Audax Club Schleswig-Holstein

v. 2000 e.V.

Heft 2 – Jahrgang 2 Dezember 2004 Seite: 1

Liebe Vereinskameraden,

das Jahr 2004 neigt sich dem Ende entgegen, die Tage werden kürzer und die Weihnachtszeit beginnt. Traditionell ist dies die Zeit, zurückzublicken. Also: wie sah das Jahr denn aus für den Audax Club Schleswig-Holstein?

Noch vor der offiziellen Bestätigung der Vereinspunkte und -Kilometer muss man sagen, dass 2004 sicherlich ein sehr gutes Jahr für den Verein war. Die Teilnehmerzahlen bei den Brevets im Frühjahr waren so groß wie noch nie. Zwar kam es beim 200er wie beim 300er bedauerlicherweise zu Stürzen, doch konnten diese Ereignisse den Erfolg der Veranstaltungen nicht schmälern.

Auch das 400 km Brevet, mit komplett neuer Streckenführung, erlebte eine rege Beteiligung, sowohl von Vereinsmitgliedern als auch von Fahrern aus anderen Vereinen. Bemerkenswerterweise war der Anteil an Fahrern ohne jede Mitgliedschaft im BDR gering. Es scheint, als sei die Idee der Brevets entgültig im norddeutschen Breitensport angekommen.

Die später in der Saison angesiedelten Brevets waren dann nicht mehr so zahlreich besucht, was insbesondere beim 600 km Brevet dazu führte, dass einerseits die Quartiernahme vereinfacht wurde - neun Fahrer lassen sich nun einmal leichter in einem Hotel verstauen als 30. Andererseits mussten natürlich die einzelnen Fahrer bei der kleinen Gruppe mehr arbeiten.

Neben den Brevets veranstaltete der Audax Club Schleswig-Holstein zum ersten Mal an Himmelfahrt eine Etappenfahrt von Berlin nach Köln. Mit zwei Übernachtungen, in Quedlinburg und Brilon, war die Tour auch eine Vorbereitung auf das Super-Brevet über 1.400 Kilometer, das 2006 stattfinden wird. Dank des Wetters war es nicht nur wegen des Höhenprofils eine ansprechende und anspruchsvolle Fahrt.

Natürlich fand an Pfingsten der schon traditionell zu nennende Flèche statt. Der Zielpunkt war auch in diesem Jahr der Alte Achternkamp in Großhansdorf. Aber nicht nur auf den vereinseigenen Veranstaltungen waren die Trikots des Vereins auszumachen. Auch auf zahlreichen RTF, dem Nordcup, der ebenfalls in diesem Jahr einen neuen Teilnehmerrekord vermeldete und den HEW Cyclassics sah man Schwarz-Rot-Gold.

Mit radsportlichen Grüssen

Jochen Hinrichs-Stöldt

Sportler des Jahres

Bericht zur Ehrung zum Sportler des Jahres 2003 in der Gemeinde Großhansdorf am 4.3.04

Das schnelle Mädchen hatte es eilig. Gerade noch rechtzeitig in den Sitzungsraum geschlüpft, um die Urkunde zur Sportlerin des Jahres aus der Hand vom Bürgervorsteher (Herr Uwe Eichelberg) und vom Bürgermeister (Herr Janhinnerk Voß) in Empfang zu nehmen, um dann schnell wieder zu verschwinden.

Aber es wurden ja nicht nur Läuferinnen im Stress vor dem Abi geehrt. Da gab Leistungskegler, so etwas gibt es wirklich. Man denkt ja immer, es geht dabei vor allem ums Bier trinken. Aber wenn es um Deutsche Meisterschaften geht, lässt man das Bier weg und es ist Leistungssport. Dann hatten zwei Großhansdorfer an der Regatta von NewYork nach Hamburg teilgenommen. In der Laudatio wurde von Mastproblemen bei der Anfahrt zum Startort und Reparaturstress im Hafen berichtet. Klang irgendwie aufregender, als eine defekte Beleuchtung bei der Startkontrolle vor Paris-Brest-Paris.

Heino rückte aber die Verhältnisse mit seinen Bemerkungen über den Schweinehund, den eigenen inneren, wieder zurecht. Als Langstrecken-Radfahrer kämpft man nicht nur gegen Berge, Wind und Wetter, sondern immer gegen sein Haustier. Es ist immer dabei, genauso gut trainiert wie der Randonneur und hat immer die Chance zu gewinnen. Man braucht nur aufhören zu treten. So ein Segelsportler stellt den Hund auf den Steg und lässt ihn jaulen. Mitten auf dem Atlantik stört dass dann nicht mehr weiter. So ähnlich war dann die absolut logische Begründung, dass Radausflüge wie Paris-Brest-Paris auf jeden Fall härter als eine Atlantikregatta sind.

Alle zu ehrenden Audax-Club-SH- Fahrer hatten den Weg nach Großhansdorf gefunden. Ralf war sogar aus der Gegend von Osnabrück und Leif von der dänischen Grenze hatten die weiteste Anreise. Außerdem wurden noch Jens, Jürgen, Bernd , Jochen und Uwe für die erfolgreiche Teilnahme an der 1200 km Tour geehrt. Auch Heino, Henner und Burkhard haben PBP 2003 geschafft, wurden aber nicht geehrt (Den Sportler des Jahres gibt es nur alle 4 Jahre und die 3 waren schon nach London - Edinburg- London dran). Alle PBP-Starter vom Audax-Club sind übrigens mit ihrem Schweinehund irgendwie klar gekommen.

Nach der Ehrung gab es belegte Brötchen (man hätte doch auf das Abendbrot verzichten sollen) und nette Gespräche. Eine gelungene Veranstaltung. Danke der Gemeinde Großhansdorf.

Burkhard Sielaff

Flensburg – Hamburg XXL

21.02.04
Der Wetterbericht versprach viel Sonne, wenig Wärme und mäßigen Wind aus Ost.
Drei tapfere Randonneure, Matti, Gerald und Ich machen sich um 8.50 Uhr in Flensburg auf den Weg nach Hamburg.

Um der Tour etwas Würze zu verschaffen, haben wir einen kleinen Abstecher an die Westküste eingebaut, damit es 200 Km werden. Gute Dienste bei der Streckenwahl waren Teile der Schleswig Holstein Permanenten von Bernd Schmidt.
Die Tour führte uns zu erst von Flensburg auf ziemlich direkten Weg nach Husum. Ein kleiner unbeabsichtigter Schlenker irgendwo hinter Oeversee brachte zwar etwas Gesprächsstoff, hinterließ aber keine nachhaltige Konditionsschwäche.
Von Husum war es nicht mehr weit bis zum “Roten Haubarg“, einem historischen Gasthof, wo wir uns bei Kilometer 68 einen Kaffee gönnten.
Über Wesselburen, an Büsum vorbei fuhren wir nun an der Meldorfer Bucht entlang und erreichten nach ca. 120 Kilometern Helmsand. Hier kann man vom Deich aus den blanken Hans, wenn nicht gerade Ebbe ist, bewundern.
Die Meinungen über die Entfernung nach Hamburg lagen nun recht weit auseinander.
Wir entschieden uns für die direkte Verbindung über Burg und Elmshorn. In Burg wollten wir gut Essen. Auf der Speisekarte stand Döner an oberster Stelle. Daraus wurde natürlich nichts. Sämtliche Imbisse des Ortes waren geschlossen. Am Kanal im Fährhaus wurde aus dem Döner dann ein Stück Torte.
Vom Kanal fuhren wir nun zur Störfähre nach Beidenfleht. Unterwegs passierten wir noch die tiefste Landstelle von Deutschland, immerhin 3,54 Meter unter Normalnull. Da das Stückchen Torte leider nicht nachhaltig zu sättigen versprach, schenkten wir dem “Loch“ wenig Beachtung. Die Strecke war schön, der Wind hatte nachgelassen und wir kamen auch gut voran. Nur war wieder keine Dönerbude in Sicht.
Von Beidenfleht war es nicht mehr weit bis Elmshorn, wo wir den ersten Imbiss in Beschlag genommen haben.
Über den Rest der Tour ist nicht mehr viel zu erzählen.
B431 Ütersen, Wedel, Hamburg Rissen. 20:03 Uhr.
219 Kilometer sind es geworden. Sonnig, kalt, anstrengend und nicht schlecht.

Knut Kollbach

Radfahrer runter von den Radwegen!

Die Polizei behauptet: Die Fahrbahn ist für Radler oftmals die sicherste Piste

Von Rainer Burmeister (Hamburger Abendblatt, 26. Mai 2004)

Kreis Pinneberg

Mit einer auf den ersten Blick paradoxen Forderung möchte Götz Nowobilski von der Pinneberger Polizeiinspektion die Verkehrssicherheit für Radfahrer drastisch verbessern: Radler runter von den Radwegen! Denn der Unfallexperte ist sich mit anderen Fachleuten darin einig, dass nicht der Radfahrweg, sondern der Fahrbahnrand, von wenigen Ausnahmen abgesehen, die sicherste Spur für Radler ist.

Auch wenn Radler und Autofahrer eine Trennung als vermeintlich weniger gefahrenträchtig empfinden, ist nach Nowobilskis Erkenntnissen die Unfallgefahr auf den getrennten Verkehrswegen viel größer. "Radfahrer werden beispielweise an Straßeneinmündungen und Grundstückseinfahrten leichter von den Autofahrern übersehen, wenn sie den Radweg statt der Fahrbahn benutzen", sagt der Fachmann. Gefährlich sei auch die getrennte

Radwegführung an Kreuzungen. Statt parallel zur Fahrbahn würden die Radweg-Querungen häufig versetzt markiert und außerhalb des Blickfelds der Autofahrer geführt.

Mit der Radverkehrsnovelle wurden bereits 1998 die Vorschriften für Radler neu geregelt. Seitdem haben die nicht motorisierten Zweiradfahrer das Recht auf ihrer Seite, wenn sie vom Radweg auf die Fahrbahn wechseln. Doch auch sechs Jahre später scheint diese neue Freiheit im Bewusstsein der Fahrradbenutzer wie der Autofahrer noch nicht so recht angekommen zu sein, vermutet Nowobilski. Sonst würden die Fahrbahnen viel mehr genutzt werden.

Allerdings gibt es Einschränkungen: Wenn der Radweg mit dem Verkehrszeichen für Radfahrer (weißes Fahrradpiktogramm auf blauem Grund) beschildert ist, besteht Benutzungspflicht. Die Anordnung wird allerdings von den Kommunen sehr unterschiedlich gehandhabt. In den kleineren Städten und Gemeinden des Kreises Pinneberg analysierten Polizei und Straßenverkehrsamt systematisch die Situation und setzten die Radwegbenutungspflicht nur sparsam ein.

In Kommunen mit mehr als 20 000 Einwohnern - zu denen gehören im Kreis Pinneberg die Städte Pinneberg, Wedel, Elmshorn und Quickborn – sind dagegen die örtlichen Verkehrsbehörden zuständig; und die gehen recht unharmonisch mit dem Radlerrecht um. So hat Nowobilski kein Verständnis dafür, wenn - wie in Pinneberg - sogar in Tempo-30-Zonen Radwege benutzt werden müssen. Gerade dort - so der Experte – gehörten die Radfahrer auf die Fahrbahn. Elmshorn mache hingegen - ganz im Sinne der Polizei und Verkehrsbehörde des Kreises - fast nur von der so genannten Angebotsregelung Gebrauch, so dass es auf den meisten Straßen zulässig ist, neben dem Radweg auch die Fahrbahn zu benutzen. Polizei und Verkehrsbehörden wollen demnächst versuchen, mit den Städten einheitliche Radweg-Richlinien abzustimmen.

Ein weiteres Problem ist häufig der schlechte bauliche Zustand von Radwegen. In solchen Fällen sollte - schon um Stürze auf Schlaglochpisten zu vermeiden - auf Fahrbahnen ausgewichen werden, empfiehlt Nowobilski. Unterstützung kommt jetzt vom Verwaltungsgericht Schleswig: Die Richter entschieden einen Fall aus Lauenburg. Tenor der Rechtsprechung: Radfahrer können nicht gezwungen werden, baulich unzulängliche oder unübersichtliche Radwege zu benutzen, selbst wenn dies von der Kommune per Beschilderung vorgeschrieben werde. Die Notwendigkeit einer Radwegbenutzungspflicht gemäß der Straßenverkehrsordnung müsse schon konkret begründet sein. Dies kommt auch der Auffassung des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) entgegen, der den Radler im Gerichtsverfahren unterstützte.

---

300 km Brevet zur Ostsee am 10. April

Der morgendliche Blick aus dem Küchenfenster überraschte mich mit der Tatsache, dass es die Dächer vor Nässe glänzten. Es nieselte, obwohl die Vorhersage doch so freundliches Wetter versprochen hatte. Also packte ich meine Regenjacke doch noch ein und machte mich auf den Weg nach Norderstedt. Auf der Fahrt fing es dann stärker zuregnen an und ich freute mich auf so ein richtig nasses Brevet.

Am Start versammelten sich dreißig Starter, um gemeinsam 309 Kilometer durch Schleswig-Holstein zu fahren. Um zwei Minuten nach acht ging es los, nicht ohne von Britta Harms noch eine gute Fahrt gewünscht bekommen zu haben. Der Regen war schon schwächer

geworden und nach kurzer Zeit war es ganz trocken. Beim ersten Zwischenstopp endledigten sich die meisten Fahrer ihrer Regenjacken und das zu recht, denn den Rest das Tages herrschte gutes Wetter.

Das Fahren in einer großen Gruppe erwies sich als nicht ungefährlich: Kurz nach der ersten Kontrolle kam das Peloton durch Missverständnisse in's Stocken und zwei Fahrer stürzten. Glücklicherweise ohne Personenschaden, doch die Reparatur des einen Rades zog sich hin. Der zweite Sturz des Tages ereignete sich bei Laboe gleich nach der zweiten Kontrolle. Diesmal waren die Folgen allerdings ernster. Eine verstauchte Hand und ein irreparabel geschädigtes Vorderrad zwangen Matti letztlich zur Aufgabe.

Die Gruppe teilte sich dann, die schnellen Fahrer enteilten mit 40 km/h und es bildete sich eine dreizehköpfige Gruppe, die sich aufmachte, die restlichen zweihundert Kilometer gemeinsam zurückzulegen. In einem Bogen ging es nach Hohwacht, dem Ort der dritten Kontrolle, das zu Ostern aus seinem Winterschlaf erwachte. Wir machten unsere kurze Pause in einem Kaffee und Kuchen.

Wir beeilten uns, weiterzukommen, denn durch Pannen und die Stürze hatten wir schon zwei Stunden verloren. Der Wunsch, noch vor Einbuch der Dunkelheit wieder hereinzukommen, würde sich nicht erfüllen lassen. Doch noch war es Nachmittag und auf unserem Weg zur nächsten Kontrolle durften wir über den Bungsberg und durch die Holsteinische Schweiz fahren.

Kurz nach sechs Uhr waren wir an der Kontrolle in Scharbeutz, versorgten uns mit Getränken und aßen ein wenig. Dankbarerweise war Burkhard, der Planer der Strecke, in unserer Gruppe, so dass wir uns mit der teilweise etwas verzwickten Streckenführung nicht beschäftigen mussten. Wir fuhren sehr dicht an Lübeck und Reinfeld vorbei und kamen mit der Dunkelheit in Bad Oldesloe an. An der Tankstelle im Industriegebiet legten wir noch kurz eine Pause zum Zwecke der Nahrungsaufnahme ein, um dann den allerletzten Teil nach Norderstedt zurückzulegen. Heino macht zum Schluss noch mächtig Dampf und mancher wünschte sich eine gemäßigteres Tempo. Doch so wurde uns zumindest nicht kalt, denn die Temperatur war in der sternenklaren Nacht auf mickrige fünf Grad gesunken.

Um halb elf kamen wir nach fünfzehneinhalb Stunden dann wieder in Norderstedt an. Müde und glücklich.

Jochen Hinrichs-Stöldt

Hamburg – Berlin 17.05.2004

5.50 Uhr steht neben dem Startstempel, den ich auf der Polizeistation in Hamburg Bergedorf bekommen habe. Es folgen noch ein paar ungläubige Blicke der anwesenden Beamten. Mit dem Fahrrad von Hamburg nach Berlin?

Es war recht kalt und es sollte noch zwei Stunden dauern, bis sich die Sonne richtig zeigte und mein Langarmtrikot in der Packtasche landete. Ich wollte bis Dömitz auf der Zeitfahrtstrecke fahren und so bin ich auf direktem Weg zur Elbbrücke nach Geesthacht gefahren. In Bleckede war eigentlich Frühstück geplant, aber bei den Bäckern herrschte gerade Hochbetrieb; also bin ich bis Neu Darchau gefahren, wo es sich im Supermarkt gut

frühstücken lies. Der Kaffee war frisch und die Brötchen wurden extra für mich nach meinen Wünschen belegt.

Gestärkt für die kleinen Hügel vor Hitzacker ging es weiter. Die Sonne war nun mein Begleiter und mein bester Freund der Rückenwind war auch mit an Bord. Über Dannenberg fuhr ich nach Dömitz. Eigentlich war hier kein Halt eingeplant. Da ich nun aber meine Karte heraus hohlen musste, habe ich das Angenehme mit dem Nützlichen verbunden und beim Bäcker den Kuchen gekostet. Landschaftlich wird die Strecke nun eher langweilig. Durch Lenzen und dann Richtung Wittenberge ging die Fahrt. Abwechslung bringt nur das Kopfsteinpflaster in einigen Ortschaften.

Die Hälfte der Strecke ist in Wittenberge geschafft. Ein kurzer Stop zum Stempeln und eine schnelle Cola an der Tankstelle; weiter geht die Fahrt. Der nächste erwähnenswerte Ort ist Bad Wilsnack. Kopfsteinpflaster vom Feinsten. Danach kommt schon bald Havelberg. Wer nicht durch den Ortskern fährt, kann auf Asphalt bleiben. Eine echte Rarität in dieser Gegend. Es folgt eine Fahrt durch das Havelland bis Rhinow. Landschaftlich schon besser. In Rhinow gibt es einen Supermarkt mit Bäcker. Gute Auswahl, an Kuchen und anderen Leckerein.

Gesättigt mache ich mich auf die letzten 18 Kilometer bis zur B5 bei Friesack. Die Gegend ist hier ganz leicht wellig und es gibt auch Wald zu sehen. Nach gut 100 Kilometer durch die Pampa mal etwas für die Augen und nicht schlecht zum Radfahren. Bis Nauen bin ich nun auf der B5 geblieben. 25 Kilometer mit erträglichem Autoverkehr. In Nauen links ab und dann durch Falkensee bis Spandau.

291 Kilometer sind es geworden. 12 Stunden 50 Minuten, damit war ich nicht so ganz zufrieden. Immerhin hatte ich aber zwei volle Packtaschen dabei und wollte ich mir auch für die Fahrt von Berlin nach Köln noch ein paar Körner aufbewahren. So musste ich es wohl hin nehmen wie es war.

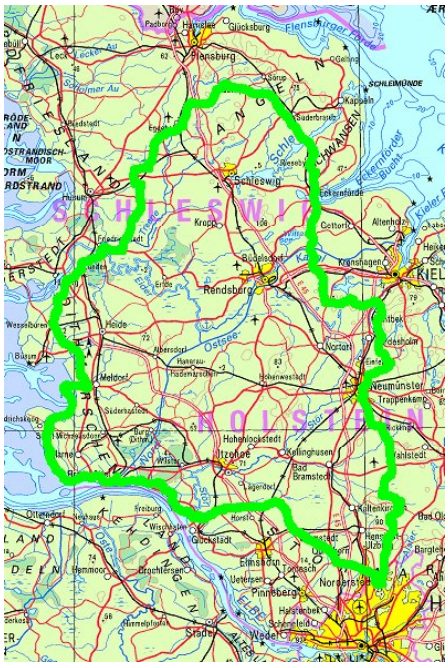
Knut Kollbach

Die Startergruppe der Etappenfahrt Berlin - Köln

Zwischen Nord- und Ostsee

400 km Brevet am 1. Mai 2004

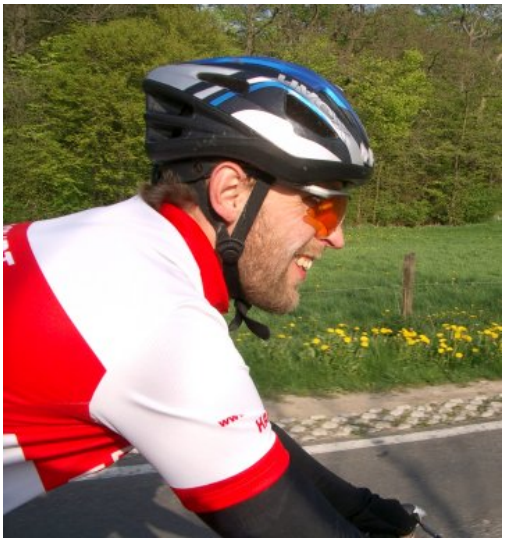
Morgens um 6:00 versammelten sich 16 „vorwitzige Radfahrer“ (Audax Randonneurs), um



das über eine neue Stecke führende 400 km Brevet durch Schleswig-Holstein zu fahren.
Warum war ich als „nur RTFler“ dabei ?
In einer schwachen Stunde hatte ich Heino angeboten, „mal eben“ die neue Strecke auszuarbeiten.
Aus „mal eben“ wurden viele überwiegend schöne Stunden vor diversen Landkarten und auf der Straße.
Der Kulturschock zwischen Theorie (der Karte) und Praxis (den tatsächlich zu beschreibenden Orts-verhältnissen) erwies sich als heftig.
Es wurden einige „Probefahrten“ notwendig um von einer geowissenschaftlich exakten Streckenbeschreibung zu einer einigermaßen lesbaren und verständlichen Form zu finden..
Irgendwann hatte es mich dann doch gereizt die eigene Planung nicht nur in Abschnitten zu erkunden, sondern sozusagen unter „Echtbedingungen“ mitzufahren.
Ich war natürlich auch gespannt, ob Streckenführung und Roadbook meines Erstlingswerks den Ansprüchen der Routiniers gewachsen waren.
Bernd hatte sich mit der Abfahrtszeit um eine Stunde vertan und kam im letzten Moment, sodass wir mit 15 Minuten Verspätung bei idealen Bedingungen losfuhren.
Mit Rückenwind und bei angenehmen Temperaturen schlugen wir ein zügiges Tempo an und fuhren über Quickborn und Barmstedt durch die Kremper Marsch Richtung Brunsbüttel.
Entweder kannten alle den Weg, oder meine Beschreibung war verständlich genug, sodass an Abzweigungen und Kreuzungen keine Unsicherheiten über die weitere Richtung aufkamen und es ohne Orientierungsstopps weiter ging.
Bei km 60 überquerten wir das Stör-Sperrwerk und genossen den schönen Morgen.

Rückblende:
Am 21. September hatten Heino und ich spontan beschlossen, den ersten Teil der Strecke mit dem Rad zu erkunden.
Wir fuhren von Großhansdorf nach Norderstedt und von dort weiter.
Enttäuscht musste ich feststellen, dass meine aus der Karte abgeleitete Beschreibung nur bedingt geeignet war, denn vor Ort standen häufig andere Wegweiser als erwartet.
Und irgendwie fuhr es sich schwer, hinter Barmstedt kamen wir kaum noch über 20 km/h.
Der Wind blies stramm von vorne. Ich war froh, als wir in Wewelsfleth umkehren und mit Rückenwind die Heimfahrt antreten konnten.
Mir schwante nicht Gutes für das Brevet, denn bekanntlich leben wir in der Westwindzone und es fehlten auf der Erkundungstour noch viele km nach Westen.

Gleich nach dem Sperrwerk verließen wir die Bundesstraße wieder und fuhren auf Nebenstraßen über Brokdorf und St. Margarethen nach Brunsbüttel.
Schon um 8:45 Uhr waren wir nach 82 km an der Kanalfähre.
Naja, die Orientierung in Brunsbüttel war mehr auf den gesunden Menschenverstand als auf meine Beschreibung zurückzuführen.
Aber Mitdenken ist ja nicht verboten.
Deutlich vor der optimistischsten Marschtabelle erreichten wir kurz nach 9:00 die Kontrolle im „Restaurant zur Hochbrücke“. Der Wirt war nach der Maifeier gerade dabei, sich zu strecken und den Betrieb aufzunehmen, als er von uns überfallen wurde.
Jetzt sollte die Deichstrecke folgen: immer an der Innenseite entlang, bis es nicht mehr weiter geht – am Meldorfer Speicherkoog.
Die ersten Zweifel an meiner Streckenbeschreibung kamen gleich nach der Kontrolle auf: „Hier gibt es keine Mühlenstraße“ meinte ein Ortskundiger. Ist ja richtig, der Ort heißt „Mühlenstraßen“ und ist ein Ortsteil von Brunsbüttel. Wir wollen doch keine Erbsen zählen.
Doch dann kam es dicker: Eine Sperrung für alle Fahrzeuge mit Umleitung im nächsten Ort. „Immer nur durch, das geht schon“ war meine Ansage. Dumm gelaufen: es wurde ein neues Deichsiel gebaut und wir hätten schwimmen müssen. Wären wir der Umleitung gefolgt, wären ca. 50m mehr zu fahren gewesen, so mussten wir entweder 1 km zurück oder über mehrere Zäune und zu Fuß über den Deich. Das Feld teilte sich kurzzeitig und der Planer wurde dafür kritisiert, dass die Baustelle nicht berücksichtigt war.
Nun kam die Deichstrecke.
Ab und an kamen wir an ein Schafgatter und zeigten das begeisternde Schauspiel einer gut organisierten Radgruppe: Gatter auf, Gruppe durch (oder darüber hinweg) und der Letzte macht das Gatter wieder zu.
Ab Friedrichskoog verlief die Strecke dann nördlich und der Wind wurde ein wenig lästig. Das änderte sich auch nicht, nachdem wir ab Meldorf den Deich verlassen hatten und „binnen“ nach Wesselburen fuhren, um dort die 2. Kontrolle zu erreichen.
Rückblende:
Am 17. Januar steigen bei kalten und regnerischen Wetter in Glückstadt 5 Männer mit Rennrädern aus dem Zug und erkunden den 2. Abschnitt der Strecke.
Immerhin weht Ostwind. Aber die Nässe geht durch.



Sie fahren ohne unnötige Aufenthalte durch, bis kurz vor Meldorf der Ruf „Das Peloton will jetzt Kaffee!“ für Unruhe sorgt.
Nach kurzer Zeit treten die 5 triefenden Gestalten in ein Restaurant der gehobenen Klasse. Sie sind trotz (oder wegen?) ihres Aufzugs willkommen, der Wirt platziert sie in der warmen Gaststube auf dem Fauteuil am Stammtisch und bringt eine große Kanne Kaffee. Das tut gut! Aber nur bis es wieder vor die Tür geht: Die Kälte wird als schneidend empfunden, der Wind kommt jetzt stramm von vorn und zu allem Überfluss müssen Sie nach einer falschen Abbiegung – es sollte die Einzige bleiben bei allen Erkundungsfahrten - einige km gegen den Wind zurückfahren.

Am Bahnhof stellen Sie sich die Frage: Warum machen wir das eigentlich ?

Auf dem Weg nach Friedrichstadt stellte sich ein gewisser Routinebetrieb ein bis „Defekt“ gemeldet wurde.
Ist eigentlich auch immer das selbe – aber diesmal hatte es bei Bernd eine Pedale nachhaltig zerlegt. Was nun ? Zu reparieren war da nichts.
Das nächste Fahrradgeschäft dürfte recht weit weg sein und vor allem geschlossen.

Irgendwie schaffte es Bernd die nächsten 15km mehr oder weniger einbeinig zu fahren, bevor es ihm gelang, einem zufällig getroffenen Jungen ein Pedal seines Zweitrades abzuhandeln – natürlich kein Systempedal sondern einfache Plastikausführung.
Das ging zwar besser als einbeinig, aber ein wirklich funktionsfähiger Ersatz war es auch nicht. Immerhin hielt dieser Behelf fast 200 km bis in Neumünster Knut ein passendes Pedal aus seinem Keller holen konnte.
Die Hügel hinter Schwabstedt führten dann dazu, dass die Gruppe sich zeitweilig teilte und die letzten 20 km bis zur Kontrolle in Tarp fuhr ich allein in meinem eigenen Tempo.

Direkt neben der Tankstelle war ein Schnellrestaurant, und wir stärkten uns mit zum Teil kräftig gewürzten und gesalzenen Nudelgerichten.
Hinter Tarp hatte ich mich bei der Planung nach manchen Überlegungen dazu entschieden, einer leicht zu findenden Strecke über Satrup nach Lindaunis den Vorzug vor einem verwinkelten Verlauf über Nebenstraßen zu geben. Zum Glück hielt sich der Autoverkehr auf der Strecke in Grenzen, sodass wir die ganze Zeit in Zweierreihen fahren konnten.
Dies verleitete Heino dazu, ein paar Fotos vom Fahrrad aus während der Fahrt zu machen mit einer Technik, wie sie nicht einmal die Motorradkameras bei der Tour de France beherrschen: Fahrer und Fotograph in Personalunion.

Ich hatte gelesen, dass die Schleibrücke in Lindaunis wegen Reparaturarbeiten in den Tagen vor dem Brevet gesperrt war. Deshalb fiel mir ein Stein vom Herzen, als die Brücke befahrbar war, sodass wir wie gewohnt zwischen den Eisenbahnschienen balancierend die Schlei überquerten und auf den für alle Fälle vorbereiteten Umweg über die Fähre Missunde verzichten konnten.

Rückblende:
Den Streckenabschnitt Lunden (bei Friedrichstadt) bis Eckernförde erkundeten wir ebenfalls im Januar ausnahmsweise bei gutem Wetter.
Erst als wir in Eckernförde in die Bahn stiegen, begann es zu schneien.
In Eckernförde folgte ich der Teilgruppe, die unter ortskundiger Leitung über die Radwege mehrerer Umgehungs- und Schnellstraßen mit abenteuerlichen Kreuzungen noch ein paar zusätzliche km erradelte. Wie sagte schon meine Tochter damals im Kleinkindalter: „Umwege nur, wenn sie kürzer sind !“
Es war mittlerweile früher Abend und an der Kontrollstelle fand ein allgemeiner Wechsel zu wärmerer Bekleidung statt.
Uns wurde im Anschluss aber auch innerlich warm, denn die Hügel bis zum Kanal wurden mit recht hohem Tempo bewältigt. Da kam die Kanalfähre in Sehestedt als kleine Pause gerade recht.
Die Hügel sollten uns auch nach dem Kanal noch fast 30 km bis Flintbek erhalten bleiben. Irgendwo überholten wir zügig einen Mann mit großem Rucksack und Schlabberbekleidung, typischer Feierabendradler. Umso mehr war ich erstaunt, als er einige km später an einem Anstieg wieder locker an mir vorbei fuhr und sich erkundigte, wie weit wir noch einen gemeinsamen Weg hätten.
Das dauernde Auf und Ab zehrte an meinen Kräften. Nach dem Anstieg in Flintbek wurde es sogar zunehmend schwieriger, mich kraftsparend am Ende der Gruppe zu halten. Ich war froh, als wir uns Neumünster näherten, wo die letzte Kontrolle mir eine dringend notwendige Pause verschaffte.

Rückblende:
Am 4. Januar wollten wir die Teilstrecke Eckernförde Norderstedt erkunden. Die Temperatur lag bei Null Grad und die Luft roch nach Schnee.

In Flintbek eierten wir auf Neuschnee die Gefällestrecke in den Ort hinunter.

Bei der nächsten Pause waren bereits alle Getränke in den Flaschen und die Schlauch-Mundstücke der Trink-Rucksäcke eingefroren.

Später entschlossen wir uns, ab Stuvenborn direkt nach Großhansdorf zurück zu fahren. Dieser Streckenteil führte uns dann bei Schneefall über total vereiste Straßen und in der Dunkelheit bei Schneematsch über die B75 nach Hause.

Zum Glück ohne Panne oder Unfall.

Ab Neumünster fuhren wir im Dunkeln. Leider war es mir nicht gelungen rechtzeitig vor der Gruppe loszufahren, um den Anstieg in Boostedt mit ein wenig Vorsprung zu beginnen.
Und so wurden die roten Lichter vor mir langsam kleiner und kleiner und kleiner und verschwanden irgendwann hinter der nächsten Kurve. Irgendwie war meine Motivation auch nicht mehr so doll und ich richtete mich auf eine ruhige Nachtfahrt allein ein.
Im nächsten Ort sah ich auf einmal wieder ein Rücklicht, es wurde größer und oben drüber erkannte ich irgendwann Heino. An seinem Hinterrad fuhr es sich wieder etwas leichter und nach einer Weile waren auch die anderen Rücklichter wieder zu sehen und wurden größer.
Der Wald vor Hartenholm war völlig dunkel bis auf die Lichtkegel der durch die Nabendynamos versorgten Lichtanlagen.
Ab und an begegnete uns ein Auto.
Was die Fahrer wohl gedacht haben als sie erst ein Dutzend Lichter und dann die Radler sahen ?

Jetzt schien es auch noch Gewitter zu geben, es blitzte. Doch der Donner blieb aus und es stellte sich heraus, dass Heino sich nun auch an Nachtaufnahmen vom fahrenden Rad aus versuchte.
Das gibt es nicht einmal bei den Profis !
Die letzten Hügel bei Wakendorf taten richtig weh, auch wenn jetzt doch recht ruhig gefahren wurde. Und immerhin blieb uns der angekündigte Regen erspart, aber ein paar größere Pfützen auf den letzten Kilometern sorgten noch für einiges Spritzwasser.

Dann erreichten wir kurz nach elf endlich das Ziel in Norderstedt.
Was war am schönsten? Das von Britta vorbereitete Essen ? Die warme Dusche ? Oder einfach das Gefühl, angekommen zu sein ?
Beim anschließenden Klönschnack hatte ich dann den Eindruck, dass meine Streckenplanung gut angekommen war.
Einige Ideen zu alternativen Teilstrecken habe ich inzwischen auch schon wieder.
Vielleicht kann ich mich ja noch einmal zu solch einer "ziemlich verrückten Fahrradtour" (Originalzitat meiner Schwiegermutter) motivieren.

Hermann Piepereit

Berlin-Köln
(ca. 700 km / etwa 6000 hm in 3 Tagen)

Immerhin 15 Starter waren wir dann doch, die die Strecke Berlin-Köln am Himmelfahrtstag in Angriff nehmen wollten.

Die Idee für die Tour entstand, weil die Streckenführung beim ersten Super Brevet Köln-Berlin-Köln vor 2 Jahren noch nicht ganz optimal war. Es sollte eine verkehrsarme Strecke durch halb Deutschland gefunden werden. Eine Ausschreibung als BDR Etappenfahrt würde dann schon dafür sorgen, das man sich auch rechtzeitig Gedanken über die Planung machen würde.

Die Etappen ergaben sich durch die Unterkunftsmöglichkeiten. Übernachtet wurde in den Jugendherbergen Quedlinburg und Brilon.

So ging es dann gegen 10:00 Uhr am Spandauer Bahnhof bei trockenem sonnigen, aber kalten Wetter los. Störend war eigentlich nur der Gegenwind.

Gruppenfahren hilft bei Wind. Der Streckenabschnitt bis Quedlinburg ist eher flach und so blieben wir überwiegend zusammen und erreichten gegen 18:30 Uhr unser Ziel. Gut 210 km und knapp 500 hm zeigten die Instrumente. Größte Hindernisse waren die Straßenbahn-Schienen in Brandenburg, der Bierer Berg und ein Anstieg mit dem schönen Namen Lausehügel. Cordula, die Fahrerin unseres Begleitfahrzeugs, bewirtete uns an der Elbbrücke bei Schönebeck. Sie berichtete, eine Radfahrerin
(Vatertag mit vielen anderen Radkollegen, mehr oder weniger nüchtern) hätte hinterher gefragt : "Müssen die Profis noch weit fahren ?"

Morgens um halb acht war die Welt in Quedlinburg noch Ordnung. Dann begann der angesagte Schauer. Es dauerte bis Nachmittag ehe es von oben wieder trocken wurde. Durch den Harz geht es nur moderat bergauf, aber nach der Rast am Begleitfahrzeug bei Hohegeiß geht es rasant, kühl und nass bergab. Nach der Kontrolle in Herzberg wollen wir eigentlich gar nicht wieder aufs Rad.

Vor der Leine gibt es dann wieder einen richtigen Anstieg (die vielen kleinen zwischendurch zählen nicht mehr). Auf der Abfahrt eröffnet sich dann ein grandioser Blick in das Leintal. Inzwischen hat es auch zu regnen aufgehört. Nach dem kurzen Zwischenstop an der Tankstelle bei Nörten-Hardenberg ist dann das nächste Zwischenziel die Weserfähre Hemeln. Hier will Cordula noch mal auf uns warten. Runter zur Weser gibt es sogar so etwas wie Serpentinen.

Wo es bergab geht (gilt hoffentlich auch für unsere Wirtschaft) muss man hinterher wieder rauf. Erst ganz langsam, dann, dann gibt es ein Schild mit 10 %. Einige sollen hier geschoben haben; ein Teilnehmer mit 42/23 soll hier sogar dem Streckenplaner körperliche Züchtigung angedroht haben. Man gut, dass sich das alles hinter mir abgespielt hat.

Warburg (ca. km 210) war noch einmal Kontrollstadion. Am Ortseingang trafen wir auf unser Begeleitfahrzeug, ein Rad mit herunterbaumelnden Lenker auf dem Dach. Vorbaubruch, zum Glück ohne weitere Folgen. Die schnelle Gruppe konnte dann beim zweiten Radladen einen Ersatzvorbau kaufen und war dann doch noch vor uns in Brilon.

Wir haben uns in Warburg verpflegt. Die Jugendherberge in Brilon schließt um 22:00 Uhr, bei Zeitproblemen war Bahn fahren ab Warburg erlaubt. Aber das hatte unsere Gruppe natürlich nicht nötig. Das Wetter war inzwischen fast schön und es galt die untergehende Sonne zu genießen. 21:15 Uhr / 275 km und gut 2700 hm. Cordula hatte einen Kasten Bier besorgt und wir genossen das Abendbrot in der Jugendherberge.

Auf die Frage wie die nächste Etappe werden würde, gab es eigentlich nur die Antwort "So genau weiß ich das nicht, weil die Erkundung dieses Teilstückes mit dem Auto erfolgte. Aber es werden wohl genauso viele Höhenmeter sein (am Schluss waren es sogar etwas mehr) wie die absolvierte Etappe. Dafür sind es aber nur ca. 210 km"

Der Herbergsvater sagte etwas von Bodenfrost. Es war kalt aber trocken. Nach der Abfahrt runter nach Brilon Wald gab es dann zunächst einige kürzere aber knackige Anstiege, ehe es vor Bad Fredeburg auf ca. 600 m hoch ging. Im Skigebiet lag zwar kein Schnee, aber immerhin gab es einen leichten Hagelschauer.
Cordula (ganz schön frech) hatte sich auf den Marktplatz gestellt. Ich fand es erstaunlich, dass alle verbliebenen Teilnehmer (ein Abbruch ab Brilon) kurz hintereinander eintrudelten. So schlimm können die Steigungen also nicht gewesen sein.

Das Stück bis Freudenberg hatte es dann noch mal in sich. In Freudenberg verpflegten wir uns bei MacD. Den Abschnitt bis Overath empfand ich dann als fast moderat, obwohl auch nicht wirklich flach. Die letzte Steigung vor Köln führte über eine Nebenstrecke aus Overath heraus. Nach gut 180 Kilometern nicht so ohne. Beim Fotostop vor Rösrath (im Hintergrund am Horizont der Kölner Dom) holten uns dann auch die beiden schnellen Bergfahrer ein. Sie hatten wohl noch eine nicht zum Ziel führende Abkürzung gefunden. So rollten wir dann zu sechst durch Köln zu unserm Hotel in unmittelbarer Dom-Nähe.

3 Fahrer waren schon da. Die restlichen kamen innerhalb einer Stunde. Alles keine richtigen Zeitabstände.

P.S. : Ich bin zusammen mit 42/23 un-beschadet im Zug nach Hamburg gekommen.

Burkhard Sielaff

---

600 km Brevet durch Holstein und Mecklenburg-Vorpommern

Am Morgen des 12. Juni versammelten sich elf Radler, um gemeinsam gen Osten zu ziehen. Um sechs Uhr wurde bei mäßigem Westwind und bedecktem Himmel, aber bei milden Temperaturen, gestartet, bereit 608 Kilometer innerhalb des Zeitlimits von 42 Stunden zurückzulegen. Zwei der elf Fahrer wollten nach 80 km wieder zurückfahren, so dass eine Neunergruppe für das Brevet übrig blieb.

Durch Ostholstein und das nordwestliche Mecklenburg ging es nach Klütz bei Boltenhagen an der Ostsee, wo die erste Kontrolle war. Leider war die vierjährige Routenbeschreibung schon von der Bauwut des Aufbau Ost überholt worden, so dass das mitgeführte GPS und ein Kompass gute Dienste leisteten, um auf die richtige Strecke zurückkehren zu können. Am späten Vormittag ist die erste Kontrolle erreicht; der obligate Stempel in's Fahrtenbuch, Essen und Trinken. Einige entledigen sich der wärmenden Kleidung, dann geht es weiter nach Süden, nach Gadebusch. Nur vierzig Kilometer trennen die Kontrollen, aber auf dieser

Strecke gibt es bei starken Seitenwind ein mächtiges Schauer und drei Reifenpannen. So vergehen mehr als zweieinhalb Stunden bis Gadebusch erreicht ist. Die Pause fällt kurz aus, das übliche Procedere (Stempel, Essen, Trinken), und weiter, weiter - nach Osten, vom Wind getrieben. Das Wetter zeigt sich wechselhaft, mal mehr, mal weniger bewölkt, doch zumindest trocken. So bleibt die Konzentration auf die wellige Landschaft und die immer wieder eingestreuten Kopfsteinpflasterpassagen, die eine besondere Herausforderung für Körper und Geist einerseits und das Material andererseits darstellen - glücklicherweise ohne nennenswerte Schäden. Ein gebrochener Lampenhalter und ein durchgerutschter Lenker waren die einzigen streckenbedingten Ereignisse.

Kurz vor sechs wurde die dritte Kontrolle in Güstrow erreicht. Die richtige Zeit für eine warme Mahlzeit. Der Italiener (mit sächsischer Wirtin und indischem Koch) bedient sehr schnell, so dass die Rast nach vierzig Minuten beendet werden konnte. Weiter nach Osten führte die Strecke nach Waren an der Müritz, Kontrollstelle Nummer fünf und Umkehrpunkt der Tour. Halb zehn war es geworden, Zeit warme Kleidung wieder anzuziehen, die Beleuchtung zu überprüfen und die Sonnenbrillen abzusetzen.

In der Abenddämmerung ging es nun nach Parchim. Errechnete Ankunftszeit war halb eins, doch die Strecke hatte noch einige Überraschungen bereit: zwei Baustellen zwangen zum randonneurmäßigen Bewältigen der Strecke. Einmal fehlte in einer Ortschaft die Hauptstrasse, bei zweitenmal, was schwerer wog, die Brücke über ein Flüsschen dreißig Kilometer nördlich von Parchim. Doch beide Hemmnisse wurden überwunden. Um viertel nach eins konnten dann endlich die Betten im Hotel Hamburg verteilt werden, dann duschen, ein Bier und ab in's Bett.

Der Sonntagmorgen präsentierte sich mit bedecktem Himmel und lausigen Temperaturen. Doch erst einmal Frühstücken. Das Frühstück im Hotel war gut und reichhaltig. Um acht Uhr waren dann alle neun Fahrer wieder auf der Strecke, nun in Richtung Eldena, dem Ort der sechsten Kontrolle. Der Wind kam mit unveränderter Stärke aus Südwesten, so dass die Gruppe nun mehr Arbeit zu verrichten hatte. Kurz vor Eldena dann ein zaghafter Ausreissversuch, der endlich ein bisschen Leben in die Gruppe bringt. Dann einer nicht enden wollenden Pause geht es weiter, nun nach Hagenow, das gegen Mittag erreicht wird. Nun sind es nur noch hundert Kilometer bis Norderstedt, das Schlimmste ist also schon überwunden. Allerdings warten noch die Hügel Ostholsteins auf die Gruppe, aber größere Behinderungen ergeben sich nicht.

Eine letzte Rast in Mölln, alle wollen die Tour zuende bringen und es geht in zügigem Tempo weiter nach Bargeteheide. Kurz vor dem Ortseingang wird der Radweg gewählt, um entnervten Autofahrern auszuweichen, doch auch der Seitenstreifen erweist sich als fahradfahrerfeindlich, wie pöbelnde Fußgänger beweisen. Nach Bargteheide geht es über Wiemerskamp dann durch bekannte Terrain bei Sonnenschein zurück nach Norderstedt, wo im Endspurt neun glückliche und müde Fahrer nach 35 Stunden und 5 Minuten wieder ankommen.

Jochen Hinrichs-Stöldt

Rund um Fehmarn 200 km Brevet am 11. September 2004

Die RTF am Sonntag RTF in Rendsburg war abgesagt und so fiel die Entscheidung leicht, mich für das 200 km Brevet ab Eutin anzumelden. Die Wetterprognose versprach zwar keine Fortsetzung des herrlichen Spätsommerwetters mehr, aber mit etwas Glück sollte es immerhin trocken bleiben. Als Heino kurz nach sieben in Großhansdorf auf die Autobahn fuhr, wurden wir gleich von einem roten PKW überholt und begrüßt. Der Fahrer im Airbus BSG-Trikot und hinten drin ein Rennrad. Wohin der wohl will ?

Als wir in Eutin am Riemann-Haus eintrafen, war Jens aus Kiel schon da und montierte sein Rad. Bald trafen weitere Mitfahrer – unter anderem Andreas, der uns auf der Autobahn überholt hatte - und auch Gerald als Veranstalter ein. Wir sollten 15 Teilnehmer werden. Nach Abwicklung der wenigen Formalitäten machte Gerald uns noch kurz auf die Besonderheit der Kontrollfrage aufmerksam und wünschte uns allen eine gute Fahrt.

Die erste Strecke in Eutin führte über Pflasterstraßen, die schnell die letzte Müdigkeit aus den Körpern vertrieben. Die Erholungsphase danach währte allerdings auch nur kurz: gleich nach der Stadtgrenze begannen die ersten Anstiege und mehrere Fahrer mussten mal kurz antesten, „was denn so geht“. Ein unangenehmes Tempo für alle Schwergewichte wie mich. Aber so langsam fand ich auch in meinen Rhythmus und stetig ging es aufwärts über Nüchel und Bergfeld zum Bungsberg. Auf der Kuppe konnte ich mir das Luxusgefühl gönnen, in der wärmenden Sonne auf ein paar Nachzügler zu warten. Laut Streckenbeschreibung sollte es jetzt bergab gehen bis zum Oldenburger Graben und ich freute mich darauf, dass meine träge Masse mich nun 15 km zügig vorantreiben sollte. Doch wieder einmal zeigte sich der Unterschied zwischen Theorie und Praxis: die Straße war ein permanentes Auf und Ab, wobei manche Zwischenanstiege ziemlich steil und giftig waren. Insoweit kam die Pause wegen einer ersten Panne bei km 33 ganz gelegen. Doch die Pause führte auch wieder zu überschüssigen Kräften der stärkeren Fahrer und so zog das Tempo auf den nächsten Stück immer mal wieder kräftig an und die eine oder andere Windkante machte es mir schwer, der Gruppe zu folgen.

Irgendwann fuhr ich dann - wie erwartet - alleine hinterher. An einer Einmündung musste ich einen Traktor passieren lassen, der mir dann aber einen ausgezeichneten Windschatten bei Tempo 35 verschaffte. Zum Glück fuhr er nicht schneller. Ich brauchte ein paar Minuten, um den Grund dafür herauszufinden: vor dem Traktor fuhren meine Mitfahrer im Wind und er konnte leider nicht überholen. Schööööön ! Wir erreichten dann die Kontrolle beim Bäcker in Großenbrode gemeinsam. Die Pause wurde bei Kaffee und leckerem Kuchen soweit ausgedehnt das auch die Nachzügler wieder Anschluss für die Fahrt über die Fehmarnsundbrücke fanden. Zu meiner großen Überraschung kann man die Brücke auf dem Seitenstreifen der Fahrbahn passieren. Der Rückenwind sorgte über eine längere Strecke für die „4 vor dem Komma“ sodass wir die Hauptstrasse schon nach kurzer Zeit an der ersten Ausfahrt auf Fehmarn wieder verlassen konnten.

Nun ging es auf schmalen Nebenstraßen über Lemkenhafen und Suhlsdorf bei Bojendorf an die Westküste und auf dem Radweg am Deich entlang Richtung Norden nach Westermarkelsdorf. Von dort verlief die Strecke parallel zur Küste Richtung Osten bis sie kurz hinter Puttgarden nach Süden schwenkte. Nachdem wir bisher überwiegend Rückenwind hatten, mussten wir nun teilweise gegen den Wind fahren. Zum Glück war auf diesen Abschnitten so gut wie kein Autoverkehr, sodass wir unsere Formation schräg über die ganze Straßenbreite aufbauen konnten, um den Windschatten zu nutzen. An der Ostküste gab es zusätzlich zum Gegenwind auch wieder ein paar kleine Hügel und als wir in Burg ankamen,

hatten wir wieder mehrere Mitfahrer verloren. Also bezogen wir eine strategisch günstige Stellung an den erhöht aufgestellten Außentischen der Fischbrötchen-Bude, um die Versprengten wieder einzufangen. Eben war ein Audax-Trikot in der Ferne zu sehen und schon legte Michael sein angebissenes Brötchen beiseite, wühlte sein Rad aus dem Stapel und legte einen rekordverdächtigen Spurt hin, um Matti wieder auf den rechten Weg zu führen. Als nächstes wurde Heino gesichtet. Der rollte aber in unsere Richtung, sodass ein gemeinsam ausgestoßenes Gebrüll ihn auf uns aufmerksam machte. Der für unseren Tisch zuständige Kellner hatte die Bewegungsdynamik eines Geldschranks und so kamen auch die Nachzügler zeitgleich mit uns in den Genuss der erfrischenden Getränke.

Norbert versuchte, in der Fischbrötchen-Bude und den umliegenden Geschäften seine Startkarte stempeln zu lassen, doch ohne Erfolg. Aus der Gruppe kamen zwar viele intelligente Vorschläge, wo eventuell noch ein Versuch lohnen könnte, im Endeffekt erlahmte aber langsam der Einsatz. „Wollen wir stempeln oder fahren ?“ kam die Frage. Die Antwort war sofort klar. Also, die letzten 80 km in Angriff genommen. Langsam zogen dunkle Wolken auf. Ob wir wohl trocken bleiben sollten ? Erst mal wieder über die Brücke. Jeder LKW erzeugte eine kleine Böe, die uns voran trieb. Kurz an der Tankstelle die Vorräte ergänzt und weiter in Richtung Heiligenhafen. Thomas kannte die Gegend und so konnten wir in Heiligenhafen mit der Tangente sowohl 500m Fahrstrecke, vor allem aber mindestens 17 hm (subjektive Schätzung) vermeiden. Auf der Strecke nach Oldenburg erwischten wir dann einen Regenschauer. Aber der war schnell wieder vorbei. Die engagierten Fahrer zogen den Ortschildsprint auf der leicht abschüssigen Straße schon mehr als 2 km vor der imaginären Linie an. Im Schwung verpasste die Spitze dann einmal wieder die Abzweigung und musste zurückgerufen werden. Auf dem Weg nach Weißenhaus setzte wieder stärkerer Regen ein und spülte den Schweiß unangenehm in die Augen. Als wird die B202 erreichten wurde daraus ein heftiger Gewitterguss. Ich war froh, dass ich den Weg nicht alleine finden musste, sondern einfach meinen Vorderleuten folgen konnten. Nun ging es wieder aufwärts und ich musste kräftig strampeln, um nicht den Anschluss zu verlieren.

In Wasbuck wurde der Abstand zu meinem Vordermann dann langsam größer und bei der Abzweigung in Richtung Nessendorf sah ich die Gruppe ein letztes Mal. Also, weiter mit „Ecospeed“, der Streckenverlauf war mir nun zum Teil bekannt und ab hier auch leicht zu finden. Der Regen hatte auch wieder nachgelassen und ich fing an die Landschaft zu genießen. Auf einmal ein Anruf von hinten: Matti war die ganze Zeit hinter mir gefahren und suchte nun Anschluss. Wir fuhren an der wunderschönen Anlage von Kletkamp vorbei nach Hörgsdorf und erreichten kurz hinter Gowens den letzten unangenehm steilen, aber zum Glück nur kurzen Anstieg. Die Strecke verlief bis Neukirchen auf einer kleinen Nebenstraße und fädelte sich dann in Richtung Malente / Eutin wieder in etwas breitere aber immer noch wenig befahrene Straßen ein.

Langsam war das Ziel zu riechen. Ein paar weitere dunkle Wolken sorgten für zusätzliche Motivation und so hatte ich das Gefühl am Ortschild Eutin vorbei zu fliegen. Oder sollten die 59 auf dem Tacho etwa durch ein Gefälle begünstigt gewesen sein ? „Wo bitte geht es hier zum Riemann-Haus“ hätte ich den nächsten Passanten fragen mögen, wenn denn einer zu sehen gewesen wäre. Aber es geht ja auch mit Gefühl und Richtungssinn. Nur auf dem Pflaster fuhr es sich jetzt nach dem Regen wie auf Schmierseife. Nach fast 8 ½ Std. freute ich mich auf eine warme Dusche und ein frisch gezapftes Bier. Gerald hat uns eine schöne und abwechslungsreiche Strecke zusammengestellt. Das Wetter war mehr als 6 Stunden lang ideal, den Gewitterschauer konnte man verschmerzen. In der Gruppe hatten wir viel Spaß, was sich leicht an den vielen Wettbewerben, Zwischensprints und der „Drückeberger-

Punktwertung“ erkennen lässt. Ein herzliches Dankeschön an den Organisator und alle Mitwirkenden

Hermann Piepereit

Mit Fahrrad über die Autobahn

Das Randonneure sich auch abseits schon ausgefahrener Strecken wohlfühlen ist bekannt, eigentlich sind sie es ihrem Namen letztlich schuldig auch unbekannte Pfade zu erkunden.

So kam am 30. Oktober eine Schar Radler auf den Ruf Hermann Piepereits hin um 9 Uhr an der U-Bahnstation Kiekut in Großhansdorf zusammen. Gemeinsam wollten wir ein Stück über die Autobahn fahren, genauer gesagt über das noch nicht für den Verkehr freigegebene Teilstück der A20.

Der Wetterbericht für den Tag versprach nichts Gutes außer milden Temperaturen. Es blieb dann aber doch so trocken, dass die Regenjacken verpackt blieben.

Wir fuhren durch Stormarn und das westliche Mecklenburg bis Beidendorf, wo wir kurzerhand die Baustellenauffahrt benutzten, um auf die Autobahn zu gelangen. Erst ein kurzes Stück als "Geisterfahrer", dann in der richtigen Richtung ging es über makellos glatten Asphalt. Der sanft geschwungene Verlauf der Strecke verführte geradezu zu einer Wettfahrt und so stieg die Durchschnittsgeschwindigkeit spürbar an.

Schließlich gelangten wir an eine Brücke, die dummerweise nicht nur nicht fertiggestellt sondern auch noch abgesperrt war. Während die Einen überlegten, was zu tun wäre, schufen die Anderen schon Fakten, indem sie einfach am Baugerüst entlang die Absperrung überwanden und auf der Brücke standen. Am anderen Ende gab es keinen Weg: Wir mussten den Bauzaun öffnen und unter den Augen der, völlig apathisch zuschauenden Bauarbeiter weiterfahren.

Noch die obligatorische Reifenpanne - auf der Autobahn! - dann ging es nach 30 Kilometern auch schon wieder auf bekannteres Terrain, kleine Landstrassen mit ihren Schlaglöchern. Am Schalsee entlang ging es nach Mölln, wo wir uns in einer Tankstelle erst einmal stärkten, bevor wir zurück nach Großhansdorf fuhren. Mit dem letzten Tageslicht dieses trüben Samstags kamen mit 150 Kilometern auf dem Tacho wieder an der U-Bahnstation wieder an.

Jochen Hinrichs-Stöldt