



ENDSPURT INFO

September 2005

5 Tage Linksverkehr

**London – Edinburg –
London** Seite 7-11

Breitensport in Dänemark

Munkebjerg Classic
Seite 11/12

Berichte und
Ergebnisse

Termin-
Vorschau



RV Endspurt im Internet: www.endspurt-hamburg.de

Treffpunkt

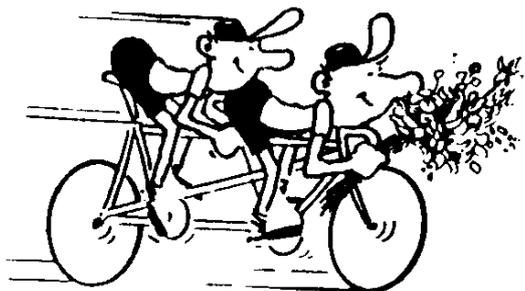
Vereinslokal des SC Urania Habichtstraße 14 22305 Hamburg

am 5. und 19. September 2005 um 19.30 Uhr

Redaktionsschluss für die Oktober-Ausgabe dieser Vereinsbroschüre: **20. September 2005**

Redaktionelle Beiträge an: **Rolf Titel Hagenbeckstraße 163 22527 Hamburg**
e-mail: **Rolf.Titel@gmx.de**

Herzliche Gratulation zum Geburtstag



Wir wünschen alles Gute,
beste Gesundheit
und weiterhin viel Freude
an unserem schönen Sport.

Geburtstag haben im September:

Marcus Jürs.....(01.)	Carsten Lichnau.....(14.)
Marcel Balzer.....(02.)	Julius Hansen.....(15.)
Christian Georgi.....(04.)	Dörte Christiansen.....(16.)
Werner Heesch.....(04.)	Franza Cohrt.....(20.)
Liselotte Neuendorf.....(05.)	Jörg-Peter Staebe.....(21.)
Irma Rodermund.....(09.)	Bernd Fischer.....(22.)
Norbert Hensel.....(11.)	Burkhard Sielaff.....(28.)
Petra Madler.....(11.)	Uwe Rehders.....(28.)
Hans-Jörg Gosch.....(12.)	

Neue Mitglieder

Den August haben zwei Sportler genutzt, um ihren Aufnahmeantrag an den RV Endspurt zu richten. Somit dürfen wir Niklas Pfullmann und Hans-Heinrich Haase ganz herzlich als neue Mitglieder begrüßen.

Wir wünschen Euch viel Vergnügen beim Sport in unserer Gemeinschaft.

Rolf Titel

LV-Meisterschaften im Einzelzeitfahren

Stephan Assheuer wurde am 27.08. bei den LV-Meisterschaften im Einzelzeitfahren in Krumstedt (Dithmarschen) Hamburger Vizemeister in der

Alterklasse Senioren 2. Die weiteren Platzierungen von Endspurlern (alle AK Sen.2): 3. Flemming Mulbjerg / 5. Thomas Topp / 11. Gunnar Fötsch R.T.

Trikots, Hosen, Rennanzüge, Westen

Für unsere Radsport-Bekleidung im neuen Design übernimmt der RV Endspurt zur Zeit etwa 50% des Einkaufspreises und kann sie damit zu diesen Konditionen an die Mitglieder abgeben:

Kurzarm-Trikot.....	€12,50
Langarm-Trikot.....	€18,00
Weste.....	€19,50
Hose kurz.....	€17,50

Hose ¾-lang.....	€19,00
Hose lang.....	€18,00
Rennanzug.....	€25,00

Die Ware befindet sich bei Volkert Gross und kann bei ihm möglichst per e-mail (Bekleidung@Endspurt-Hamburg.de), sonst telefonisch (040 - 6 73 10 13) bestellt werden.

Rolf Titel

Trainings-Termine

<u>dienstags</u> (06., 13., 20., 27.09.)	Straße 17.30 18.00	HH-Tatenberg, Tatenb. Schleuse ca. 100 km ca. 50 km	RV Endspurt Hamburg Info: 040 - 738 09 58
<u>mittwochs</u> (07., 14., 21., 28.09.)	Straße 18.00	HH-Poppenbüttel, Poppenbüttler Markt - an der Kirche ca. 60 - 70 km	RV Endspurt Hamburg Info: 040 - 608 43 18
<u>freitags</u> (02., 09., 16., 23., 30.09.)	Straße 17.15	HH-Rahlstedt, Ecke Rahlstedter Straße / Stapelfelder Straße ca. 70 km	RV Endspurt Hamburg Info: 040 - 66 32 11

Termine

<u>Sa, 03.09.</u>	Brevet 09.00	<i>Fehmarn Rund</i> 200 (4) Eutin, Riemann-Haus, Jungfernstieg 5	RV Endspurt Info: 0178 – 285 98 18
<u>So, 04.09.</u>	RTF 09.00-11.00	<i>Elbmarschentour</i> 46, 72, 112 (1,2,3) Wedel, Jugendzentrum, Bekstraße	RG Wedel Info: 041 03 – 48 92
<u>Mo, 05.09.</u>	Vereinsabend 19.30	Vereinslokal des SC Urania HH-Dulsberg, Habichtstr. 14	RV Endspurt Hamburg Info: 040 – 606 40 54
<u>So, 11.09.</u>	RTF 09.00-11.00	<i>15. Endspurt-Seen-Tour</i> 25, 50, 80, 120, 160 (1,1,2,3,4) HH-Rahlstedt, Schule, Kielkoppelstr. 16 d	RV Endspurt Hamburg 040 - 738 09 58
<u>Sa, 17.09. –</u> <u>So, 18.09.</u>	Etappenfahrt 10.00	<i>Ein Wochenende im Herbst</i> 150, 220, 300 (4,6,8) lt. bes. Ausschreibung	RSV Schleswig-Holstein Info: 043 92 – 91 51 61
<u>Mo, 19.09.</u>	Vereinsabend 19.30	Vereinslokal des SC Urania HH-Dulsberg, Habichtstr. 14	RV Endspurt Hamburg Info: 040 – 606 40 54
<u>So, 25.09.</u>	RTF 09.00-11.00	<i>Dithmarscher Herbst</i> 45, 80, 110 (1,2,3) Heide, Schulzentrum Heide-Ost, Friedr.-Elvers-Straße	Post SV Heide Info: 04 81 – 620 10
<u>Sa, 01.10.</u>	ab 13.30	<i>„Radrennen um den Kuchenpokal“</i> HH-Altengamme, Altengammer Fährhaus	RV Endspurt Hamburg Info: 040 – 738 09 58
<u>Mo, 03.10.</u>	Radtour 09.00	<i>Tag der Deutschen Einheit</i> ca. 150 km HH-Bergedorf, Bergedorfer Bahnhof (Rückseite)	RV Endspurt Hamburg Info: 040 – 738 09 58
<u>So, 08.10.</u>	RTF 09.00-11.00	<i>Almabtrieb</i> 40, 70, 110 (1,2,3) Raisdorf, Uttoxeter-Halle, Zum See	RG Kiel Info: 043 07 – 83 92 18
<u>Mo, 10.10.</u>	Vereinsabend 19.30	Vereinslokal des SC Urania HH-Dulsberg, Habichtstr. 14	RV Endspurt Hamburg Info: 040 – 606 40 54
<u>Sa, 15.10.</u>	Langstrecken- fahrt	<i>Hamburg-Berlin</i> 275 lt. bes. Ausschreibung	RV Endspurt Hamburg Info: 040 – 738 09 58

Sonntag 11.09.05: Endspurt-Seentour

Noch besteht Auswahl an Helferaufgaben für die Endspurt-Seentour! Bitte melden! Auch Kuchenspenden werden dankend angenommen.

Start ist wieder an der Schule Kielkoppelstraße. Das Ausschildern erfolgt am Samstag 10.9.05 ab 13:00

Uhr. Zeitpunkt für den Aufbau am Sonntag ist 07:00 Uhr

Burkhard Sielaff : 040 / 738 09 58
Mail : Burkhard@B-Sielaff.de

Samstag 1. Oktober / Kuchenpokal

Endspurt ist in diesem Jahre 100 geworden und wenn ich bis zum 28.9. noch durchhalte, habe ich immerhin die Hälfte geschafft. Ich möchte Euch zu diesem Anlass zu Kaffee und Kuchen, in Verbindung mit radsportlicher Aktivität, ins Altengammer Fährhaus einladen. Ich denke dabei an ein kleines Radrennen, dass in Teams von 3-4 Leuten als Staffel gefahren

wird (Runde zu 6 km). Nach jeder absolvierten Runde gibt es ein Stück Kuchen. Sieger ist das Team mit dem höchsten Kuchenkonsum. Rolf hat sich freundlicherweise bereit erklärt, die Teams zusammenzustellen. Meldet Euch dazu bitte bis zum 20.9. bei Rolf

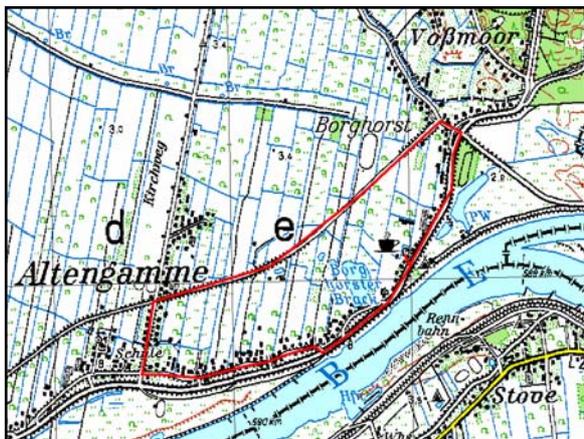
Burkhard Sielaff

Radrennen um den Kuchenpokal

Termin: 01.10.2005

Einschreibung ab 13:30 Uhr

Start: 14:30 Uhr



Dauer: 2 Stunden

Ort: Altengammer Fährhaus

Strecke: ca. 6 km flach

für Mannschaften: mit 3-4 Personen / Kinder bis 12 können parallel mitfahren

Start: im Vereinstrikot erwünscht

Wertung: Nach jeder Runde gibt es ein Stück Kuchen. Gezählt werden die gegessenen Kuchenstücke je Team

Hinweis: findet im Straßenverkehr statt / Sicherheit vor Geschwindigkeit / Jeder ist selbst verantwortlich.

Anmeldung : bis zum 20.9.05

Burkhard Sielaff Tel 040 / 738 09 58 Burkhard@B-Sielaff.de

Montag 3. Oktober

Am Tag der Deutschen Einheit muss man als Radfahrer über die ehemalige innerdeutsche Grenze fahren! Ich plane dazu eine Tour auf der Zeitfahrstrecke Hamburg-Berlin bis Dömitz. Dann biegen wir ab nach Ludwigslust. Dabei werden so an

die 150 km zusammenkommen. Die Rückfahrt erfolgt mit der Bahn (MeckPom -Ticket). Treffpunkt am 3.10. / 9:00 Uhr am Bahnhof Bergedorf.

Burkhard Sielaff

Samstag 15. Oktober / Zeitfahren Hamburg-Berlin

Nur zur Erinnerung: Zeitfahren Hamburg-Berlin. Anmeldung bis zum 8.10.

Es wird empfohlen sich rechtzeitig um die

Übernachtung in Berlin zu kümmern. Siehe Ausschreibung auf www.r-s-h.de

Burkhard Sielaff

Rund Hamburg

(ca. 90 Starter / 250 km u. 95 km am 2.07.05)

Vielleicht sollte man doch nicht mit dem Verbandsfachwart Radtourenfahren telefonieren. Er braucht statistische Daten für noch bessere, genauere Planungen und für die Argumentation. Bis hundert kann ich noch zählen: es gab 47 "organisierte" Anmeldezettel und 46 "unorganisierte". Die Tour war als Marathon mit einer Begleitstrecke ausgeschrieben. Noch unterwegs sollte man sich für die Strecke entscheiden können. Das ist aber schlecht für die Statistik. Wir können nicht sagen, wie viele den Marathon gefahren sind, und wie viele das kurze Stück genommen haben und in Harburg in die S-Bahn gestiegen sind (Ich tippe auf gefühlte 45 % für den Marathon).

Dierk hatte den Alsterdorfer Markt als Startplatz empfohlen. Das neu umgestaltete Gelände der Alsterdorfer Anstalten erwies sich für unsere Zwecke als sehr gut geeignet. Wir wurden dort von den Betreuern hervorragend unterstützt. Für die Bewirtung war das "Kesselhaus" zuständig. Die

Bezahlung wurde über Bewirtungsgutscheine geregelt. Es war übrigens nicht leicht, dem Chef-Kellner zu erklären, dass die Teilnehmer nicht geschlossen kommen würden, sondern immer nach und nach. Aber auch das hat gut geklappt.

Es wurde nach Streckenbeschreibung (die sich noch als fehlerhaft erwies) gefahren. Einige Teilnehmer hatten aber wohl auch grundsätzliche Schwierigkeiten mit dem Eintrag "gem. besonderer Ausschreibung" und dem Fahren nach Streckenbeschreibung. Ich denke beim nächsten Mal wird es eine korrekte Beschreibung geben, für die grundsätzlichen Schwierigkeiten fühle ich mich allerdings nicht zuständig.

Zum Glück war das Wetter gut und ich hatte den Eindruck, dass zum Schluss alle zufrieden waren. Dank allen die geholfen haben, besonders Horst und Holger die den ganzen Tag mit mir verbracht haben (Anmeldung / Kontrolle / Rückmeldung)

Burkhard Sielaff

HEW Cyclastics

(31. Juli 2005)

Niemand ist unfehlbar, zumindest meiner einer genau so wenig wie die „Ergebnismacher“ der HEW Cyclastics.

Aber nun soll es tatsächlich das endgültige Resultat sein.

Rolf Titel

Strecke	Platz	AK	AK-Pl.	Name	G	Zeit	Schnitt
7 Runden	11	U13	11	Möller, Fenja	F	32:48	
10 Runden	7	U15	7	Großler, Joshua	M	30:19	
55 km	894	Sen. 3	70	Thiele, Rudolf	M	1:35:49	35,68
55 km	1.019	Sen. 4	26	Schäfer, Dieter	M	1:36:41	35,37
55 km	479	Sen. 4	14	Wirp, Karlheinz	M	1:38:10	34,83
55 km	73	Sen. 1	43	Lütt, Regine	W	1:39:05	34,51
55 km	268	Sen. 1	1	Bohn, Nadja	W	1:47:05	31,93
55 km	3.234	Sen. 3	372	Räth, Jürgen	M	1:49:26	31,25
55 km	3.498	Sen. 2	874	Besler, Torsten	M	1:51:13	30,74
55 km	408	Sen. 2	83	Besler, Helga	W	1:51:13	30,74
55 km	3.730	Sen. 3	454	Borgwardt, Herbert	M	1:53:13	30,20
55 km	3.864	Sen. 3	474	Heinig, Erhart	M	1:54:32	29,85
55 km	3.880	Sen. 4	218	Claus, Wolfgang	M	1:54:42	29,81
55 km	976	Sen. 1	436	Behrendt, Anja	W	2:07:37	26,79
55 km	5.004	Sen. 1	1.922	Jürs, Marcus	M	2:12:49	25,74
100 km	20	Männer	4	Rohlfs, Torben	M	2:18:20	43,37
100 km	19	Sen. 2	4	Topp, Thomas	M	2:18:20	43,37
100 km	41	Sen. 1	26	Schröder, Kai	M	2:23:25	41,83

Strecke	Platz	AK	AK-Pl.	Name	G	Zeit	Schnitt
100 km	712	Sen. 2	181	Neumann-Thieme, Thomas	M	2:36:46	38,27
100 km	1.359	Sen. 2	347	Neuendorf, Jens	M	2:44:43	36,42
100 km	1.647	Sen. 1	840	Georgi, Stephan	M	2:46:45	35,97
100 km	1.968	Sen. 3	141	Andersen, Max	M	2:48:48	35,54
100 km	2.155	Sen. 1	1.053	Bierschenk, Michael	M	2:49:51	35,32
100 km	2.645	Sen. 1	1.268	Seyhan, Thomas	M	2:52:50	34,71
100 km	3.066	Sen. 3	259	Deubler, Bruno	M	2:55:17	34,22
100 km	3.183	Männer	432	Georgi, Christian	M	2:55:57	34,09
100 km	3.238	Sen. 1	1.523	Lichnau, Carsten	M	2:56:12	34,05
100 km	115	Sen. 1	64	Bach, Eva	W	2:56:22	34,01
100 km	192	Sen. 1	113	Christiansen, Dörte	W	3:03:02	32,77
100 km	200	Sen. 1	119	Harz, Christine	W	3:03:46	32,64
100 km	208	Sen. 1	123	Madler, Petra	W	3:04:29	32,52
100 km	4.737	Sen. 3	436	Wawrczeck, Peter	M	3:05:28	32,34
100 km	5.191	Sen. 4	152	Krabbe, Jürgen	M	3:08:28	31,83
100 km	6.090	Sen. 2	1.838	Weisz, Josef	M	3:15:54	30,62
100 km	6.095	Sen. 2	1.841	Güther, Oliver	M	3:16:00	30,61
100 km	6.271	Sen. 3	681	Wiencke, Rainer	M	3:17:48	30,33
100 km	6.964	Sen. 4	282	Meyer, Manfred	M	3:28:04	28,83
100 km	464	Sen. 2	106	Kaiser, Katharina	W	3:29:02	28,70
100 km	7.661	Sen. 2	2.332	Wilkens, Ralf	M	3:59:10	25,08
100 km	7.714	Sen. 2	2.348	Titel, Rolf	M	4:22:36	22,84
155 km	13	Sen. 1	6	Heyer, Thomas	M	3:39:01	42,46
155 km	347	Sen. 2	90	Gosch, Hans-Jörg	M	3:55:19	39,51
155 km	138	Sen. 1	71	Kufa, Matthias	M	3:56:56	39,25
155 km	205	Sen. 1	109	Holst, Michael	M	3:57:19	39,18
155 km	256	Sen. 2	60	Pfullmann, Thorsten	M	3:58:51	38,93
155 km	257	Sen. 2	61	Nethling, Dierk	M	3:58:51	38,93
155 km	6	Sen. 2	1	Claussen, Maria	W	4:05:41	37,85
155 km	392	Sen. 3	30	Claussen, Ulf	M	4:05:41	37,85
155 km	741	Sen. 2	215	Dr. Schulte, Meinolf	M	4:11:48	36,93
155 km	750	Sen. 1	379	Westphalen, Frank	M	4:12:09	36,88
155 km	1.088	Sen. 1	552	Schnelle, Frank	M	4:20:20	35,72
155 km	1.098	Sen. 2	320	Banek, Ivo	M	4:20:30	35,69
155 km	36	Sen. 2	6	Lübken, Sabine	W	4:29:43	34,47
155 km	1.584	Sen. 2	463	Dr. Schütze, Burkhard	M	4:30:22	34,39
155 km	1.627	Sen. 2	481	Richter, Frank	M	4:31:15	34,28
155 km	2.070	Sen. 1	1.023	Grönke, Lars	M	4:40:51	33,11
155 km	2.079	Sen. 2	634	Dresbach, Jörg	M	4:41:09	33,07
155 km	2.128	Sen. 3	197	Hamm, Andreas	M	4:42:07	32,96
155 km	2.157	Sen. 3	202	Kübart, Norbert	M	4:42:50	32,88
155 km	2.212	Sen. 1	1.093	Radloff, Björn	M	4:44:11	32,72
155 km	2.216	Sen. 1	1.097	Loppow, Detlef	M	4:44:12	32,72
155 km	2.754	Sen. 1	1.318	Hansen, Julius	M	5:02:08	30,77
155 km	90	Sen. 3	3	Wieland, Elke	W	5:07:27	30,24
155 km	2.916	Sen. 1	1.385	Krohn, Kolja	M	5:12:48	29,72
155 km	97	Frauen	15	Krohn, Sabine	W	5:12:48	29,73
155 km	105	Sen. 2	23	Wunderle, Cornelia	W	5:23:34	28,74

Holsten City Man 2005

(06./07.08.2005)

Wer gerne bei 17 Grad in der Binnenalster badet, im Regen auf Kopfsteinpflaster an der Herbertstraße vorbeifährt und sich abschließend um die Außenalster quält, war dieses Jahr beim Holsten City Man gut aufgehoben. Ein Wermutstropfen: Lars Grönke stürzte auf der glitschigen Strecke, ist aber wieder wohlauf. Die Endspurt-Triathlonfraktion beeindruckte nahezu geschlossen durch neue persönliche Streckenrekorde (die Schwimmstrecke auf der olympischen Distanz wurde wegen des Wetters von 1500 auf 900 Meter gekürzt), was nicht zuletzt auf

das seit März stattfindende intensive Schwimmtraining unter dem fachkundigen Trainer Ralph Schmitz zurückzuführen ist. Dieses Schwimmtraining findet auch weiterhin alle 14 Tage Dienstags um 20.30 Uhr im Elixia in Bahrenfeld statt. Wer Interesse an der Verbesserung seiner Schwimmtechnik hat, meldet sich bitte bei markus@willnauer.de.

Markus Willnauer

Endspurt Teilnehmer (soweit bekannt)

Sprintdistanz

Name	Platz	AK	AK- Schwimmen		Rad		Laufen		Gesamt
			Pl.	(500 m)	W1 (20 km)	W2 (5 km)			
Balzer, Marcel	832	m. Akt. 3	175	13:10	6:04	41:36	3:31	26:02	1:30:25
Lütt, Regine	183	w. Akt. 4	46	12:35	8:18	44:59	4:50	26:37	1:37:21
Hamm, Andreas	1.413	Sen. 3	54	13:34	9:36	41:55	5:16	29:27	1:39:50

Olympische Distanz

Name	Platz	AK	AK- Schwimmen		Rad		Laufen		Gesamt
			Pl.	(900 m)	W1 (40 km)	W2 (10 km)			
Heyer, Thomas	338	m. Akt. 3	79	19:50	6:38	1:05:07	3:06	44:34	2:19:17
Hansen, Julius	1.182	m. Akt. 4	362	17:37	7:19	1:21:13	3:34	47:00	2:36:46
Willnauer, Markus	1.330	m. Akt. 4	414	22:57	7:25	1:18:37	4:48	47:00	2:40:49
Fischer, Bernd	1.530	Sen. 1	325	19:33	9:57	1:23:58	6:48	46:46	2:47:05
Banek, Ivo	1.733	Sen. 1	372	32:02	8:02	1:16:41	4:53	55:58	2:57:38
Madler, Petra	247	w. Akt. 4	54	26:30	9:51	1:23:19	5:24	1:04:23	3:09:28
Grönke, Lars	---		---	21:39	6:00	1:33:41	---	---	---

Ich möchte alle Vereinsmitglieder bitten, die Interesse haben im kommenden Jahr Triathlon zu machen, sich bei mir zu melden.

Es gibt noch andere Veranstaltungen in Hamburg, Schleswig Holstein und Niedersachsen, an denen wir als Endspurt gemeinsam teilnehmen könnten.

Ich habe am Stadtpark Triathlon teilgenommen, leider habe ich erst während der Veranstaltung mitbekommen das dort noch zwei andere Vereinsmitglieder waren.

Man hätte sich absprechen können um gemeinsam zu starten. Es ist auch besser gemeinsam im Freiwasser zu trainieren.

Wenn ihr wollt könnt ihr euch bei mir melden meine Telefonnummer lautet 63281759. oder mir eine mail schicken unter Marcelbalzer@alice-dsl.de.

Ich möchte allen noch ganz herzlich gratulieren zum Durchkommen, die Zeit ist zweitrangig

Marcel Balzer

London - Edinburg – London (LEL) 2005

23.07.05-28.07.05/ 1417 km und ein paar mehr in 5 Tagen

281 Starter / davon ca. 2/3 von London, Rest von Thorne / 245 Finisher

Bis zum Start

"Der Belag ist besser als bei Paris-Brest-Paris" meinte ich, aus der Erinnerung von vor 4 Jahren, behaupten

zu können. Aber früher war ja auch alles besser. Bevor es in die schmeichelnden, rückwärts-gewandten Gehirnregionen wandert: der Asphalt auf

Britanniens Landstraßen ist rau, die Seitenbereiche sind rissig und auch Löcher sind nicht selten!

So sitzt man also in der Jugendherberge von Cheshunt, die für LEL komplett angemietet wurde und sieht den internationalen Kollegen zu, wie sie ihre Räder bereitmachen und überlegt sich was noch so alles auf einen zukommen könnte.

Start und der erste Tag (Gruppe oder nicht)

Es war kühl und bedeckt, aber fast trocken. Ich entschied mich für die $\frac{3}{4}$ - Hose und ein langes Trikot. Die zwei Packtaschen waren mit reichlich Kleidung zum wechseln gefüllt.

Jens hatte Sorgen, ob er mit der Wegebeschreibung zurechtkommen würde. Deshalb wollte er unbedingt zusammen mit ihm vertrauten Fahrern starten. Es war so wichtig, dass er sich dazu sogar über die Regeln hinwegsetzen wollte. Sein Problem entstand, weil diesmal in Gruppen gestartet wurde. Zuerst die Sonderfahrzeuge, wie Liegeräder und Tandems und dann die "Normalen" in Gruppen zu 50 Startern im Abstand von 15 Minuten. Die Startreihenfolge ergab sich aus der Startnummer.

Die ersten Kilometer führten vom Bahnhof Cheshunt über städtische Straßen. 2 bis 3 Ampeln und die Startgruppe hatte sich schon einmal in drei Teile zerlegt. Knapp 10 Kilometer nach dem Start gab es dann die ersten (kurz und heftig) Anstiege. Große Fahrerfelder sind bei LEL wirklich kein Problem.

Es waren ja etliche Vereinskollegen (ACSH) und befreundete Norddeutsche mit am Start. Da muss man sich entscheiden ob man zur Gruppenbildung neigt oder auch nicht. Mein Ansatz ist da ein entschiedenes mal sehen. Zuerst war ich mit Ralf und Jürgen unterwegs. Ich hatte durchaus den Eindruck, das Jürgen ordentlich reintrat. Besonders bergauf hatte ich zu arbeiten, um dranzubleiben. Als dann aber die erste schnelle Gruppe aus dem nachfolgenden Startblock kam und ich mich hineinhängte, hatten die beiden keine Lust mehr. Es bildete sich eine größere Gruppe von ca. 20 Startern, bei der man relativ gemütlich im Windschatten mitfahren konnte. Dann gab es mal wieder einen Berg. Es reduzierte sich relativ schnell auf 6 verbleibende Fahrer, oben an der Kuppe musste auch der 6. abreißen lassen. Alleine fahren ist ja auch nicht so schlimm. An der Kontrolle in Gamlingay (km 65) war ich immerhin gut 5 Minuten vor Jürgen und Ralf!

Auch auf dem nächsten Teilstück bis Thurlby (km 152) hatte ich mich noch nicht entschieden. Ich war fertig mit der Verpflegungsaufnahme, als das fast komplette Audax-SH - Starterfeld eintraf. Leicht angeschlagen fragte ich, ob sie mich mitnehmen würden. Vielleicht fährt es sich im vertrauten Umkreis doch leichter. Gerade bei langen Strecken hat das Fahren in der Gruppe eine andere Funktion,

als z.B. bei einer RTF. Nicht das ein wenig Windschatten zu verachten wäre, aber die Wahl des richtigen Tempos ist von größerer Bedeutung. Wenn man alleine fährt, macht man sich kaputt und bekommt die Krise, weil man sich langsam fühlt. Eine weitere Erleichterung ist, dass man nicht ständig den Streckenplan im Auge haben muss. Die Vorne werden schon aufpassen. Das hat auch bis Ingoldsby gut geklappt. Dann kommt leichte Unsicherheit auf, ob man nicht hätte abbiegen müssen. Zur Sicherheit fährt man erst mal ein Stück weiter, biegt noch mal falsch ab und nimmt noch eine schöne Abfahrt mit, ehe der Diskussionsprozess zum Blick in die Karte führt. 10 Kilometer Umweg bis Ropsley sind aber kaum der Rede wert.

Es war nach 22:00 Uhr und dunkel genug für die Beleuchtungsanlage als wir in Thorne (298 km) eintrafen. Ich hatte keine Lust mehr. Die Kollegen wollten noch unbedingt zur nächsten Kontrolle. Meine Rechnung ergab: 83 km Nachtfahrt dauern 4 Stunden, Start gegen 23:00 Uhr => 03:00 Uhr bis zum schlafen, also nichts für mich. Frank hatte in Thorne schon vorab ein Hotel gebucht. Wir verabredeten uns, um 5:00 Uhr morgens gemeinsam zu starten.

Übernachtung in Thorne und 2. Tag

Die Kontrollstelle in Thorne war im Gebäude des örtlichen Rugby-Clubs untergebracht. Vorne befindet sich so eine Art Gastronomiebetrieb mit einer Küche. Rechts neben dem Gebäude der Sportplatz und im Gebäude integriert eine Zuschauertribüne. Im hinteren Teil gibt es mehrere Umkleideräume und Duschen. Der Raum mit den Fitnessgeräten schien schon belegt. Ich suchte mir eine Matte im Umkleideraum, reservierte diese mit meinem Gepäck und ging Duschen. Handtücher und Duschmittel lagen bereit. Zur Nachbehandlung standen sogar Babypuder und Creme zur Verfügung. Ich verzichtete auf die Nachbehandlung.

Ich würde behaupten, ich habe schlecht geschlafen. Als ich zwischendurch wach wurde, hatte sich der Raum aber irgendwie unbemerkt gefüllt und ich musste beim umdrehen aufpassen, nicht mit dem Nachbarn in Kontakt zu kommen.

Franks Frau kommt aus der Gegend bei Alston und er hatte schon ein Treffen mit Verwandten arrangiert. Frank und ich waren also für die nächsten 200 km bis Alston gemeinsam unterwegs. Es war fast hell, als wir starteten. Die nächsten 65 km waren noch flach. Wir wechselten uns in der Führung ab und kamen so gut voran, dass wir bald auf kleinere Gruppen aufliefen, ein kurzes Stück mit ihnen gemeinsam fahren, um dann aber recht bald wieder alleine unterwegs zu sein. Kurz vor Castle Howard überholten wir die japanische Gruppe. Es sah nicht wirklich schnell aus, wie

sie da so fahren. Dann ging es recht steil zur Sache. Nicht wirklich lang, nicht wirklich hoch, aber ich war dankbar für das 3. Kettenblatt. Oben steht da zunächst eine Siegessäule und man ist froh es erst mal geschafft zu haben. Ich wollte eine Bemerkung loslassen, wie "Da werden die sich aber ganz schön quälen müssen", als unmittelbar hinter uns, die erste Japanerin auftauchte. So kann man sich täuschen. Man fährt dann wieder runter um wieder hoch fahren zu können. Unten kommt das erste Tor, dann auf dem nächsten Hügel das zweite Tor und dann noch eine Säule.

Hovingham liegt im Tal und danach setzt sich dann das muntere auf und ab der Landschaft fort. Rund um Eppleby (km 461) wird es aber wieder flacher.

Wir sind gegen Mittag da. Es zeigt sich, dass einige Kollegen wohl doch etwas wenig geschlafen haben. Ein Holländer sitzt vor seinem halbvollen Teller, den Löffel in der Hand und schläft. Wir selber sind zwar auch nicht mehr ganz frisch (wie immer man das jetzt verstehen will, ich meine das körperlich), aber bis auf die Druckstellen am Hintern funktioniert alles. Es fehlt allerdings etwas an Kraft. Fuhr man gestern noch ohne Mühe mit 30, muss man sich heute für 25 km/h schon anstrengen.

Ab Barnard Castle wird die Orientierung einfach. Es geht langsam aber stetig bergauf. Links fließt der River Tees. Auf der Strasse finden sich viele platte Tiere, insbesondere Kaninchen. Einige scheinen sich sogar in Selbstmordabsicht vor Fahrradreifen stürzen zu wollen. Frank macht den Fremdenführer: "Wenn Du hier absteigst, ein Stück läufst, ist da ein Wasserfall"

In Langdon Beck (km 503) stempeln wir. Die Jugendherberge liegt am Hang und man muss die Räder ein Stück schieben. Oben setzt man sich in den Frühstücksraum und wird bedient. Toll !

Hinter Langdon Beck ist der höchste Punkt der gesamten Strecke, der Yad Moss. Die Straße läuft entlang des Berges und kommt wohl auf ca. 600 m über NN. Der eigentliche Anstieg ist aber eher moderat und man kann das Stück gut fahren. Wenn man drüber ist, gibt es das einzige wirklich bemerkenswerte Stück Kopfsteinpflaster. Wir schießen noch einige Fotos am Marktplatz von Alston (km 530), bevor wir uns trennen.

Auf dem Weg nach Brampton kommen mir etliche Thorne - Starter entgegen. Ab Brampton lässt die Streckenbeschreibung einem die Wahl zwischen "hilly route" und "heavily trafficked". Die hilly route führt über asphaltierte Feldwege, zum Teil ohne Ausschilderung und ist wirklich sehr ruhig. Es kommen einem auch keine Radfahrer mehr entgegen. Auf dem Rückweg werde ich wohl auch die "heavily trafficked"-Variante nehmen.

Es ist dunkel, als ich in Canonbie (km 588) eintreffe. Es findet sich noch eine Matte auf der Bühne hinter dem Vorhang. Die besseren Plätze in einem hinteren Raum sind aber schon vergeben. Ich dusche und sehe zu, dass ich zum schlafen komme.

3.Tag Canonbie-Dalkeith (Edinburg) – Langdon Beck und das Schleswig-Holstein Problem

Um halb vier sehe ich zu, in die Gänge zu kommen. Beim Einpacken vermisste ich meine Windjacke. Sie hängt dann noch über dem Stuhl, an dem ich gestern Abend gesessen hatte. Es zeigt sich, dass ich zu den Glücklichen gehörte, mit meinem Schlafplatz. Es gibt auch Schlafende unter und zwischen den Tischen. Frühstück und dann noch eine gute Stunde durch die Dunkelheit. Auf schmalen Straßen gibt es weiterhin welliges Gelände zu bewältigen. Die Schatten überm Kopf sind zu groß für Insekten, es müssen Fledermäuse sein.

In Ettrik (km 641) sind maximal 10 Fahrer anwesend. Mir erschließt sich der Ablauf am Tresen für die Verpflegung nicht so recht. Es sollte wohl Selbstbedienung mit Kasse in der richtigen Reihenfolge sein. Außerdem sind die Preise vergleichsweise hoch. Richtig satt bin ich nicht, als ich wieder aufbreche.

Hier um Ettrik und bis an die Vororte von Edinburg heran werden Schafe gehalten. Auf schmalen Straßen geht es sanft auf und ab und der Wind kommt von vorn. Die Landschaft ist schon beeindruckend, aber man sieht auch, wie das Schaf so arbeitet. Es gibt kaum Bäume. Die wenigen Forststücke sind eingezäunt. Auf den Wiesen halten sich nur Gras und Farne. Es geht leicht bergan. Die Kollegen vom Audax-Club, die mir entgegenkommen haben Rückenwind.

Über die Kuppe und man sieht schon die Bucht, oder sollte man Fjord sagen, mit Edinburg schemenhaft im Dunst. Was für Anblick! Es geht einige km den Berg runter und dann muss man links auf die breite Hauptstraße. Willkommen in der Autozivilisation. Da muss man durch und es wird auch bis zur Kontrolle beim Dalkeith Rugby-Club (km 707) nicht besser.

Die Auswahl an Verpflegung ist reichhaltig und schmackhaft. Trotzdem halte ich mich nicht länger als nötig auf. Es ist aber ein gutes Gefühl zu wissen, dass man ab jetzt wieder "nach Hause" fährt. Nach 10 Kilometern Ausfallstraße geht das dann wieder mit der Natur los. Was mir jetzt so an Radfahrern entgegenkommt, ist hinter mir. Das baut doch ein wenig auf.

Im Alston Youth Hostel gibt es Stempel und Verpflegung. Ich bin der einzige Kunde. Einer der Helfer hält mich für einen Flamen. Ich erkläre, dass deutsche und belgische Flagge die gleichen Farben haben, aber die Orientierung der Streifen grundlegend anders ist.

Einer der anderen Helfer weist auch auf die Aufschrift "Schleswig-Holstein" hin und meint, es gäbe hier in England ein Schleswig Holstein Problem. Neugierig geworden frage ich nach. Das Problem betrifft eine äußerst wichtige Frage und ist so kompliziert, das nur 2 Männer sich da wirklich auskennen. Der eine ist leider gestorben und der andere hat es vergessen.

Es dämmt und ich will noch über den Yad Moss. Oben ist es dunkel und die lebensmüden Kaninchen sind wieder unterwegs. Es kommen mir 2-3 Autos entgegen und hinter mir leuchtet eine einsames Fahrradlicht. Bis Langdon Beck möchte ich nicht mehr eingeholt werden. Werde ich auch nicht.

Ich hatte die beiden letzten Nächte immer eine Matte und eine Decke. Das ist ja schon relativ komfortabel. Aber so ein Jugendherbergbett ist dann der reine Luxus.

4.Tag Langdon Beck – Lincoln

London-Edinburg-London wird auf einer Strecke hin- und zurück gefahren. War ich hier vor 2 Tagen zusammen mit Frank leicht bergauf gefahren, ging es nun alleine leicht bergab. Morgens in der Dämmerung habe ich dabei zwar ein wenig gefroren, aber es war mir im Moment doch lieber als bergauf.

Irgendwann vor Hovingham geht es mit den zweiseitigen Erhebungen los. Man muss rüber, egal aus welcher Richtung man gerade kommt. Ich fahre auf eine Gruppe, hauptsächlich Belgier, auf. Das Tempo passt mir dann aber doch nicht ganz und ich fahre vorbei. An einem Abzweig unsicher, anhalten, gucken und dann wieder hinter der Gruppe. Also versuche ich dabei zu bleiben. Am Start hatte ich Britta erklärt, dass die armen Holländer einfach andere Sprachen lernen müssen, weil sie sonst so wenig Gesprächspartner hätten. Deutsch sprechen ja immerhin so an die 100 Millionen, da ist man nicht so gezwungen irgendetwas anderes zu lernen. Aber ich muss meine Sprachdefizite wohl doch meinem eigenem intellektuellen Unvermögen zuordnen, denn ich werde von einem Amerikaner auf deutsch angesprochen. Aber wie das so geht, es kommt der nächste Anstieg und mir ist nicht so ganz klar, wie die Gruppe so organisiert ist. Ich bin wohl der 3. oder 4. oben, warte ein wenig, fahre dann zu und bin wieder allein unterwegs.

Wie auf der Hinfahrt, liegt Hovingham noch immer im Tal. Ich denke die Belgier mit meinem deutsch sprechenden Amerikaner sind mit Abstand hinter mir. Aber als ich in die Kontrollstelle einbiege sind sie da. Jetzt zeigt sich ein weiterer Nachteil des Gruppenfahrens. Ein bisschen getrödelt beim Radabstellen und schon muss man warten, weil der vor einem wissen will, wann seine anderen Kollegen die Kontrolle passiert haben.

Die Hügel Richtung Castel Howard erscheinen mir in der Nord – Süd Richtung etwas flacher. Im Moment sind nur Einzelfahrer unterwegs. Meine Bilanz in diesem Teilstück (überholen / überholt werden) ist ungefähr 4:2. Aber der eine Überholer scheint ein Rennradfahrer auf örtlichen Trainingsrunde zu sein. Ich neige schon zu solchen Bilanzen, man fühlt sich auch besser, wenn man jemanden überholen kann, als wenn man selber überholt wird. Aber: es kommt nur darauf an, welche Strecke man am Tag schafft. Das kann man leichter durch eine ruhige Fahrweise mit wenigen Pausen erreichen, als durch einen Wettkampf auf der Strecke. Trotzdem: Überholen macht Spaß.

Die Übernachtung hatte ich im Lincoln Youth Hostel (km 1195) vorgesehen. Den Radweg schräg rechts hoch kannte ich ja noch von der Hinfahrt. Es wurde gerade dunkel, da kamen mir meine Kollegen vom Audax-Club entgegen. Müde war ich ja auch, aber sah ich auch so geschafft aus? Sie wollten noch mindestens bis Thurlby. Ich ließ mich zu der etwas vollmundigen Aussage hinreißen: "morgen, 16:00 Uhr am Ziel".

5.Tag / eine Stunde zu spät

Der Helfer, der mich morgens weckte (wieder ein eigenes Bett, aber mit schwankendem, knarrenden Aufstieg) sah auch nicht viel besser aus, als meine Kollegen gestern nach 1200 Kilometern. Wenn man so ein wenig Rad fährt, kommt man sich ja gleich als kleiner Held vor. Aber ich denke die wahren Helden sind doch die Helfer. Über 100 Namen stehen auf der Helferliste im Internet. Ohne Boxencrew wird's noch etwas schwieriger. Danke!

Ich komme schwer aus dem Bett und bereue meine gestrige Aussage. Eine halbe Stunde hätte ich durch beherztes aufstehen gewinnen können. Muss ich eben schneller fahren.

Die Abstände zwischen den Startern sind mittlerweile groß, man braucht sich jetzt keine Gedanken mehr ums überholen, oder ums überholt werden zu machen. Auch die Frage, ob man sich einer Gruppe anschließen sollte, stellt sich nicht. An der Kontrolle in Thurlby (km 1265) gibt es bacon mit Toast. So ein Stück gebratenen Speck ist jetzt das richtige für den Randonneur. Ich wundere mich immer wieder, wie bei mir der Appetit auf fettes Fleisch nach längerer Anstrengung im Grundlagenbereich steigt. Die Sache mit den Kohlehydraten in den Trainingsbüchern ist doch stark übertrieben.

Die Kontrollstellen waren im Nahbereich eigentlich alle ausgeschildert, nur in Gamlingay (km 1352) hatte ich Probleme. Meine Zeitplanung hinsichtlich 16:00 Uhr in Lee Valey war eigentlich schon vorher dahin. Aber so kommen noch mal 15 Minuten Verzögerung hinzu. An der Kontrolle fragt man mich wo ich hin

will. "London" "Ruhig, Du hast noch reichlich Zeit". Mag ja sein, aber die Zeit bis 4:00 Uhr am Donnerstag wollte ich mir wirklich nicht mehr nehmen.

Mir kommen immer noch einige Thorne - Starter entgegen. Die werden ein echtes Zeitproblem haben (ca. 300 km in etwa 14 Stunden). Der jetzt einsetzende Regen ist nicht so stark, dass ich zur Regenjacke greife, aber die Brille beschlägt und die Orientierung wird dadurch schwieriger. Hier im Einzugsbereich von London gibt es auch wieder mehr Straßen und Autos.

Die Engländer fahren, wie sie Fußball spielen, hart aber fair. Trotzdem fühle ich mich nicht so richtig wohl, als ich mich die A602 (so etwas wie eine Bundesstraße) mit einer Geschwindigkeit knapp im

zweistelligen Bereich hochquäle. Bei Gegenverkehr können die PKW's überholen, der LKW hinter mir aber nicht. Dann schickt die Streckenbeschreibung einen nach rechts über die Fahrbahn. Einer muss noch überholen und dann habe ich es geschafft. Es gibt Situationen, da wünscht man sich doch tatsächlich einen Radweg.

Knapp 10 km vor dem Ziel habe ich noch mal ein Orientierungsproblem. In einer Abfahrt muss man rechts ab. Ich fahre auf und ab und bin mir unsicher ob das tatsächlich der richtige Weg ist. Kurz nach 17:00 Uhr höre ich mir den hämischen Kommentar von Uwe an. Alle Kollegen sind geduscht und waren lange vor mir da. Hätte ich vielleicht doch nicht so lange schlafen sollen?

Burkhard Sielaff

Munkebjerg Classic

(21. August / 88 km / 90 Starter)

Unser dänischer Gast bei der 100-Jahr-Feier, Jørgen Rostgaard, hatte uns eingeladen, an der Breitensport-Veranstaltung seines Vereins in Børkop (zwischen Fredericia und Vejle) am 21. August teilzunehmen. Irgendwie scheint meine Werbung für diese Veranstaltung nicht gut funktioniert zu haben, jedenfalls bestand die Endspurt-Delegation lediglich aus dem Vorsitzenden selbst.

Nun ist eine nur knapp 90 Kilometer lange Strecke unter sportlichen Aspekten sicher kaum eine Herausforderung, aber die Durchführung dieser Veranstaltung kennen zu lernen war schon eine interessante Erfahrung. Die ersten 65 km fährt man im geschlossenen Verband (Schnitt: 33 km/h) hinter einem Führungsfahrzeug, dem ein Polizeiwagen voraus eilt. Die Kreuzungen sind durch weitere Polizisten abgesperrt, so dass wir nicht ein einziges Mal anhalten müssen. Und zwischendurch kommt vier mal der Beifahrer im Führungsfahrzeug durch das geöffnete Schiebedach hervor und gibt Signale für die *Sprintwertungen*! Für diese zwei Berg- und zwei flachen Sprints wird für etwa einen Kilometer die Fahrt frei gegeben, anschließend bremst das Auto das Feld wieder zwecks Sammlung ein. Nach dem vierten Sprint ist die Fahrt dann endgültig frei. Jetzt folgt die letzte Wertung am Munkebjerg und dann noch eine abschließende 20-km-Runde.

Nachdem alle Teilnehmer im Ziel waren folgte noch die Siegerehrung, bei der jeder Sieger der fünf Wertungen mit einem Siegertrikot ausgezeichnet wurde und andere Teilnehmer kleine Sachpreise erhielten, als letztes sogar ein Fahrrad (nur warum hier wer was erhalten hat, entzieht sich meiner Kenntnis – leider spreche und verstehe ich kein dänisch).

Damit sich der Ausflug nach Dänemark auch lohnt, hatte mir die Zeit genommen, schon Freitag-Abend die gut 280 km mit dem Wohnmobil zurück zu legen und in der Nähe von Jørgens Wohnung auf einen Campingplatz zu gehen. Am Samstagvormittag bin ich dann gemeinsam mit Jørgen eine Trainingsrunde gefahren, wo er mir schon mal die „Knackpunkte“ der sonntäglichen Tour gezeigt hat. Zum Abendessen hatte mich Jørgen zu sich nach Hause eingeladen, bei Spaghetti und Rotwein erzählte er mir von seiner Zeit als Radrennfahrer in den 50er Jahren und als Trainer des dänischen Nachwuchts in den 80er Jahren.

Sonntag wurde ich von einem Regenguss geweckt (durfte eigentlich gar nicht – schließlich war wieder Sonnenschein angesagt). Bis zum Start am Munkebjerg-Hotel riss dann die Wolkendecke auch wieder auf und es wurde das angekündigte schöne Wetter. Jørgen hatte am Samstag noch überlegt, gleich mit dem Fahrrad zum Start zu kommen, hat dann aber doch umdisponiert und reiste mit dem Auto an. Wäre er doch bloß bei seinem ursprünglichen Plan geblieben. Denn als er sich kurz vor 10.00 Uhr fertig machen wollte stellte er fest, dass seine Fahrradschuhe zu Hause stehen geblieben sind. So fiel die Teilnahme für ihn leider aus.

Nach wenigen Kilometern hat sich das Feld sortiert, ich merke schnell, die Leute hier können in der Gruppe fahren. Die vielen Hügel und die Abbiegungen fordern einem für den 33er-Schnitt die eine oder andere Tempoverschärfung ab. Die erste Sprintwertung wird am Berg ausgefahren, da muss ich nicht mitmachen. Vor dem zweiten Sprint will ich mich etwas weiter vorne einordnen, bin aber damit zu spät dran und komme nicht über Platz 10-12 hinaus.

Dann wieder ein Bergsprint, nichts für mich. Und



Foto: Gert Lykke

beim letzten Sprint wollen zu viele mitmachen, da geht es anschließend ja sofort in freier Fahrt weiter zum Munkebjerg. Dort brauche ich Ewigkeiten, um diese 12%-Steigung zu überwinden. Die Abschlussrunde verträdel ich in aller Ruhe, um nochmals mit voller Anstrengung den Munkebjerg zu bezwingen.



Foto: Gert Lykke

Mir hat das Wochenende an der dänischen Ostseeküste sehr gut gefallen. Der Vorsitzende des veranstaltenden Vereins Børkop Motions Cyklisters, Arne Winther, und ich würden uns freuen, wenn wir den Kontakt zwischen den Vereinen vertiefen können, wir Endspurtler im nächsten Jahr zahlreicher in Børkop starten und BMC-Mitglieder zu einer unserer Veranstaltungen nach Hamburg kommen. Ich will zumindest meinen Teil dazu beitragen und zur Werbung das mir vom Veranstalter geschenkte Munkebjerg-Classik-Trikot möglichst oft tragen – und natürlich nächstes Jahr wieder in Børkop starten.

Rolf Titel

Unser Vorstand

Geschäftsstelle und Schatzmeisterin

Susanne Titel 606 40 54
 Hagenbeckstraße 163
 22527 Hamburg
geschaeftsstelle@endspurt-hamburg.de

1. Vorsitzender

Rolf Titel 606 40 54
 0172 - 327 16 93

Schriftführer und stellv. Vorsitzender

Dierk Nethling 60 03 93 40

Fachwart Rennsport/MTB

n.n. n.n

Fachwart Radtouren

Burkhard Sielaff 738 09 58

Fachwart Radwandern

Erhart Heinig 299 12 39
 Horst Siegert (Stellvertreter) 715 07 45

Materialwart

Marcel Balzer 63 28 17 59

Jugendleiter

Jens Binge 66 32 11

Jugendtrainer

Peter Janke 0174 - 599 53 35

Bekleidung

Volkert Gross bekleidung@endspurt-hamburg.de

Verantwortlich für die Endspurt-homepage

Rolf Titel webmaster@endspurt-hamburg.de

Vereinsbeiträge

Erwachsene	pro Quartal	€ 18,-
	(pro Jahr)	€ 72,-
Partner	pro Jahr	€ 22,-
Jugendliche bis zum 18. Lebensjahr	pro Quartal	€ 8,-
	(pro Jahr)	€ 32,-
Aufnahmegebühr		€ 16,-

der Vereinsbeitrag schließt ein:

sämtliche Beiträge an die übergeordneten Verbände

Radsport-Verband Hamburg e.V.

Hamburger Sportbund e.V.

Bund Deutscher Radfahrer e.V.

sowie eine Unfall- und Haftpflicht-Versicherung für das private Tretradfahren.

Die Beiträge sind gemäß Satzung vierteljährlich

im voraus zu entrichten!

Unser Konto:

Postbank Hamburg Nr. 9946 - 209

Bankleitzahl 200 100 20