boote von "Arabern" gerudert wurden.

Gerald erwartete uns am Strand eines Sporthotels mit Campingplatz, er hatte den ausgemachten Treffpunkt verfehlt, wir hatten an diesem Tag von der ganzen Ruderei die Nase voll und brachen die Etappe vorzeitig ab. Das hatte zur Folge, daß wir mangels eines Zeltplatzes auf dem Hotelparkplatz unter freiem Himmel nächtigen mußten. Den Rest des

Tages verbrachten wir in der Moldau badend, dann veranstalteten wir Wettrennen ins Wasser und erholten uns dann ein wenig.

Dies sollte für uns auch das Ende des schönen Wetters für die restliche Fahrt bedeuten. Nach einem frugalen Mahl im Sporthotel bat ich Gerald darum, den Wagen offen zu lassen, da ich nicht unter freiem Himmel schlafen wollte. Gerald stimmte zu, meinte aber, er wolle noch mit dem Wagen etwas unternehmen.

Wir legten uns also zum Schlafen nieder, während Gerald wegfuhr. Er kam allerdings schon nach einer Stunde zurück und ich zog ins Auto um. Kurz danach setzte ein Regenguß ein, der zu einer Massenflucht auf trockene Plätze führte. In der Früh fand ich die meisten von uns im Wartehäuschen der Bushaltestelle, wo sie eine kalte und feuchte Nacht verbracht hatten.

Der Morgen des 8. 7. war trübe und kalt, die Sonne brach aber kurzfristig hervor, sodaß wir uns noch etwas erwärmen konnten, bevor wir auf die letzte Etappe nach Prag gingen. Vorher gab es aber noch die große Arbeit des Ansichtskartenschreibens - manch einer mußte das Porto für seine Karten in kleinen Marken kleben, da der Verkäuferin die notwendigen 3 Kronen-Marken sehr rasch ausgingen.

Auf dem letzten Teilstück bis zum Slapy-Staudamm hing jeder seinen eigenen Gedanken nach, man war noch etwas schlafbrig und ruderte eher mechanisch, nur um die Boote vorwärts zu treiben. Erst beim Umsetzen der Boote kam wieder etwas mehr Stimmung auf. Dieses Mal mußten die Boote auf dem Hänger gute 3 km bis zur Einsatzstelle im gleich anschließenden Stechovice-Stausee transportiert werden. Die betreffende Bootsmannschaft fuhr gleich auf dem Hänger mit und hielt ihr Boot fest - man mußte nämlich auf einer Serpentinenstraße in eine schmale Schlucht hinunterfahren. Dieser See war extrem schmal, es herrschte bereits ein Verkehr mit Ausflugsschiffen, was zur Folge hatte, daß Wellen

sehr lang erhalten bleiben würden. Noch blieb uns das Glück hold: die zwei Schiffe, die zum Slapy-Damm gekommen waren, während wir unsere Boote umsetzten, blieben beim Damm zurück. Bei der Fahrt auf diesem See glaubte man sich in einer Urlandschaft, die Steilufer waren dicht verwachsen, ab und zu schaute ein Sommerhaus aus dem Wald heraus. die Sonne gelangte nur selten auf den Grund des Tales, manche hatten das Gefühl, als ob alte Sagengestalten in diesen Wäldern ihr Unwesen treiben würden. Als wir beim Stechovice-Staudamm anlangten, wurde gerade ein Schiff bergauf geschleust und wir glaubten, daß wir uns die Umsetzarbeit ersparen könnten. Mitnichten - Mittagspause bis 14 Uhr!

So lange wollten wir aber nicht warten, wollten wir doch heute noch bis Prag kommen. Die Boote wurden also wieder übertragen. Im Bereich des Kraftwerkes waren Reparaturarbeiten im Gange, auf dem Passageweg stand ein großer Laster, wir waren dadurch gezwungen, die Boote durch das Kraftwerksgelände zu tragen. Dieser Transport erwies sich als ausgesprochen knifflig, weil wir uns über offene Wartungsklappen und ähnlich geartete Hindernisse hinwegfädeln mußten. die Rast im Ort Stechovice hatten wir uns dadurch reichlich verdient.

Den letzten Teil der Strecke bis Prag sollte ich steuern, ich hatte mich dazu schon zu Beginn der Fahrt einteilen lassen. Diese Teilstrecke wurde zu einer ausgesprochenen Regenschlacht.

Es begann damit, daß wir ein Gewitter abwarteten. Als es abgezogen war, glaubten wir den rechten Zeitpunkt für gekommen, die Reise fortzusetzen. Kaum waren wir in der recht starken Strömung, als sich eine kohlschwarze Wolkenbank über die Berge schob. Binnen Minuten gab es wieder einen derart starken Wolkenbruch, daß wir nach einer geeigneten Stelle suchten, wo wir die Boote ausleeren konnten. Gerald landete mit der "Salzach" auf Biegen und Brechen bei der erstbesten

Gelegenheit, die sich bot. Wir in der "Tulfn" hatten etwas mehr Glück: einige Dutzend Meter weiter gab es einen kleinen Kiesstrand, der uns eine passable Landegelegenheit bot. Wir leerten die Boote aus und setzten sie kieloben auf den Skulls am Strand ab. Dann suchten wir unsere Sachen zusammen und flohen unter die Bäume. Ein altes Pensionistenehepaar war unsere Rettung. Es hatte uns gebadete Mäuse auf der Moldau treiben sehen und deutete uns, in ihr kleines warmes Haus zu kommen. Hier wärmten sie uns mit heißem Tee, Rum und ähnlichen guten Dingen auf, wir wrangen unsere tropfnassen Sachen aus und konnten uns ein wenig trocknen.

Als sich das Unwetter beruhigt hatte, wollten wir aufbrechen und dem Ehepaar einen Geldbetrag hinterlassen. Der Mann winkte aber ab und meinte, er habe dies aus Menschlichkeit getan und fast jeder andere hätte in einer solchen Situation ähnlich gehandelt. Auch erzählte er uns, er habe im Krieg als Soldat einige Zeit in Österreich verbracht und schätzte die Österreicher. Mit vielen guten Wünschen für die weitere Fahrt verabschiedete er uns, er half sogar beim Freimanövrieren der Salzach ein wenig mit.

Am Damm des letzten Kraftwerkes vor Prag - Vrane - erwartete uns Karl, der an diesem Tag wieder Landdienst hatte. Er schlug vor, in Prag nach einem Hotel zu suchen, da das Zelt wegen des undichten Transportsackes naß war. Diesem Vorschlag stimmte die ganze Gruppe mit Freuden zu, in dem Zustand war aber auch niemand auf das Zeltleben erpicht. Wir gaben alles unnötige Zeug auf den Hänger und Karl fuhr nach Prag voraus. Wir selber warteten am Ufer noch zwei weitere Wolkenbrüche ab und fuhren erst weiter, als sich der Regen auf ein erträgliches Niveau beruhigt hatte. Die Moldau führte Hochwasser, war stellenweise über die Ufer getreten und hatte eine starke Strömung. Nach etwa einer Stunde erreichten wir das letzte Wehr vor Prag, nach kurzer

Wartezeit, in der wir ständig stromauf rudern mußten um dem Wehr nicht zu nahe zu kommen, wurden wir gemeinsam mit einer großen Gruppe von Kajakfahrern geschleust. Nun dauerte es gottseidank nicht mehr lange, bis wir in Prag einfuhren und auf der rechten Uferseite die Festung Visegrad in Sicht kam. Wenige hundert Meter danach erwartete uns Karl, er hatte einen sehr guten Anlegeplatz gefunden. Schemenhaft war der Hradschin zu sehen. Wir hatten es trotz aller Hindernisse geschafft, wir waren endlich in Prag!

Zwischen Fluß und Kaimauer war ein niedriges, teilweise überflutetes Plateau, auf das wir langsam aufliefen. Wir alle waren naß und ziemlich ausgefroren. Nun hieß es, die Boote aus dem Wasser zu holen und gesichert abzustellen, Ruder, Stemmbretter etc. bereits transportierfertig auf den Anhänger zu verladen und diesen ebenfalls gesichert abzustellen. Danach brachte uns Karl gruppenweise ins Hotel. Wir bezogen die bestellten Zimmer und dann war eine heiße Dusche das einzige, was sich jeder wünschte und auch bekam (wir hatten es bitter nötig). An diesem Abend war keiner mehr zu weiteren Aktivitäten fähig, jeder schlief sich einmal kräftig aus.

Am nächsten Tag teilten wir uns in kleine Gruppen, die jeweils die gleichen Interessen hatten. Wir trafen nur zu ausgemachten Zeiten zusammen, um das Gesehene zu besprechen oder gemeinsam essen zu gehen.

Die Älteren der Gruppe, Gerald, Rudi, Herbert, Karl und ich, bummelten durch die Altstadt, besuchten Museen, am Nachmittag schlenderten wir am Moldauufer entlang und inspizierten die städtischen Wehre (2 Doppelstufen). Am Abend setzten wir uns im "U Fleku" zusammen und plauderten bis zur Sperrstunde. Die Jüngeren von uns besuchten Discos. Am nächsten Morgen beschlossen wir einstimmig, die vorgesehene Etappe bis Melnik und weiter bis Usti n. Labem an der Grenze zur DDR an der

Elbe ausfallen zu lassen, da die Wehre in Prag außer Betrieb waren und noch weitere 8 Wehre die Moldau bis Melnik staute.

Diesen zusätzlichen Tag nutzten wir alle zu einem ausgedehnten Museumsbummel, wir besuchten neben dem Nationalmuseum am Wenzelsplatz auch die Museen und Galerien auf dem Hradtschin - also ein geistig-kultureller Ausgleich zu der Schufterei in den vergangenen Tagen!

Am Tag der Abreise erlebten wir leider noch eine böse Überraschung: als wir zu den Booten und zum Anhänger zurückkehrten, bot sich ein Bild der Verwüstung. Einige Gepäckspinnen waren zerschnitten, drei Feldbetten fehlten, die Salzach hatte keinen Bugball mehr und die Kiste mit den Bootsteilen (Rollsitze, Stemmbleche etc.) war ausgeleert, alles war am Boden verstreut.

Wir hatten deswegen beim Verladen der Boote erheblich viel Mehrarbeit, die wir aber trotzdem erledigten. Danach wurden die letzten Erinnerungsfotos in Prag gemacht, die Autogruppe trennte sich von uns und trat die direkte Rückfahrt an. Wir von der Bahngruppe bummelten noch ein wenig durch die Stadt und holten uns dann unser im Hotel deponiertes Gepäck, danach brachen wir zum Prager Hauptbahnhof auf. Der VINDOBONA hatte Verspätung, er kam erst eine Stunde später im Verband mit dem LEX HUNGARIA. Das hatte zur Folge, daß wir erst mit großer Verspätung nach Österreich zurückkehrten und damit den Anschlußzug in Sigmundsherberg verpaßten. In Eggenburg trennte ich mich von der übrigen Gruppe, die bei einem ehemaligen Schulkollegen im Garten übernachten konnte und erst am nächsten Tag heimkehrte. Ich hingegen durfte dank des netten Schaffners gratis bis Wien durchfahren und war noch vor 23 Uhr zu Hause.

Zusammenfassend kann man sagen, daß diese Wanderfahrt auf der Moldau trotz allen aufgetretenen Schwierigkeiten für uns alle unvergeßlich bleiben wird. Die landschaftlichen Schönheiten der

Stauseekette haben alle Strapazen mehrfach aufgewogen. solche Langstreckenfahrten im Ausland sollten wir in den folgenden Jahren wieder organisieren. Ich glaube, daß wir auf den Geschmack gekommen sind.

# War 1987 das Jahr fuer uns?

Sportbericht von Edwin Mickler

Als ich im Winter Karl Nolz und Robert Hauck als meine Schützlinge übernahm, waren wir drei zuversichtlich, in der österreichischen Ruderei einen bleibenden Eindruck zu hinterlassen.

Zuerst wurde die Technik umgestellt und in langen Fahrten auf der Donau vereinheitlicht. Widrige Umstände - zum Beispiel, daß ich in Linz arbeite und nur an den Wochenenden in Korneuburg bin, oder daß das Boot im Heck "absäuft" - wurden nicht als leistungsmindernd angesehen. Ein neues Boot wurde bestellt. Dann kamen die ersten Schwierigkeiten: Robert Hauck war im elterlichen Geschäft unabkömmlich, und Karl Nolz hatte Prüfungen, und das neue Boot kam nicht. An ein Trainingslager konnte nicht gedacht werden - "einfach" keine Zeit, und Robert wurde krank.

**Frühjahrsregatta:** Karl brachte im Einer nicht die gewünschten Ergebnisse, und Robert und Karl blieben auch im Zweier hinter ihren hoch gesteckten Erwartungen zurück.

Nun meine Erklärung als Trainer:

Karl und Robert trainieren systematisch nun schon das dritte Jahr (Saison 88), sind aber schon im fünften Trainingsjahr. Das wiederum bedeutet einen an und für sich guten Trainingszustand. Aber: Ihre Gegner waren zum Beispiel schon im Jahr 1983 auf einer Junioren-WM mit mir als Trainer. Rudern ist eine Kraft-Ausdauersportart, und es dauert eben JAHRE, bis man Kraft, Ausdauer und Technik unter einen Hut bringt. Das bedeutet aber auch, daß ihre Gegner, obwohl sie jünger sind, bei Gegenwind einfach mehr Substanz haben, die sie gegebenenfalls auf dem letzten Teilstück nach vorne bringt.

Das neue Boot kam viel zu spät - und brachte neue Probleme. Ein Monat vor der Meisterschaft kam es und konnte - bedingt durch den

neuen Bootsriß (es liegt viel höher über dem Wasser und ist dadurch labiler) - nicht oder nur sehr schwer gerudert werden. Die kleinen technischen Feinheiten, auf die man all die Jahre vergessen hatte, kamen deutlich zu Tage und zeigten sich dadurch, daß auch keine hohe Schlagzahl gefahren werden konnte.

Auch wenn das vorangeschriebene sehr negativ klingt, so hatten wir doch Erfolge zu verbuchen, die sich nicht nur in schönen Rennen ausdrückten, sondern auch durchaus ansprechbare Leistungen brachten. Bitte - vergessen Sie nicht das Trainingsalter und das zu Beginn gelesene!

In **Klagenfurt** wurde an beiden Tagen ein Renngemeinschafts-Doppelvierer gefahren, der auch zwei Siege brachte.

Höhepunkt war sicherlich die **Meisterschaft**, wo das Tullner Boot lange Zeit an zweiter Stelle lag. Bei 1500 Meter mußten meine Leute noch die Boote von STAW und Wiking ziehen lassen und konnten sich mit nur 0,32 Sekunden Rückstand an vierter Stelle klassieren. Die ersten vier Boote waren innerhalb von 1,2 Sekunden durch das Ziel gegangen! Diese knappe Niederlage kann sicherlich auch auf die geringe Rennerfahrung der Crew zurückzuführen sein.

Nächster Höhepunkt war sicherlich **Villach**. Hier wurde um eine halbe Bootslänge der Einzug ins große Finale verpaßt und um eine Bootskastenlänge der Sieg im kleinen Finale. Was sich hier nüchtern liest, waren zwei wirkliche Superrennen, die dem Stand des Trainingsalters und dem Leistungsniveau entsprechen.

Auf die **Landesmeisterschaft** möchte ich hier nicht mehr näher eingehen., da diese eigentlich nur mehr als "Ausklang" mitläuft.

Als Vorschau auf 1988 ist eine Aufstockung des Ausdauertrainingsumfangs und des Kraftausdauertrainings geplant. Hier sollte das Gewicht und die Anzahl der Wiederholungen gesteigert werden. Wichtiger noch als die planmäßige Steigerung des Trainings sollte jedoch das

Bewußtsein zum Trainieren und der Leistungswille sein. Der Kampf gegen Gegner, die leistungsälter und damit stärker sind, muß durchgezogen werden, um eines Tages ganz oben auf dem Treppchen zu stehen.

In einer Hinsicht war der Tullner Ruderverein 1987 besonders erfolgreich: Er hat eine bis dahin einmalige Heiratsquote erreicht! Die Redaktion nimmt das zum Anlaß, den glücklichen Paaren

**Susi & Hermann Wiesauer**

**Gabi & Wolfgang Wiesauer**

**Elisabeth & Franz Gratsch und**

**Christa & Herbert Hoffmann**

herzlich zu gratulieren! Auf daß es bald eine Menge Ruderernachwuchs gibt!

# Il nno dagun...

Der Ruderer zieht in das Gefecht:

