

LIJOTTEKA
JAGIELL.

V7 181591
xx 002243575

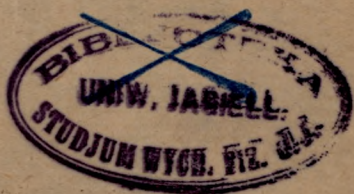


Biblioteka Gł. AWF w Krakowie



1800053422

39206

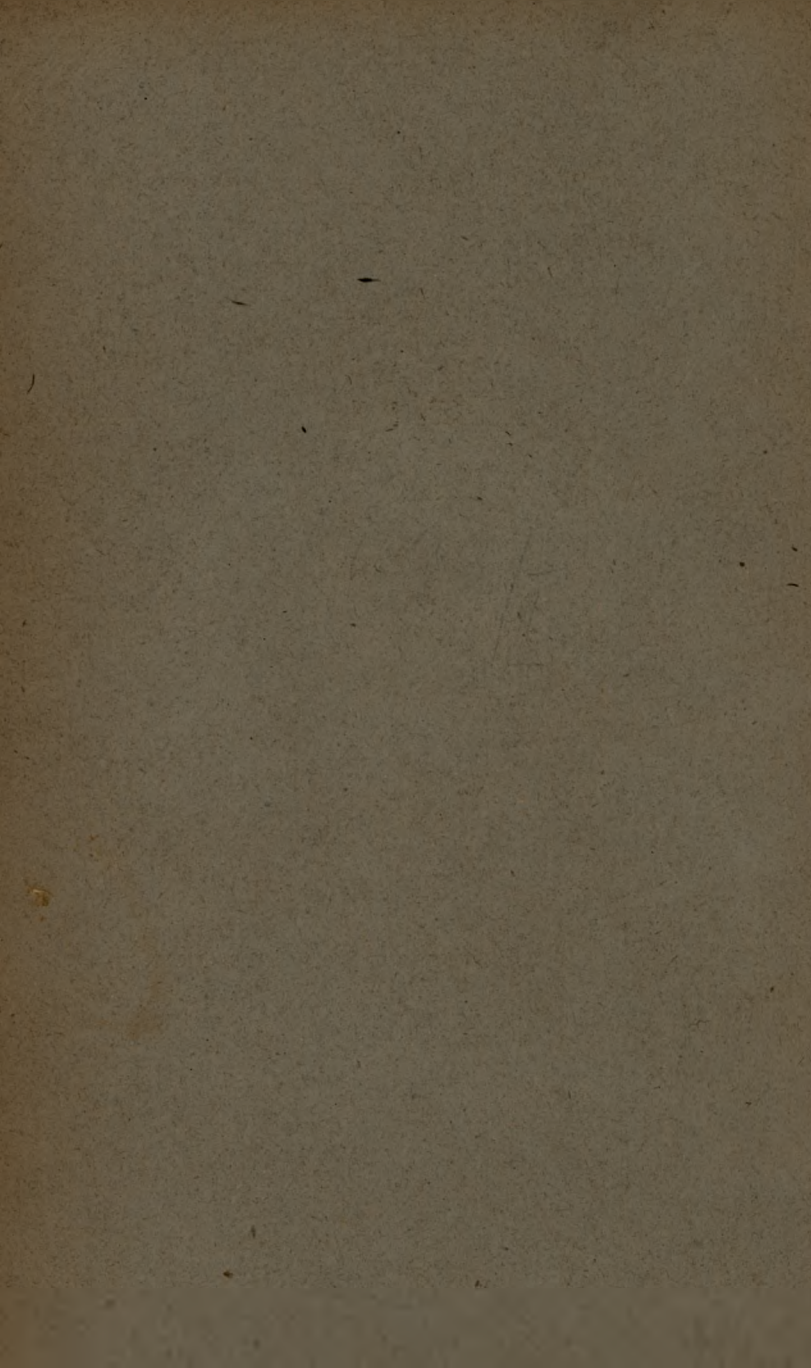




Der
Rudersport
von
Dr. B. von Gaza



Grethlein & Co. G.m.b.H.
LEIPZIG



Bibliothek für Sport und Spiel

Der Rudersport

(Riemenrudern, Skullen und Canoesport)

Herausgegeben

von

Dr. B. von Gaza

Mit Beiträgen von

Oberbaurat a. D. Wilhelm Rettig, Hermann Wilker,
E. Hartung, Oberst a. D. W. v. Diest und Emil Praetzel



Grethle & Co. G. b. H.





593

475

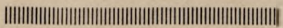
Alle Rechte von der Verlagsbuchhandlung vorbehalten.

Druck der Spamerschen Buchdruckerei in Leipzig.

997. 123

Inhalt.

	Seite
Vorwort	5
Einleitung und Geschichtliches	7
Der Wert des Ruderns	23
Das Boot	30
Das Ruder und seine Erzeugung. Von Emil Praetzel	38
Theorie des Ruderns	48
Riemenrudern auf festen Sitzen	65
Riemenrudern auf dem Rollsitze	75
Skullen	81
Allgemeines	87
Das Erlernen	92
Auslage	104
Der Einsatz	108
Der Durchzug	109
Der Anriß	110
Mittelzug und Finish	112
Das Vorgehen	122
Training	127
Das Training im Boote	133
Der Zweier o. St. Von Hermann Wilker	143
Das Geheimnis des englischen Schlages. Von Wilh. Rettig	148
Allgemeine Wettfahrt-Bestimmungen	169
Das Canoe. Von E. Hartung	189
Wanderfahrten im Paddelboot. Von W. v. Diest	202
Bezugsquellenverzeichnis	237
Inseratenanhang	238



Für
Sportaufnahmen
 jeder Art
für die Photographie
auf Touren
und Reisen

das Beste
 weil leistungsfähig,
 zuverlässig,
 haltbar:

„Agfa“ = Negativmaterial

„Agfa“-Extrarapid“ „Agfa“-Chromo“
 / „Isolar“ und „Chromo“ = Isolar“ /
 „Isorapid“ und „Chromo = Isorapid“

„Agfa“ = Belichtungstabelle

„Agfa“ = Entwickler

Bezug durch
 Photo-Händler

„Agfa“ = Hilfsmittel

„Agfa“ = Literatur :

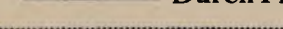
„Agfa“ = Prospekte ^{16seitig} ^{illustriert} gratis

„Über lichthoffreie u. farbenempfindliche Platten“
 sowie „Über Magnesium-Blitzlicht“

Instruktive, reichill. Broschüren von Dr. M. Andresen
 gratis

„Agfa“ = Handbuch ^{Leinenband} ^{150 Textseiten} hervorragend illustriert
 101./110. Tausend à 30 Pfg.

==== Durch Photohändler =====



Vorwort.

Hiermit übergebe ich dem deutschen Rudersport ein weiteres Werk.

Die einzelnen Kapitel sind, entsprechend der Tendenz der Bibliothek für Sport und Spiel, so gehalten, daß sie auch der Laie verstehen kann.

Der Artikel Riemenrudern weicht im wesentlichen nicht erheblich von den gegenwärtig herrschenden Anschauungen ab und das Kapitel Skullen ist im Gegensatze zu anderen Lehrbüchern ausführlich behandelt worden, so daß der Skuller hierin alles das finden wird, was er braucht, um sich selbst auszubilden. Auch für unsere deutschen Ruderlehrer, denen die Praxis und Erfahrung im Skullboote fehlt, ist letzteres Kapitel bestimmt; denn es bestehen doch recht erhebliche Unterschiede zwischen Riemenstil und Skullstil.

Für den fortgeschritteneren Ruderer dürfte es von großem Wert sein, eine längst vergessene Schrift des Oberbaurats a. D. Wilh. Rettig „Das Geheimnis des englischen Schlages“, die seinerzeit beim Erscheinen großes Aufsehen erregte, abgedruckt vorzufinden.

Der bekannte langjährige Meister im Zweier o. St., Herm. Wilker vom Ludwigshafener Ruderverein, hat in kurzen Worten seine Ansichten über Riemenrudern in dem Kapitel „Der Zweier o. St.“ zusammengefaßt.

In dem Kapitel „Das Ruder und seine Erzeugung“ wird der Leser von dem Mitinhaber der Ruder- und Skullfabrik in Friedrichshagen, Herrn E. Praetzel, in ein sehr wichtiges Gebiet eingeführt.

Einem vielfach ausgesprochenen Wunsche und einem großen Bedürfnis entsprechend sind dem Buche zwei Kapitel über Canoe angegliedert. Das eine dieser beiden Kapitel stammt aus der Feder des bekannten Berliner Tourenruderers E. Hartung, während das andere Oberst a. D. W. von Diest zum Verfasser hat. In letzterem sind hauptsächlich Paddelfahrten auf freier See behandelt.

Eine anregende Abhandlung des Letztgenannten über eine Wanderfahrt im Kajak von Rügen nach Hamburg, die recht geeignet ist, neue Anhänger dem jungen, aufstrebenden Canoesport zuzuführen, beschließt das Kapitel über Canoesport.

Allen Herren, die an diesem Buche mitgearbeitet und mir mit ihrem Rat zur Seite gestanden haben, sei an dieser Stelle gedankt.

Möge das Buch mit dazu beitragen, neue Jünger für den schönen Wassersport zu begeistern!

Einleitung und Geschichtliches.

Der Uranfang der Ruderkunst, jener Fertigkeit, ein Wasserfahrzeug durch Menschenkraft in bestimmten Richtungen zu bewegen, reicht wohl als die erste der nautischen Künste bis in die graueste Vorzeit zurück.

Der erste auf dem Wasser schwimmende Gegenstand, welchem sich Menschen anvertrauten, ist vermutlich ein vom Sturm gefällter oder durch Wassergewalt entwurzelter Baum gewesen.

Das erste Gerät, um den schwimmenden Baum in seiner Wegrichtung zu beeinflussen und seine Fahrtgeschwindigkeit zu hemmen oder zu erhöhen, war vielleicht ein abgerissener Baumast.

Aus dem urwüchsigen, von den Naturgewalten geschaffenen Fahrzeug, dem schwimmenden Baum, entstand dann wahrscheinlich zuerst das aus mehreren zusammengebundenen Baumstämmen bestehende Floß, und später dann schließlich der Urahn aller Kähne und Boote, der sogenannte Einbaum, ein von den Ästen befreiter, auf einer Seite durch Ausbrennen ausgehöhlter Baumstamm, während der losgerissene Ast sich allmählich zum Ruder entwickelte, welches je nach den besonderen Verhältnissen im Laufe der Zeiten die mannigfachsten Formen annahm.

Sehr wahrscheinlich bestanden die zuerst angewandten Bewegungen zur Änderung der Fahrtrichtung und zur Fortbewegung im Abstoßen vom Ufer oder vom Grunde; eine Art der Fortbewegung, welche wir unter der Bezeichnung Staken kennen und die noch heute von den Schiffern und Flößern zur Fortbewegung von schweren Fahrzeugen da angewandt wird, wo es die Tiefe des Wassers gestattet.

Zu einer ganz außerordentlichen Fertigkeit im Staken haben es infolge der besonderen örtlichen Verhältnisse die Bewohner des Spreewaldes gebracht, da dort, solange der Frost die unzähligen Wasserläufe nicht in feste Straßen verwandelt hat, der Kahn fast das einzige Verkehrsmittel bildet, und weil daselbst infolge der geringen Tiefe der Wasserläufe das Staken die zweckmäßigste Fortbewegungsart ist.

In England mit seinen vielfach auch sehr flachen Wasserstraßen wird das Staken („punting“ nennt es der Engländer) in besonderen, flachbodigen, den Spreewaldkähnen sehr ähnlichen, jedoch äußerst kunstvoll ausgeführten Fahrzeugen, sogenannten punts, sogar als Sport betrieben.

Es dient dort vornehmlich zu Wander- und Picknickfahrten, wird jedoch auch in außerordentlich schmalen, leichten Punts als Rennsport gepflegt.

Aus der stakenden Fortbewegungsart von Wasserfahrzeugen der Urmenschen mag vielleicht erst sehr viel später sich die rudernde, richtiger paddelnde, oder wie der Fachausdruck lautet, wriggelnde Fortbewegungsart entstanden sein.

Diese mit kurzen Rudern ausgeführte wriggelnde Art der Fortbewegung von Kähnen, bei welcher die eine Hand zum Angelpunkt für das als Hebel wirkende Ruder dient, wird heute noch in Europa z. B. von den Vierländern, aber auch von vielen wilden Völkern angewandt.

Neuerdings finden auch bei uns, die in Amerika und England schon seit Jahren viel zu Wanderfahrten benutzten, sogenannten kanadischen Kanoes, verfeinerte Nachbildungen der indianischen Kanoes, vielfach Verwendung.

Diese werden entweder von einem oder mehreren Insassen wriggelnd fortbewegt, sie sind infolge ihrer verhältnismäßig großen Bodenbreite sehr sichere Fahrzeuge und eignen sich vorzüglich zum Befahren enger gewundener Flußläufe. Dank ihrer guten Form und federleichten Bauart erreichen sie eine ganz achtbare Schnelligkeit.

Eine besondere Art, in schmalen Booten, sogenannten Kajaks, sich auf dem Wasser fortzubewegen, hat sich bei

den nördlichsten Völkern, den Eskimos, herausgebildet. Diese verwenden an beiden Enden schaufelartig verbreiterte Ruder, wie wir sie heut ebenfalls unter der Bezeichnung Paddel, richtiger Doppelpaddel, kennen, mit denen sie ihre leichten, zumeist aus Renntierhäuten hergestellten Fahrzeuge in der Art sehr geschickt und ziemlich schnell durchs Wasser treiben, daß sie abwechselnd rechts und links vom Fahrzeug mit den Schaufeln ihrer Paddel eintauchen, wobei bald die eine, bald die andere Hand als Angelpunkt für das Paddel dient.

Da gerade diese Art der Fortbewegung von kleinen, leichten Fahrzeugen schon seit langem bei allen Wassersport treibenden Nationen Eingang gefunden hat und in sehr ausgedehntem Maße zu Wanderfahrten Verwendung findet, so sei dieser Kunst hier in diesem Buche ein besonderes, von einem unserer erfahrensten Fachleute auf diesem Gebiete verfaßtes Kapitel gewidmet.

In welche Zeit der Entwicklung nautischer Künste die Erfindung des Treidelns, d. h. des Ziehens eines Wasserfahrzeuges vom Lande aus, fällt, ist für uns nur von untergeordneter Bedeutung, da es seiner ganzen Art nach einen sportlichen Wert kaum jemals erlangen dürfte.

Dahingegen ist das Treideln für die Frachtschiffahrt, erleichtert durch den Bau zahlreicher Kanäle, und die Verwendung von Lokomotiven zum Ziehen der Fahrzeuge von sehr großer Bedeutung geworden.

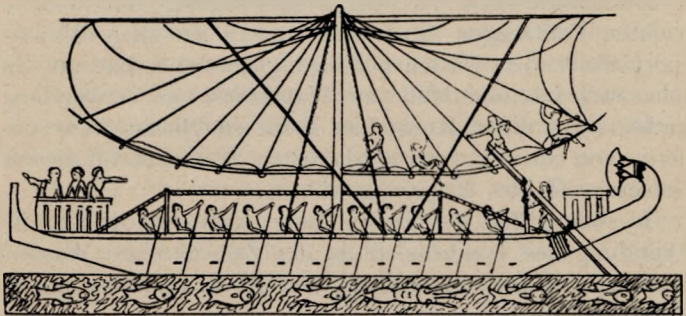
Diejenige der nautischen Künste, welche wir heut unter Rudern verstehen, die Fortbewegung von Wasserfahrzeugen mittels längerer Ruder, deren Angelpunkt eben infolge ihrer Länge nicht von der einen Hand des Rudernden gebildet werden kann, wozu vielmehr ein am Fahrzeug selbst angebrachter Widerhalt nötig ist, dürfte wahrscheinlich erst erheblich später als das Wriggeln bzw. Paddeln erfunden worden sein.

Die Erfindung des Ruderns mit längeren Rudern war sicherlich einer Zeit vorbehalten, in der man den Wert entsprechend ausgebildeter Hebel zum Heben und Fortbewegen von Lasten richtig erkannt hatte, und kam vermutlich erst

zu einer Zeit zur Anwendung, wo man infolge der Vervollkommnung der Werkzeuge imstande war, an Stelle des simplen Einbaums, Fahrzeuge von größerem Rauminhalt herzustellen.

Für solche Fahrzeuge waren dann natürlich infolge ihrer größeren Breite auch Ruder von größerer Länge nötig.

Daß jedoch auch diese nautische Kunst, das eigentliche Rudern, schon eine recht alte ist, zeigen beispielsweise Skulpturen, welche in den Ruinen des Terrasentempels von



Altägyptisches Ruderboot.

Der-el-bah-esi aufgefunden wurden, und welche beweisen, daß die Kunst, mit langen Rudern zu arbeiten, von den alten Ägyptern schon etwa um das Jahr 2500 v. Chr. ausgeübt wurde.

Obenstehende Zeichnung läßt deutlich erkennen, daß damals schon ziemlich lange Ruder im Gebrauch waren, denen Taukränze zum Widerlager dienten.

Aus der ganzen Bauart dieser Boote und den nur bei flachgehenden Flußschiffen üblichen Versteifungen, sowie der vollständig aus leichtestem Mimosenholz äußerst kunstvoll ausgeführten Bauart ersehen wir, daß dieselben keineswegs zur Beförderung von Lasten gedient haben, sondern nur als Lustfahrzeuge verwendet worden sind.

Daß sogar die heutige Ruderwelt keine Veranlassung hat, auf die Verwendung der sogenannten Ausleger, d. h. vom Bootskörper mehr oder weniger weit hinausragender

Träger für die Widerlager der Ruder, als auf eine neuzeitliche Erfindung besonders stolz zu sein, geht beispielsweise aus Abbildungen hervor, welche uns von den Schlachtschiffen der alten Griechen, Dieren, Trieren usw. überliefert sind.

Da für diese Fahrzeuge größtmögliche Schnelligkeit und Beweglichkeit ein Haupterfordernis bildete, dieselben bei Windstille aber gerudert werden mußten, so wurden, um möglichst viele Menschen gleichzeitig arbeiten lassen zu können, die Ruderer in mehreren Stockwerken übereinander untergebracht.

Damit nun die Ruderer der oberen Stockwerke die der unteren bei der Ruderarbeit nicht behinderten, mußten natürlich in den höheren Etagen die Ruder länger sein.

Zur Erzielung eines möglichst günstigen Hebelverhältnisses mußten somit die Ruderwiderlager entsprechend weiter nach außen gerückt werden, so daß die nach oben hin stufenförmig über den eigentlichen Schiffskörper hinausragenden Ruderwiderlager gewissermaßen als Ausleger anzusehen sind.

So dienten also auch damals schon, genau wie heut, die Ausleger durch Schaffung günstigerer Hebelverhältnisse an den Rudern der Erzielung größtmöglicher Schnelligkeit.

Von den alten Ägyptern, wie auch von den Griechen und später von den Römern, ist uns bekannt, daß auch sie schon Ruderwettfahrten abhielten. Sehr interessant für die Geschichte der Ruderei ist eine Regatta, von der uns der Dichter Vergil im 5. Buche seiner *Äneide* berichtet. Das ganze Werk des Vergil ist nun zwar eine Sage, in die er wohl auch die Schilderung des Wettruderns eingeflochten hat; es müssen aber doch schon solche Veranstaltungen in der damaligen Zeit stattgefunden haben, sonst hätte der Dichter den Verlauf des Rennens und den Enthusiasmus der Zuschauer nicht so anschaulich und treffend schildern können.

Es ist wohl anzunehmen, daß diese Wettfahrten, bei denen vielleicht auch damals schon eine besondere Art zu rudern gepriesen wurde, nur insofern als Sport aufzufassen

sind, als es den reichen Besitzern jener Fahrzeuge darauf ankam, ihren Ehrgeiz zu befriedigen, das schnellste Boot und die beste Mannschaft zu besitzen.

Dagegen ist es wohl ausgeschlossen, daß jene fast nur aus Sklaven bestehenden Rudermansschaften ihre Ruderkunst als Körperpflege im heutigen Sinne betrieben haben sollen.

Das Rudern als Sport zu betreiben, d. h. lediglich als Mittel zur Körperpflege, mußte begreiflicherweise einer



Wikingerschiff.

späteren Zeit vorbehalten bleiben; einer Zeit, in der die Kraft des Mannes nicht mehr im Kampfe mit den wilden Tieren und im rauhen Kriegshandwerk Gelegenheit hat sich zu stählen; einer Zeit, in welcher Maschinen die mannigfachsten Hantierungen übernehmen und somit den Kulturmenschen zu einer fast ausschließlichen Anspannung seiner geistigen Kräfte zwingen.

In der Tat hat denn auch der wachsende Kulturfortschritt mit seiner einseitigen, vorwiegend geistigen Inanspruchnahme der Kräfte das Verlangen nach einem Aus-

gleich, nach einem Ersatz der im Daseinskampf ausgeschalteten körperlichen Tätigkeit in immer stärkerem Maße ausgelöst.

Daher ist es wohl verständlich, daß von allen Kulturstaaten England, welches dank seiner politisch und geographisch günstigen Lage als Insel am frühesten zu geordneten wirtschaftlichen Verhältnissen und dadurch zu größerem Wohlstande gelangte, das Mutterland des Sports geworden ist.

Es kann deshalb keineswegs so sehr überraschen, daß in England schon um das Jahr 1715, zu einer Zeit, in der unser Vaterland noch lange als Tummelplatz für die Händel der Völker Europas erhalten mußte, von Mr. Dogget, einem englischen Schauspieler, ein Preis für Ruderwettfahrten ausgesetzt wurde.

Wenn dieser Preis, der in einem schönen Fährmannsrock (coat) und einer um den Arm zu tragenden Binde mit Schild (badge) bestand, auch nur für Ruderer von Beruf, für Fährleute, bestimmt war, so erhellt aus diesem Umstande doch, daß bei den Engländern zu jener Zeit schon körperliche Kraft und Geschicklichkeit beim Rudern sich einer gewissen Wertschätzung erfreuten.

Denn diese Wettfahrten zählten schon damals zu den volkstümlichsten Veranstaltungen Englands.

Von der Begeisterung für solche Wettkämpfe der Fährleute bis zur Veranstaltung von Wettkämpfen für die nicht berufsmäßig Rudernenden war sicher nur ein kleiner Schritt.

Dafür spricht die Tatsache, daß das erste jener berühmten, regelmäßig im Frühjahr stattfindenden Achterrennen zwischen den Studenten der Universitäten Oxford und Cambridge bereits im Jahre 1829 zum Austrag kam, zu einer Zeit also, wo jeder, der in Deutschland für die Einführung körperlicher Übungen bei der Jugend eintrat, bei staatlichen Behörden wenig Anklang fand.

Die ersten schüchternen Anfänge des deutschen Rudersports reichen daher auch nur bis zum Jahre 1836 zurück.

Es ist erklärlich, daß in Hamburg mit seinen durch Han-

del und Seeverkehr geschaffenen engen Beziehungen zu England die ersten deutschen Rudervereine entstanden. Es kamen nämlich englische Sportsleute nach Hamburg, fanden die Alster mit ihren vielen Bequemlichkeiten und reizenden Partien für das Rudern äußerst geeignet und fühlten sich veranlaßt, hier gewissermaßen eine Filiale ihrer Vereine einzurichten. Selbstverständlich wirkte dieses sportliche Treiben elektrisierend auf die Hamburger Jugend. Und so sollte dem Englisch Rowing Club, der damals von den Engländern in Hamburg gegründet wurde, bald eine Konkurrenz erwachsen. Es entstand nämlich im Jahre 1836 der Hamburger Ruderklub, durch dessen Gründung Hamburg die Geburtsstätte der deutschen Ruderei wurde.

Leider hatte man in unserem deutschen Vaterlande damals kein oder doch nur wenig Verständnis für die gute Sache, obwohl der Geist der Zeit gerade in diesem Sinne hauchte. Man brachte dem Rudersport als etwas Fremdem, Neuem erst ein geradezu unwürdiges Mißtrauen entgegen, bis man seinen guten Zweck erkannte und dann auch billigte.

Wiederum war es Hamburg, das im Jahre 1840 im Interesse des deutschen Rudersportes den „Ruderklub Mathilde“ erstehen ließ. Dieser Verein trat dann bald mit dem Hamburger R. C. in einen derartig regen Wettbewerb, daß man schon im Jahre 1844 den ersten Regattaverein Deutschlands, den „Allgemeinen Alster-Klub“ gründen konnte.

Es folgte dann im Jahre 1853 die Gründung des „Germania-Ruderklubs“ und 1854 die der „Favorite-Hammonia“.

Die sportlichen Leistungen dieser sämtlich Hamburgischen Vereine waren sehr erfreuliche, jedoch vermochten sie keinen besonderen Einfluß auf das andere Deutschland auszuüben; und so ist es zu verstehen, daß sich bis in die sechziger Jahre des vorigen Jahrhunderts, abgesehen von Hamburg, keine weitere Vereinigung zum Zweck des sportlichen Ruderns bildete.

Erst fünfundzwanzig Jahre mußten vergehen, bis sich im Jahre 1862 in Kiel, das freilich noch unter dänischer Herrschaft war, ein neuer Ruderverein auftrat. Ihm folgte als erster süddeutscher Klub der im Jahre 1865 gegründete „Frankfurter Ruderverein“, später, 1868, der „Ludwigshafener R. V.“ und 1869 die Frankfurter „Germania“.

Wie sehr die Bedeutung des Rudersportes in Hamburg geschätzt wurde, kann man aus der Zahl der daselbst bis zum Jahre 1869 gegründeten Klubs, die auf 15 gestiegen war, erkennen; wie sehr sie dagegen im übrigen Deutschland unterschätzt wurde, lehrt die Tatsache, daß — von einigen unbedeutenden Vereinen abgesehen — eben nur jene vorher erwähnten Klubs entstanden.

Im Jahre 1868 tat sich dann, wiederum in Hamburg, neben dem „Allgemeinen Alster-Klub“ ein zweiter Verein dieser Art auf, der jedoch neben dem Rudern auch dem Segelsport ergeben war, der „Norddeutsche Regattavererein“.

Da trat ein Ereignis ein, das für den deutschen Rudersport von größter Wichtigkeit sein sollte. Es war der siegreiche deutsch-französische Krieg von 1870/71, der einen gewaltigen Einfluß auf die weitere Entwicklung der deutschen Ruderei ausübte. Man fing an, die enorme Bedeutung aller gymnastischen und sportlichen Übungen und deren Ideal „mens sana in corpore sano“ zu schätzen. Und so schossen denn in jener Zeit die Rudervereine wie Pilze aus der Erde. Jung-Deutschland wollte sich nach getaner Arbeit abends auf dem Wasser Erholung für Körper und Geist schaffen.

Wenn man nun bedenkt, daß der Rudersport in allen Gauen Deutschlands einen so gewaltigen Aufschwung nahm, so bleibt es unbegreiflich, daß gerade in Berlin, wo doch die Spree und die vielen Seen den Sport außerordentlich begünstigten, der erste Klub, der Berliner „Ruderverein“, erst im Jahre 1876 das Licht der Welt erblickte. Damit war dann auch hier zur weiteren Entwicklung des Berliner

Ruderns der nötige Anstoß gegeben. Denn kaum war dieser Klub erschienen, da tauchten auch schon überall Konkurrenten für ihn auf, und es begann ein mächtiger Wettstreit zwischen den Berliner Ruderern und Vereinen. Auf der Dahme und auf dem Langen-See bei Grünau trafen sich diese und auch andere deutsche Rudervereine, um sich miteinander zu messen. Und noch heute nimmt alljährlich in der ersten Hälfte des Monats Juni die Regattasaison mit der großen Regatta des Berliner Regattaverains in Grünau ihren Anfang.

Das Jahr 1881 ist auch von großer Bedeutung, weniger für den Rudersport im allgemeinen, als für den Rudersport an unsern Universitäten. 1881 gründete der Akademische Turnverein zu Breslau die erste akademische Rudervereinigung; ihm schloß sich 1884 der A. T.-V.-Greifswald an und von 1890 an fast alle Universitäten. Wenn sich nun auch einige akademische Rudervereine in Berlin manche schöne Trophäen im Rennboot erstritten haben, so wird doch in diesen akademischen Rudervereinen dem Tourenrudern bedeutend mehr gehuldigt. Wir wollen die akademische Ruderei daher historisch nicht genauer verfolgen.

Bis zum Jahre 1882 hatten sich im Deutschen Reiche ungefähr 95 Vereine aufgetan. Die große Ruderbewegung hatte auch von Deutschland nach Österreich übergegriffen, sodaß dieses im Jahre 1882 bereits 45 österreichische und ungarische Vereine zählte. In Deutschland wie in Österreich war man zunächst gezwungen, das Rudern nach englischer Art zu betreiben, weil die Engländer erfahrenere Ruderer waren; außerdem sparte man so auch viel an Zeit und Geld. Nach viel Arbeit und Mühe glaubte man sich stark genug, die englischen Lehrmeister in ihrem eigenen Lande zum Wettkampf herausfordern zu können, jedoch ohne einen Erfolg zu erringen.

Während in England das Regattarudern schon lange fest organisiert war, wurde bei uns in Deutschland so ziemlich jedes Rennen nach besonderen Regeln und Festsetzungen gefahren, ein Übelstand, dem auf jede Weise abgeholfen

werden mußte. Man war daher bestrebt, bestimmte Regeln für alle Regattaveranstaltungen festzusetzen, denen sich jeder Teilnehmer zu unterwerfen hatte.

Diese Bestrebungen führten am 18. März des Jahres 1883 zu einem für den gesamten deutschen Rennrudersport hochbedeutsamen Ereignis, zur Gründung des deutschen Ruderverbandes. In seinen ersten Anfängen zählte dieser 47 Vereine mit ca. 1600 Mitgliedern, auch österreichische und ungarische Vereine gehörten ihm an. Nunmehr konnten wichtige gemeinsame Fragen geregelt und notwendige Anordnungen hinsichtlich der Aufeinanderfolge der Regattatermine getroffen werden, sodaß es jeder tüchtigen, trainierten Mannschaft möglich war, an den wichtigsten Regatten teilzunehmen, da diese nicht mehr auf denselben Tag fielen, was früher häufig der Fall war. Hinsichtlich der Regatten selbst traf man wichtige Festsetzungen, die allgemeinen Wettfahrtbestimmungen. Auch eine gewisse Regelung der Amateurfrage ist ein Erzeugnis des jungen Verbandes. Der damals angenommene Paragraph erhielt im wesentlichen die Fassung des diesbezüglichen englischen Paragraphen.

Natürlich gab es in dem neuen Verbands allerlei Schwierigkeiten zu überwinden, von denen sich besonders die materiellen sehr scharf bemerkbar machten. So hatte der Kassenvorstand zuerst andauernd über das schlechte Beitragzahlen Klage zu führen. Das ist der Deutsche Ruderverband aus achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts.

Heute ist er einer der bestorganisierten Verbände der gesamten Ruderwelt. Nirgends klappt die Verwaltung eines Verbandes und alles, was damit zusammenhängt, so ausgezeichnet wie in ihm, in keinem Verbands hat die Arbeit in physischer wie in moralischer Beziehung in verhältnismäßig kurzer Zeit solche Erfolge zu verzeichnen gehabt wie in ihm.

Wie es in allen jungen Verbänden zu sein pflegt, so wurden auch in dem Ruderverbands, teils zum Grundgesetz, teils zu den allgemeinen Wettfahrtbestimmungen eine große Menge Abänderungsvorschläge gemacht. Unter diesen Än-



derungen war die wichtigste die, die der Amateurparagraph erfahren sollte. Es waren namentlich die süddeutschen Verbandsmitglieder, die sich für die fast ausgesprochen englische Ansichten enthaltende Definition eines Amateurs, wie sie in dem erstabgefaßten Paragraphen gegeben wurde, nicht recht erwärmen konnten. Leicht erklärlich! War doch die Entwicklung der süddeutschen Ruderei von der norddeutschen eine außerordentlich verschiedene. So waren die Hamburger Ruderer sehr konservativ gewesen und hatten den Amateurbegriff nach englischem Muster sehr scharf begrenzt, um auf diese Weise die höherstehenden Kreise für den Rudersport zu gewinnen. Zu ihrem Vorteil war der Umstand, daß es zu dieser Zeit in Deutschland fast keine Sportart gab, die fest organisiert war, und in bezug auf die Ausbildung des Körpers war es eigentlich nur das Turnen, das schon in größerem Maßstabe in straff organisierten Vereinen gepflegt wurde. Aber die höheren und gebildeten Stände sahen das Turnen als einen Sport niederer Art an, der wohl für die ärmeren und ungebildeten Schichten passe, für sie aber nicht in Frage käme. So ist es erklärlich, daß man, um die Wohlhabenden und Gebildeten für die Ruderei zu werben, die niederen Kreise davon auszuschließen suchte.

So dachten die Hamburger und überhaupt die Norddeutschen. Anders dagegen die Süddeutschen, die ja im wesentlichen immer zu freieren Anschauungen neigen. Man hielt hier den sportlichen Verkehr der höheren und niederen Schichten durchaus nicht für bedenklich. Außerdem wurde in Süddeutschland der Rudersport größtenteils von besseren Gewerbetreibenden gefördert; ebenso in Österreich, wo die Verhältnisse ganz ähnlich waren, und wo sogar noch freiere Auffassungen herrschten. Wollte man nun den englischen Amateurparagraphen mit seinen vielen Härten konsequent und rücksichtslos durchführen, so mußte man, gerade in Süddeutschland und Österreich, die Vereine dermaßen durchsieben, daß die meisten einfach von der Bildfläche verschwunden wären; andererseits würden den Vereinsleitungen nicht unerhebliche Schwierigkeiten entstanden sein. Da

man ferner bei uns den Sport noch nicht als Broterwerb betrieb, so paßte ja der englische Amateurparagraph für unseren noch rein idealen Rudersport überhaupt nicht. Heutzutage würde der Paragraph in seiner ersten, englischen Fassung schon eher zu verstehen sein, da es ja auch bei uns schon Leute gibt, die den Sport als Beruf betreiben (Ruderlehrer).

Natürlich suchten beide Parteien, die Norddeutschen wie die Süddeutschen, mit ihren Anschauungen durchzudringen. Die Situation war äußerst kritisch, zumal da die Österreicher eine Sonderstellung einnahmen. Der Kampf endete mit dem Siege der norddeutschen Partei, die die gemilderte Fassung des Paragraphen begünstigte. Eine notwendige Begleiterscheinung dieses Beschlusses war der Austritt der Österreicher aus dem Ruderverbande, der im Jahre 1885 erfolgte.

Die damalige Fassung des Paragraphen war folgende: „Amateur ist jeder, der das Rudern nur aus Liebhaberei mit eigenen Mitteln betreibt oder betrieben hat und dafür keinerlei Vermögensvorteile in Aussicht hat oder hatte, weder als Arbeiter seinen Lebensunterhalt lediglich durch seiner Hände Arbeit verdient, noch in einem andern Sportszweige als Nicht-Amateur gilt, noch in irgendeiner Weise nach dem 1. Januar 1884 um Geldpreise gestartet hat.“

Eine Folge der Durchführung des Amateurparagraphen war der Ausschluß der Bootbauer von den Regatten, der ja in England, wo die Bootbauer häufig auch Berufsruderer und Trainer sind, selbstverständlich war, während er bei uns, wo gerade die Bootbauer nicht als Professionals wirkten, wohl aber tüchtige Stützen ihrer Vereine waren, von nicht geringer Nachwirkung bleiben konnte. Später erfuhr der Amateurparagraph durch einen anderen Rudertags-Beschluß eine wesentliche Änderung und Milderung.

Soweit über den Amateurparagraphen, der die Gemüter der Verbandsmitglieder so hitzig machte und so sehr aufeinanderprallen ließ. Wir wollen noch zwei andere Rudertagsbeschlüsse erwähnen, die von gewisser Wichtigkeit sind.

Einerseits entschloß man sich, den Antrag einiger Mitglieder zu genehmigen, die das Kanoe als ein für das Rennrudern gänzlich unbrauchbares und daher unsportliches Boot durchaus von den Regatten des Deutschen Ruder-Verbandes ausgeschlossen wissen wollten. So schied das Kanoe aus der Klasse der sportlichen Rennboote aus.

Andererseits disputierte man sehr eifrig über eine angewöhnte Unart der Zuschauer bei den Wettfahrten. Es wurden nämlich befreundete Boote durch lautes Zurufen vom Lande aus angefeuert. Dieses „unfaire“ Benehmen, das man mit dem Namen „Coachen“ belegte, wurde als „toller Unfug“, wie man sich damals ausdrückte, gemißbilligt, weil dadurch die Rudermansschaften untereinander nur unsicher gemacht würden. Heutzutage ist das „Coachen“ bei uns, Gott sei Dank, nur noch eine Seltenheit.

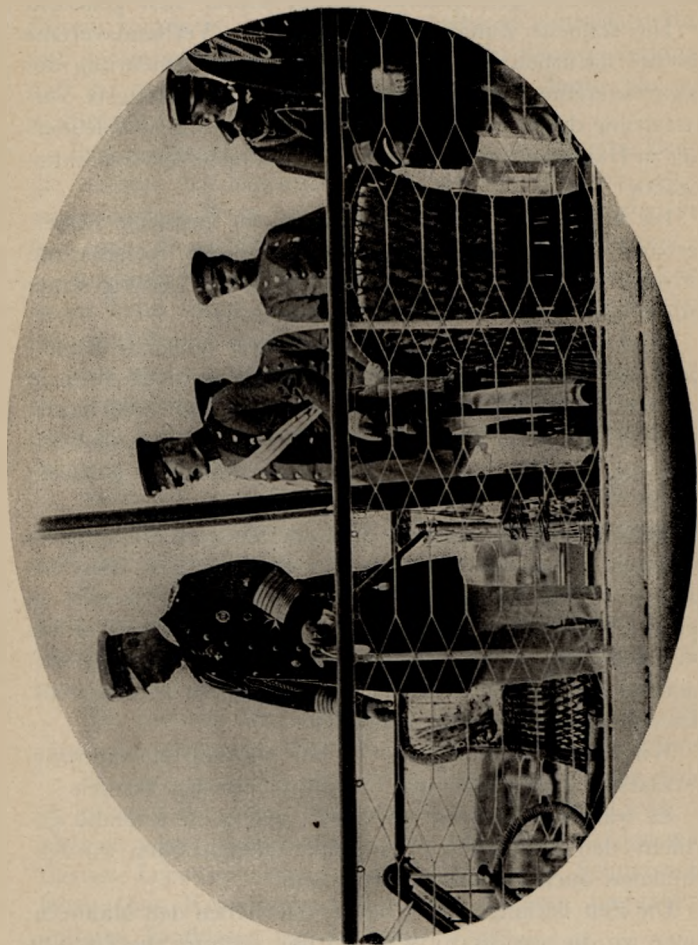
In England dagegen ist das Coachen heute noch erlaubt; Amateurtrainer sowohl als auch die Professionals begleiten während des Rennens auf dem Rade oder zu Fuß ihre Mannschaften, um sie anzufeuern und ihnen die Schwächen des Gegners zuzurufen.

Diese wesentlichen Beschlüsse geben uns ein genügendes Bild von der damaligen äußerst regen Tätigkeit unseres Ruder-Verbandes. Ihr haben wir es zu verdanken, daß sich der Rudersport in deutschen Gauen so schnell und so großartig entwickelt hat.

Von größtem Nutzen aber für die schnelle Entwicklung ist sicherlich die Protektion von allerhöchster Stelle gewesen. Hat Se. Majestät der deutsche Kaiser als leidenschaftlicher Wassersportverehrer einerseits den deutschen Segelsport begründet, so bringt er andererseits auch dem deutschen Rennrudersport das regste Interesse entgegen. Daher stiftete er Kaiserpreise, um deren Besitz sich die tüchtigsten Mannschaften Deutschlands streiten.

Daher erscheint er auch fast ständig in eigener Person bei den Kaiserregatten in Grünau und verfolgt auf seiner Yacht „Alexandria“ das Rennen mit höchstem Interesse. Den Siegern wird gewöhnlich die hohe Ehre zuteil, die

Preise aus der Hand der kaiserlichen Gemahlin zu empfangen. Für akademische Rennen und für Schülerwettfahrten gibt Se. Majestät der Kaiser sein wärmstes Inter-



Se. Majestät der Kaiser als Zuschauer bei der Berliner Ruderregatta in Grünau.

esse ebenfalls durch Stiftung von Kaiserpreisen kund. Ohne ihn wäre der Rudersport in unserem Vaterlande sicherlich nicht das, was er heute wirklich ist.

Der deutsche Rudersport nimmt heute unbedingt den zweiten Platz nach England ein. Unsere deutschen Mannschaften haben des öfteren anerkannt erstklassige englische Mannschaften nach heißem Kampf hinter sich gelassen.

Die schnelle Zunahme der deutschen Verbandsvereine brachte natürlich noch eine beträchtliche Vermehrung der Regattavereine und Regatten mit sich. Die wichtigste Veranstaltung dieser Art ist die im Jahre 1905 auf dem Rudertage in Hannover ins Leben gerufene deutsche Meisterschaftsregatta.

Im August des Jahres 1908 feierte der Deutsche Ruderverband sein 25jähriges Jubiläum. Großes in organisatorischer Hinsicht hat der Verband unter der Leitung seiner Führer seit seinem Gründungstage geleistet.

Doch die Zeit schreitet vorwärts. Der deutsche Rudersport mit seinen achtzigtausend Anhängern muß, wenn er sich vor der Welt Geltung verschaffen will, der Welt beweisen, daß wir es in Deutschland nicht nur zu Massenwettkämpfen, sondern auch zu Klassenwettkämpfen gebracht haben.

Als wir im Jahre 1905 die deutsche Meisterschaftsregatta ins Leben riefen, schwebte uns Henley vor Augen, diese berühmte Stätte klassischer Ruderwettkämpfe. Jedoch in völliger Verkenntnis dessen, was für eine derartige Regatta notwendig ist, haben wir es nach sechs Meisterschaftsregatten bis auf den heutigen Tag noch nicht zu etwas annähernd Gleichwertigem gebracht.

Wir haben keine Stätte, wo wir wirklich einwandfreie erstklassige Leistungen und Resultate erzielen können.

Es wäre ein leichtes, wenn wir, wie es in England geschieht, den sportlichen Standpunkt obenanstellen würden, Ähnliches auch bei uns zu erreichen.

Die Zeit verlangt daher heute, daß neben den Männern, denen wir die organisatorische Leitung auch für die Zukunft getrost anvertrauen können, auch die Männer der Praxis im Sporte gehört werden, damit der deutsche Rudersport auch in sportlicher Hinsicht das erhält, was er verlangt.

Der Wert des Ruderns.

Es ist eine wohlbekannte Tatsache, daß die Generation von heute relativ schwach ist, obwohl der Kampf ums Dasein gerade in dem jetzigen Zeitalter der nervösen Hast und der aufreibenden Lebensgenüsse mehr denn je verlangt, daß wir stark und widerstandsfähig sind, damit wir uns in diesem Kampfe behaupten können.

Der einstige Kampf ums Dasein, der zu früheren Zeiten die Auslese des Starken vom Schwachen bewirkte, ist in seiner rauhen Form von der Bildfläche verschwunden und hat einen wesentlich anderen Charakter angenommen.

Auch der Schwache, der Krüppel, der degenerierte Lebewesen kann heute, wenn auch in anderer Hinsicht, stark sein und Macht ausüben.

Das sind die veränderten Zeiten. Die natürliche Arbeit des Menschen, durch seiner Hände Fleiß in frischer, freier Luft der Erde den Lebensunterhalt abzurufen, verschwindet heute immer mehr.

Maschinen und Verbesserungen, die der Bequemlichkeit dienen, haben ihm die körperliche Tätigkeit abgenommen und ihn verweichlicht.

Ein großer Teil der Menschheit, der früher in freier Luft seinem Erwerbe nachging, ist zu Stubenhockern geworden und muß in lichtlosen, luftarmen Räumen sich den notwendigen Lebensunterhalt erwerben.

Wie aber soll der Organismus ohne Licht und freie Luft, ohne die geringste körperliche Arbeit gedeihen können.

Er kann es nicht, denn jeder Organismus, ganz gleich, ob pflanzlicher oder tierischer Natur, braucht Licht und Luft zu seiner Existenz und führt ohne diese beiden wichtigsten Lebensquellen ein Halbdasein, ein Schmarotzerleben, das Krankheitsbazillen und anderen ungünstigen äußeren Einflüssen nur zu leicht erliegt.

Welcher Kontrast zwischen den in freier Luft lebenden Menschen und denjenigen, die gezwungen sind, sich in geschlossenen Räumen aufzuhalten. Welcher Kontrast zwi-

schen den waffenfähigen Jünglingen des Landes und der Stadt.

Auf der einen Seite Menschen von kräftigem, starkknochigem und sehnigem Körperbau, auf der anderen Seite flachbrüstige, kurzatmige, nervöse Individuen ohne besonders entwickelte Muskulatur.

Auch die vielen stattlichen, wohlgenährten Leute, wie sie Deutschland im Gegensatze zu anderen Ländern in besonders hohem Maße aufzuweisen hat, repräsentieren keineswegs den Typ eines gesunden, kräftigen Menschen, das Ideal von Schönheit und Kraft, wie es uns die Statuen des klassischen Altertums überliefert haben.

Hier muß Abhilfe geschaffen werden, und die jetzige Zeit beschäftigt sich ja auch erfreulicherweise immer mehr mit Problemen dieser Art. Es ist ja auch bereits manches Erfreuliche geleistet in dieser Hinsicht, doch im Verhältnis zur großen Masse der Bevölkerung ist es doch immer noch ein recht geringer Prozentsatz, bei dem diese Erkenntnis durchgedrungen und zur Tat geworden ist.

Führer des Volkes sollten und müßten in erster Linie die Akademiker sein, sie sollten mit gutem Beispiele vorangehen und Propaganda machen für die große Sache, so wie es in England und Amerika von seiten der Studenten geschieht. Dort sind die Studenten diejenigen, die nicht nur selbst den Sport ausüben, sondern auch diejenigen, welche mit ihren sportlichen Leistungen an der Spitze marschieren, während bei uns in Deutschland die Studenten sich fast gar nicht um Sport kümmern oder, wenn sie es tun, abgesehen von wenigen Ausnahmen, doch meist nur recht Bescheidenes darin leisten.

Das deutsche Couleurwesen mit seinem Trinkzwang und der starken Inanspruchnahme seiner Anhänger für Äußerlichkeiten läßt einen wirklichen Sport unter seinen Anhängern nicht aufkommen. Lange Zeit wird noch darüber vergehen, ehe hierin eine Wandlung zum Besseren eingetreten ist.

Was in diesen Korporationen am Sport oder anderer körperlicher Betätigung getrieben wird, ist Spielerei im

Vergleiche zu dem wahren Sporte, wie ihn Sportsliebhaber treiben.

Allenfalls etwas Fechten, aber auch darin wird nichts Besonderes geleistet. Auf den Olympischen Spielen der letzten Jahre waren alle Nationen im Fechten vertreten, nur nicht die Deutschen mit ihren fechtenden Studenten.

Vor allem aber muß man sich an die Jugend wenden und diese zu körperlicher Betätigung anhalten. Begeisterung für eine gute Sache ist bei der Jugend ja so leicht erweckt.

Es geschieht nun heute ja erfreulicherweise hierin mehr, als es früher der Fall war, doch leider findet man immer noch Schulmänner, die sich dem Fortschritt der neueren Zeit, soweit er den Sport angeht, streng verschließen und ihren Zöglingen Schwierigkeiten in dieser Hinsicht bereiten.

Der Sport bildet Charaktere, er schafft dem Vaterlande einen gesunden, kräftigen Nachwuchs, und den brauchen wir Deutsche, die wir in der Welt nur Feinde und Neider haben, notwendiger als mit Wissenschaften vollgepfropfte Männchens.

Ich möchte nun auf das eigentliche Thema zurückkommen und kann dabei nicht umhin, auch andere Sportarten vergleichend zu streifen.

Es liegt mir völlig fern, den Rudersport als die allein seligmachende körperliche Übung hinzustellen. Das ist der Rudersport keineswegs, und ich weiß aus eigener Praxis den Wert anderer Sportarten sehr wohl zu schätzen.

Es gibt jedoch einen Punkt, auf den ich Nachdruck zu legen wünsche, und dieser ist, daß niemand, wie alt er auch sein mag, zu alt ist, um das Rudern im Sportsboote zu lernen und bis in das höchste Alter hinein auszuüben.

Als ich im Jahre 1911 zur Bestreitung der Meisterschaft der Niederlande in Amsterdam weilte, wurde ich einem achtzigjährigen Herrn vom Ruderklub „de Hoop“ vorgestellt, der in diesem hohen Alter noch dem Rudersporte im Sportsboote huldigte.

Wenn das auch eine Ausnahmeerscheinung sein mag,

so ist doch der Rudersport mehr denn irgendein anderer Sport für Herren in mittleren und älteren Jahren geeignet.

Die weit verbreitete Ansicht, daß das Rudern im Sportsboote eine große Anstrengung sei, ist durchaus irrig. Gewiß kann sich ein Ruderer, wenn er es will, im Sportsboote gehörig strapazieren, doch hat er es auch völlig in der Hand, sich zu schonen und die Natur zu genießen.

Selbst ein älterer Herr kann, wenn er einigermaßen in Übung ist, bequem eine Tagestour von 50 Kilometern machen und sich den ganzen Tag auf dem Wasser bewegen.

Dazu kommt noch als weiterer Vorzug des Rudersportes die gleichzeitige, allseitige Inanspruchnahme des Körpers.

Nahezu jede andere körperliche Übung ist mehr oder weniger einseitig und kann erst durch Abwechslung und Ergänzung zu einer umfassenden, den ganzen Körper ausbildenden Übung gestaltet werden.

Ich glaube daher nicht zu weit zu gehen, wenn ich behaupte, daß der Rudersport mehr denn irgendein anderer Sport geeignet ist, in angenehmster Weise zur Entwicklung eines harmonischen, kräftigen Körperbaues, sowie einer Kräftigung der inneren Organe beizutragen.

Gerade die Ausbildung der inneren Organe, der Lunge und des Herzens halte ich für besonders wichtig, denn hiervon hängt in späterem Alter sehr viel ab.

Das Verlangen nach großer Kraft und imposanten Muskeln ist gewiß ein sehr erstrebenswertes Ziel der Jugend, doch daraufhin alleine den ganzen Körper auszubilden halte ich für verfehlt, zumal da solche Bestrebungen nicht selten in Übertreibung ausarten.

Während meiner langjährigen Zugehörigkeit zum Rudersporte ist mir bisher noch kein Fall bekannt geworden, wo sich ein Ruderer einen dauernden Herzfehler zugezogen hat. Dagegen kenne ich eine ganze Reihe Turner, sog. Gipfelturner — wohlverstanden, ich spreche nur von diesen, — die sich durch die momentanen, enormen Kraftentwicklungen, wie solche zu Höchstleistungen erforderlich sind, dauernde Herzscheiden zugezogen haben.

Turner pflegen auch in der Regel im Rudersporte nicht das zu leisten, was man, nach ihrem Körperbau zu urteilen, erwarten müßte, nicht etwa, weil es dem Turner an Kräften fehlt, sondern weil es an Lunge und Herz mangelt oder weil das Herz infolge dauernder Überanstrengung gelitten hat.

Derartige Schädigungen des Herzens, wie solche aus häufigen momentanen Krafterleistungen entstehen können, sind beim Rudern und selbst beim Rennrudern, da sich der Organismus erst allmählich in die Anstrengung hineinarbeitet und anpaßt, nahezu ausgeschlossen.

Der Fußballspieler, der Läufer muß gleich ein leistungsfähiges Herz und eine gute Lunge mitbringen, der Ruderer bedarf dessen nicht sofort, er kann es sich vielmehr erst durch sachgemäßes, verständiges Üben erwerben.

Während weiter in den meisten anderen Sportsarten eine Teilnahme an Wettkämpfen mit den dreißiger Jahren aufhört, kann ein Ruderer noch weit über diese Jahre hinaus sich mit Erfolg an Wettkämpfen beteiligen.

Es gibt in dieser Hinsicht geradezu erstaunliche Beispiele. Ich nenne hier nur den jetzigen Amateurweltmeister im Einer H. T. Blackstaffe, der seine bedeutendsten Rennen fast alle in seinen dreißiger Jahren gewann und als Vierzigjähriger auf der Olympia-Regatta seine lange ruhmreiche, sportliche Laufbahn mit der Weltmeisterschaft krönte.

Auch bei uns in Deutschland gibt es eine ganze Reihe von ähnlichen Beispielen, die zeigen, daß sich auch ältere Leute am Rennrudersporte noch erfolgreich beteiligen können.

Allerdings sind solche Leute gezwungen, auf sich zu halten, und darin liegt ja auch gerade der hohe Wert des Rudersportes, wie des Sportes überhaupt, daß er seine Anhänger zur Mäßigkeit erzieht.

Wer sich sportlich auf der Höhe halten will, muß auch in den Wintermonaten einen geeigneten Lebenswandel führen und in allem Mäßigkeit bewahren. Junge Leute, die im Winter die Nächte verbummeln und sich in Alkohol und Tabak keine Mäßigkeit auferlegen können, sind für

unseren Rennrudersport nicht zu gebrauchen, da einerseits die kurze Zeit nicht hinreicht, sie körperlich auf die Höhe zu bringen, andererseits solche Leute nicht die Festigkeit zu besitzen pflegen, die erforderlich ist, um den strengen Anforderungen des Trainings im Boote bei harter Arbeit und außerhalb des Bootes Genüge zu leisten.

Nicht zuletzt genannt sei das Gefühl für Solidarität, das der Rudersport allen denen bringt, die nicht im Einer fahren; und das ist wohl die Mehrzahl der Ruderer. Im mehrruderigen Boote ist sich bald jeder bewußt, daß das Boot nur dann einen gleichmäßig schnellen und durch keine Schwankungen unterbrochenen Fortgang hat, daß der Steuermann nur dann genau geradeaus steuern kann, wenn jeder einzelne eine saubere und gleichmäßig starke Arbeit leistet. Deshalb steht der im schlechten Ruf, der „mauert“, d. h. nicht mitarbeitet oder nur so tut, als ob er am Fortgang des Bootes mithelfe.

In mehrruderigen Booten ist die Notwendigkeit der geistigen Zusammenarbeit, des „Sich-gegenseitig-Verstehens“ um so größer, je kleiner die Anzahl der Ruderer ist. Sie ist im Riemenboot größer als im Skullboot. Deshalb ist sie am ausgeprägtesten im Riemenzweier, demnächst im Vierer. Dieses „Sich-gegenseitig-Verstehen“, das einer Mannschaft nicht selten eine geringe Überlegenheit vor einer sonst besseren Mannschaft verleiht, zwingt den Ruderer, Charakter und Anlagen seiner Kameraden zu studieren. Und dies ist wohl ein Grund dafür, daß treue Kameradschaft und gute Freundschaft fürs ganze Leben in den Ruderkreisen häufig anzutreffen sind.

Vom erzieherischen Standpunkte sei noch erwähnt, daß der Rudersport seinen Jüngern Gelegenheit gibt, sich um die Verwaltung von Material und Geld zu bekümmern. Denn welcher andere Sportverein verfügt über eine solche Summe von Material, das noch dazu sorgsam behandelt werden muß? Jeder Verein verfügt über ein mehr oder weniger geräumiges Bootshaus, über eine große Anzahl von Booten, die viel Arbeit machen, und anderem Material.

Und die republikanische Art der Verwaltung der einzelnen Vereine gestattet auch dem jüngsten Mitgliede, Einblick zu gewinnen in diese Dinge, die ihn doch auch im späteren Leben beschäftigen werden.

Wer also überhaupt die Erkenntnis erlangt hat, daß der Sport keine Spielerei, kein Zeitvertreib der Müßiggänger oder dergleichen ist, daß er vielmehr ein außerordentlich wichtiges Hilfsmittel ist zur Stärkung der Volkskraft, ein Spender von Frohsinn und Glück für alle die, denen das Berufsleben wenig Bewegung und frische Luft gibt, und endlich ein Mittel zur Erziehung der Jugend zu lebensfrohen Männern, die stark bleiben den Anstürmen von Sorge und Not gegenüber — wer das erkannt hat, der findet im Rudersport folgende Vorzüge, die noch einmal kurz zusammengestellt seien:

Eine Sportart, die den Körper des Knaben gerade und schön entwickelt, die den Jüngling stärkt und ihm Gelegenheit gibt zu edlem Kampfe und die es dem Manne ermöglicht, seine Lebenskraft bis ins hohe Alter zu bewahren.

Eine Leibesübung, die stärkend auf alle Organe wirkt, da keine Bewegung entsteht, „die nicht mit der Bestimmung jedes Muskels und jedes dabei angewandten Knochenhebels im Einklang stände“.

Ein sportlicher Wettkampf, der unter edlen Formen verläuft, der aber als Vorbereitung ein rationelles oder, wie man zu sagen pflegt, ein solides Leben fordert.

Ein hygienischer Sport, da die Lungen auf dem Wasser frische Luft finden und der Einfluß von Licht und Luft auf die Haut infolge der leichten und zweckmäßigen Kleidung sehr günstig ist.

Ein Sport voller Ideale, da wir kaum je sonst eine Gelegenheit finden werden, auf einem derartig praktischen Wege die Welt zu durchfahren, da die gemeinsame Art der Arbeit tiefe Freundschaften schafft.

Wir nennen den Rudersport nicht den besten, nicht den idealen Sport. Wir kennen seine kleinen Nachteile. Aber

wir wissen, daß er zu dem Besten gehört, was wir Freunden einer gesunden Körperkultur empfehlen können.

Im übrigen sprechen die große Schar der Mitglieder von Rudervereinen und die Beliebtheit rudersportlicher Veranstaltungen bei allen Volksschichten hinreichend dafür, daß der Rudersport ein Betätigungsfeld starker und guter Menschen ist, würdig des stolzen germanischen Geschlechts.

Das Boot.

Von großer, oft allerdings auch verkannter Bedeutung für einen Erfolg im Rennen ist die Güte des Bootsmaterials. Wenn es auch hier und da vorgekommen ist und noch heute des öfteren beobachtet wird, daß auch in alten, oft sehr „ehrwürdigen“ Booten eine Reihe von Siegen erfochten wird gegen eine mit neuerem und besserem Material arbeitende Konkurrenz, so muß es doch als eine allgemeine Regel angesehen werden, daß zur Erlangung großer und vor allem erstklassiger sportlicher Erfolge die Anforderungen gerade hinsichtlich des zu verwendenden Bootsmaterials nicht hoch genug gestellt werden können. Und das gilt nicht nur von den Rennbooten, sondern ganz allgemein von allen Booten, in denen eine Mannschaft ausgebildet und trainiert wird, denn gar zu oft haben technische Fehler der einzelnen Ruderer ihren ursächlichen Grund in der mangelhaften Konstruktion oder dem schlechten Instandsein des Bootes oder einzelner Teile desselben und können mit einer Verbesserung oder Beseitigung derselben behoben werden. Man denke nur an die Folgen eines zu hoch oder zu niedrig liegenden Auslegers oder einer verbogenen und mit schlechter „Anlage“ versehenen Dolle.

Damit soll nicht gesagt sein, daß eine gute Mannschaft nicht auch in einem minderwertigen und veralteten Boote Hervorragendes leisten könnte oder gar von vornherein dadurch in ihren Siegeschancen beschränkt wäre, denn

das Ausschlaggebende ist schließlich nicht das Boot, sondern die Zusammenarbeit, die wohltrainierte Kraft und das Selbstgefühl der Ruderer; aber gerade dieses letztere wird außerordentlich gehoben durch die beruhigende Gewißheit, in einem in jeder Beziehung tadellosen Boote sein Bestes hergeben zu können, während auf der anderen Seite das Bewußtsein, einen „alten, schweren Kahn“ durchs Wasser ziehen zu müssen, besonders bei Junioren etwas Deprimierendes zu haben pflegt, zumal, wenn sie am Vorabend des Regattatages, wo von allen Beteiligten die zu erwartende Konkurrenz einer eingehenden Prüfung und Beurteilung unterzogen wird, einen mit großem Schneid noch einmal „Strecke fahrenden“ Gegner auch mit dem allerbesten Bootsmaterial ausgerüstet sehen.

In früheren Jahren bezogen unsere größeren Vereine ihre Rennboote fast ausschließlich aus England, das ja im Bootsbau vorbildlich gewesen ist, doch macht sich heute das allgemeine Bestreben mehr und mehr bemerkbar, die heimische Industrie auch in dieser Beziehung zu unterstützen, zu bevorzugen und ihr größere Aufträge anzuvertrauen, wodurch andererseits auch den Bootsbauern die Möglichkeit in die Hand gegeben wird, größere Erfahrungen zu sammeln und die Boote zu einem billigeren Preise zu liefern. Man kann wohl ohne Übertreibung sagen, daß die Erzeugnisse unserer bekannten deutschen Bootswerften denjenigen des Auslandes in jeder Weise ebenbürtig sind. Ich nenne hier nur die Firmen: Ferdinand Leux, Frankfurt a. M. — W. Deutsch, Stralau — Fr. Lürssen, Aumund-Vegesack — Aug. Stämpfli, Breslau-Zetlitz — Havelwerft vorm. Hoffmann & Co., Potsdam — Johann Ratz, St. Gilgen u. a. m.

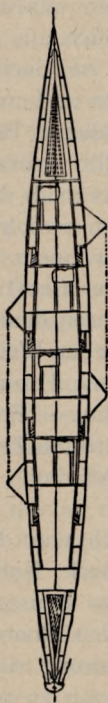
Dasselbe gilt auch zugleich von den Anstrichmitteln und seien hier die Firmen: Beck, Koller & Co., Berlin — Max Schindler, Berlin — Hugo Leussen, Zeitz genannt.

Wenden wir uns nun zu den Booten selbst, so haben wir zunächst über die Benennung der einzelnen Typen einige orientierende Bemerkungen zu machen.

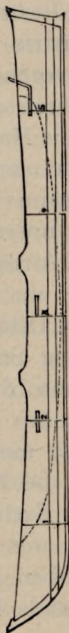
Man unterscheidet nach dem Aufbau des Bootsrumpfes Rennboote und „klinker gebaute“ oder Gigboote, welche letztere hauptsächlich zur Ausbildung des Ruderers, zum Vortraining und zu Tourenfahrten benutzt werden, in vereinzelt Fällen allerdings auch Rennzwecken dienen können, so z. B. bei den mehr einen internen Charakter tragenden Schülerregatten, beim sogen. „Dauerrudern“ oder auf den skandinavischen Regattaplätzen, wo die meisten Konkurrenzen, wohl wegen des rauhen Wassers, in den stabileren



Einskuller der Bootswerft Fr. Lürssen, Aumund-Vegesack.



Halbausleger-Viergig.

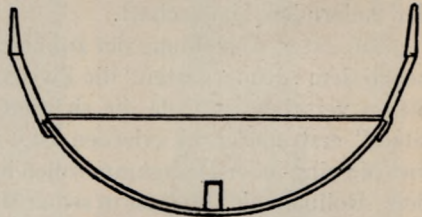


Dollenzweiergig mit festen Sitzen (zur ersten Ausbildung [sehr geeignet]).

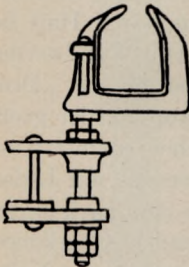


„Inriggigis“, d. h. gedeckten Dollengigvierern oder -Zweiern ausgefahren werden.

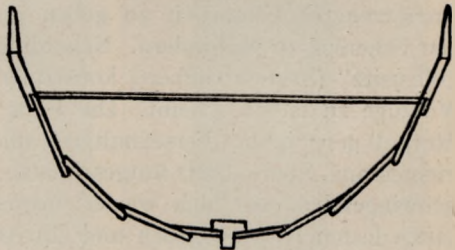
Die beigegebenen Abbildungen erläutern ohne viele Worte am besten die charakteristischen Unterschiede zwischen Renn- und Gigbooten. Weiter spricht man von Ausleger- und Dollenbooten, soweit angedeutet werden soll, ob sich die Dollen, d. h. die Auflagen, Gabeln, in denen sich die Riemen bzw. Skulls bewegen, an besonders konstruierten, meist aus hohlen Eisenrohren bestehenden Auslegern be-



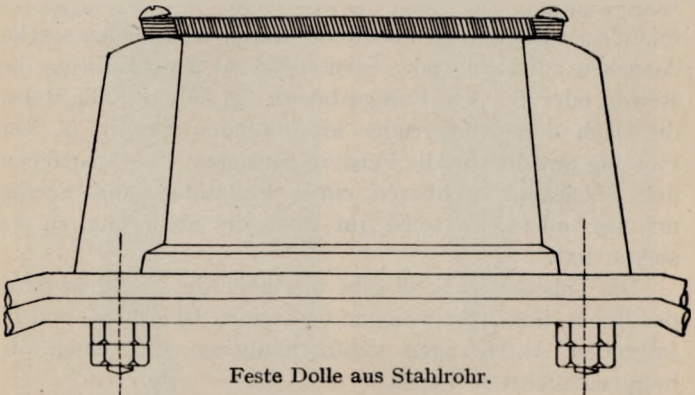
Rennboot (Querschnitt).



Drehdolle.



Tourenboot (Querschnitt).

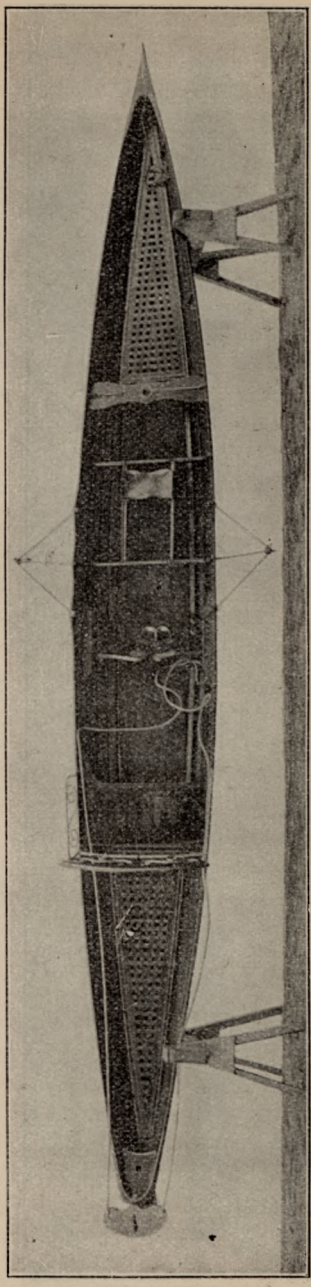
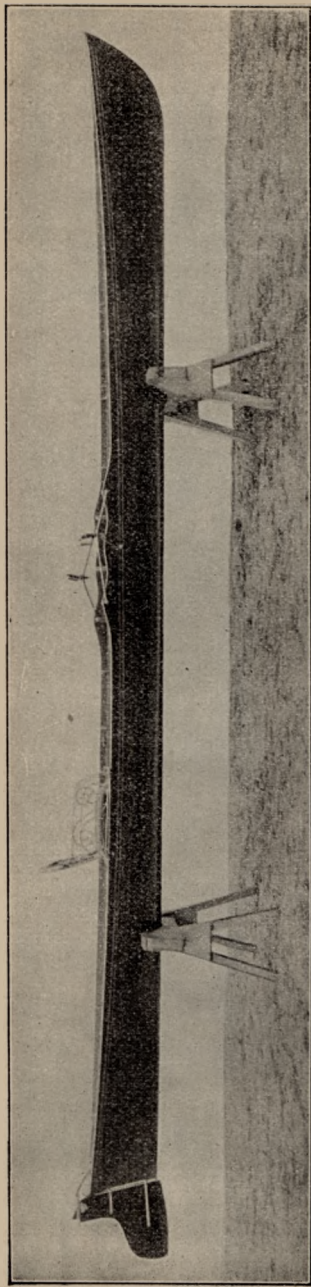


Feste Dolle aus Stahlrohr.

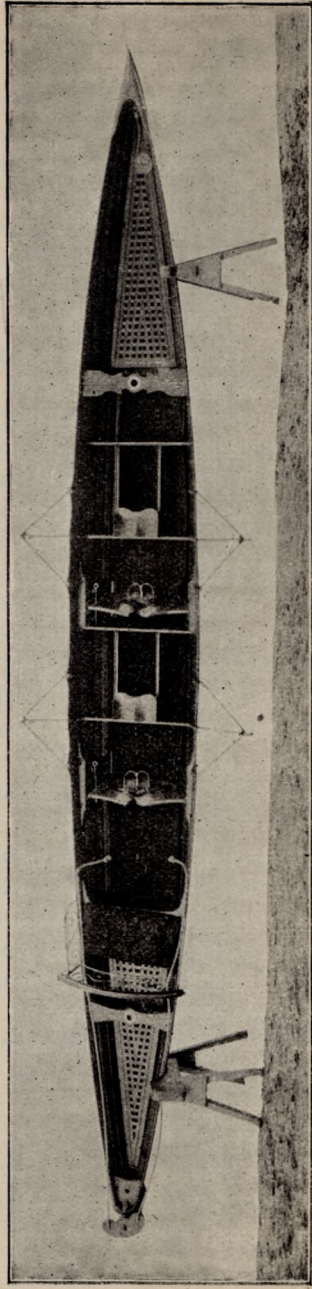
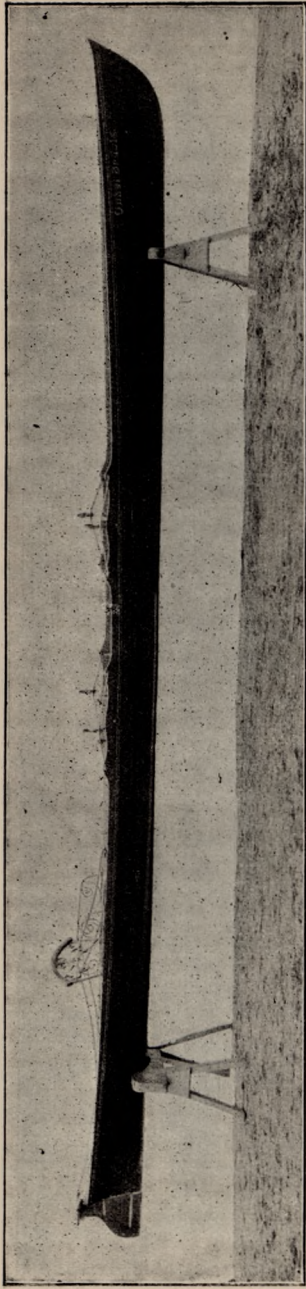
finden oder direkt an der Bordwand angebracht sind. Es gibt feste und bewegliche, sog. Drehdollen, letztere werden hauptsächlich in Skullbooten benutzt, sind jedoch auch bei Riemenbooten, z. B. den Tourenbooten, sehr praktisch und erfreuen sich auch bei Rennvierern und -achtern einer immer steigenden Beliebtheit, stellen andererseits aber auch höhere Anforderungen an die Technik und Zusammenarbeit der rudernden Mannschaft.

Zur ersten Ausbildung der zukünftigen Rasseleute dienen neben dem „Ruderkasten“ die Zweiergigs, welche mit festen Sitzen versehen sind, da die richtige Benutzung des „Rollsitzes“ erst später zu erlernen ist. Der Rollsitz läuft auf vier Messing- oder Hartgummirollen in ebensolchen Schienen, den „Rollbahnen“, und ist in seiner Modellierung dem Gesäß des Ruders möglichst angepaßt, um einen festen Halt bei angestrenzter Beinarbeit zu geben und ein Wundwerden der Schenkel zu verhindern. Neuerdings ist ein sog. „Dreierollsitz“ (System Gelbert) konstruiert worden, der große Vorzüge zu haben scheint. Die Füße ruhen in meist aus Rotguß gefertigten „Fersenhaltern“ und werden mit Lederriemen am „Stemmbrett festgeschnallt, um dem nach hinten schwingenden oder sich wieder aufrichtenden Oberkörper einen festen Halt zu geben und ein Abrutschen des Fußes zu verhindern, was meistens ein Durchtreten der dünnen Bootswandung zur Folge haben dürfte. — In den steuermannlosen Booten wird entweder durch verschieden starkes Anziehen auf Back- oder Steuerbord die Fahrtrichtung bestimmt oder mit dem Fuß gesteuert. In diesem Falle stehen die nach dem Steuerruder hinführenden Drähte in Verbindung mit der um die Ferse in geringem, aber ausreichendem Spielraum drehbaren einen Fußauflage des Schlagmannes, oder wer sonst im Boot die Steuerung zu besorgen hat.

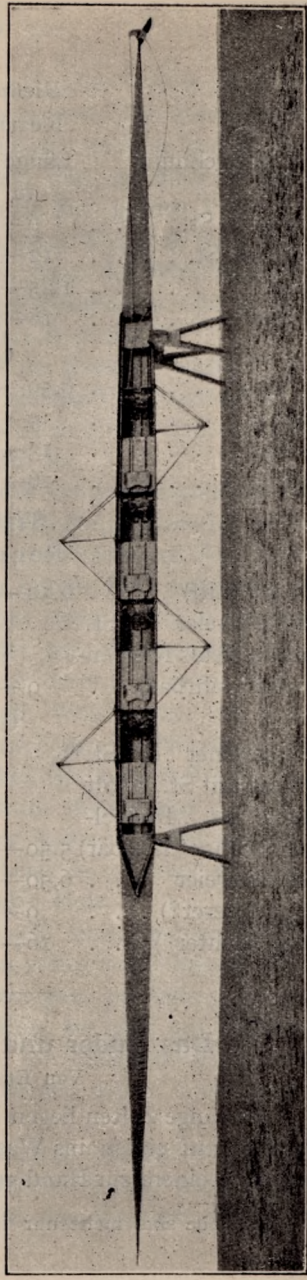
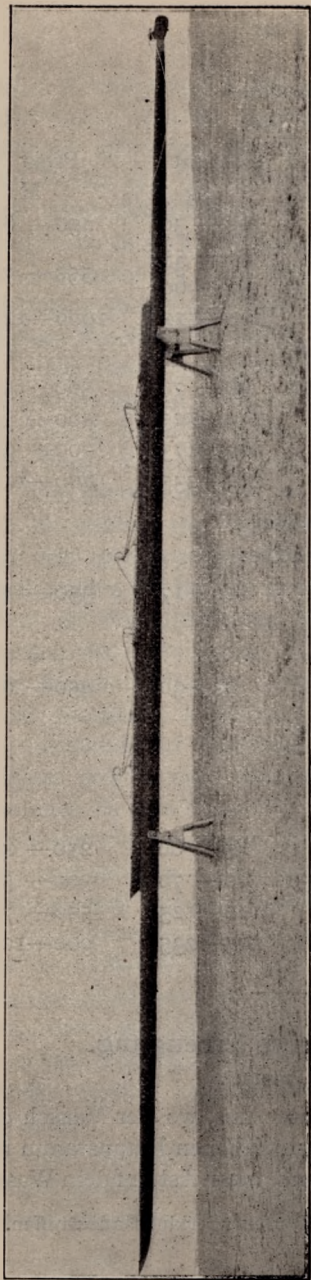
Die Tabelle auf S. 38 gibt uns über die einzelnen Arten der Boote, ihre Abmessungen usw. einen Überblick, und die folgenden Abbildungen veranschaulichen uns einige der hauptsächlichsten Typen.



Einskuller.



Doppelskuller mit Segeleinrichtung und einklappbaren Auslegern.



Rennvierer mit Drehrollen.

Riemenboote.

Rennboote:

Bezeichnung	Länge m	Gewicht kg	Preis M.
Zweier o. St.	9—11	23—30	450—650
Vierer o. St.	12—14	48—55	550—750
Vierer	12,5—15	50—60	
Achter	18—20	100—112	1000—1400

Gigs:

Zweier	6,50—8,50	60—70	300—500
Vierer	9—11	110—125	500—700
Sechser	13—15	160—175	700—900
Achter	16—18	215—235	800—1100

Skullboote.

Rennboote:

Einer (Skiff)	6,50—9	10—17	350—450
Doppelzweier o. St. (oft auch als Riemen- zweier fahrbar) . . .	9—11	23—30	450—650

Gigs:

Klinkereiner o. St.*) (wenn mit St., so oft auch als „Doppel- zweier ohne“ fahrbar)	5,50—7	45—60	250—400
Doppelzweier	6,50—8,50	60—70	300—550
Doppelvierer*) . . .	9—11	110—125	550—750
Doppelachter*) . . .	16—18	215—235	900—1200

Das Ruder und seine Erzeugung.

Von Emil Praetzel.

Sehr lange Zeiten liegen hinter uns, wo der Mensch das erstemal auf einem ins Wasser gefallenen Baumstamm reitend, mit einem zur Hand genommenen Ast auf dem Wasser

*) Solche sind meist nur in Tourenruderklubs anzutreffen.

sich fortbewegt und damit war in grauer Vorzeit das Ruder, oder zuerst wohl das Paddel erfunden. Die Menschen der Steinzeit, diejenigen der Pfahlbauten kannten bereits Kahn und Ruder und ist anzunehmen, daß, da diese Menschen sich schon schmückten, sie auch Zeit fanden ihrem Vergnügen zu leben und dieses auf dem Wasser in ihren primitiven Fahrzeugen auch fanden, denn die Wasserjagd und Fischfang gehörten zu ihren Beschäftigungen, welche ihnen Nutzen brachte und sicher Freude gewährte.

Viele Jahrtausende benutzt der Mensch bereits das Ruder, wenn es ihm auch nie in solcher Vollkommenheit zur Verfügung stand wie heut, wo es zu einem Sportwerkzeug von hoher Vollendung geworden ist.

Von allem Anfang an ist jedes verarbeitungsfähige Holz zur Herstellung von Paddeln und Rudern verwendet worden. Für die zum heutigen Rudersportbetriebe zur Verwendung kommenden Ruder gibt es aber nur ein Holz auf der ganzen Welt, das der canadischen Fichte, deren beste, in den Sägewerken der canadischen Wälder bereits sortierten Stücke die Eigenbezeichnung „Spruce“ haben. Dieses Holz ist weiß, feinjährig, leicht und steif. Wohl haben wir hier in Deutschland und Österreich und Schweden-Norwegen auch Hölzer, welche dem canadischen Spruce möglichst gleichkommen, in dem feinen Wachstum aber ist das canadische Holz nicht zu erreichen. Unsere hiesigen Hölzer sind meist viel grobjähriger, wenn auch ebenso leicht, aber auf keinen Fall so steif wie das canadische Holz.

In neuerer Zeit ist noch ein sehr feines leichtes Holz von der Westküste N.-Amerikas, das columbische Spruce, in den Handel gekommen und wird sehr gern zu Rudern verarbeitet, dieses ein rötlich-gelbes Holz, ist aber nur anfänglich steif und läßt sehr leicht nach, wird biegsam und daher für Ruder, welche Rennzwecken dienen sollen, nicht zu verwenden.

Seit beinahe $\frac{3}{4}$ Jahrhunderten werden in England Ruder hergestellt, deren Form von der jetzt noch üblichen wenig abweicht, denn schon in den vierziger Jahren des

vorigen Jahrhunderts ist bei den großen englischen Regatten die Löffelform des Blattes benützt worden. Auch in den Abmessungen des Ruders hat sich in dieser langen Zeit wenig geändert, denn diese ergaben sich eigentlich ganz von selbst und können auch heut weder unter, noch überschritten werden, denn die zur Verfügung stehende menschliche Kraft setzt die Grenze fest.

Ist also die Grundform fast die gleiche geblieben, so hat sich doch die Herstellung gegen früher wesentlich ändern müssen. Die in den Handel kommenden Sprucebohlen, welche zu Rudern verarbeitet werden, haben zum Teil die Länge von 4 Meter, sind 23 : 7,5 cm stark und geben in den wirklich besten Stücken wohl 2 Ruder, meist aber nur 1 Ruder und 1 Scull. Ich sehe heut noch, wie ich vor 30 Jahren einmal die Bootswerft von G. Tarrier in Berlin besuchte, englische Rudermacher bei ihrer Tätigkeit. Eine solche Holzverwüstung habe ich mir gar nicht vorstellen können.

Die Bohlen waren in der Diagonale aufgeschnitten, dann das Ruder mit dem Modell auf die flache Seite aufgezeichnet, und nun standen die Leute darauf und hieben mit der Krummaxt, das ganze Holz, was nicht zum Ruder gehörte, einfach weg. Auf meine Frage, warum dies geschieht, wurde mir die Antwort, ein gehauenes Ruder sei besser, als ein geschnittenes. Diese Arbeitsmethode hat sich bei den englischen Rudermachern noch sehr lange Zeit erhalten und wurde mir dies von Herrn Oberbaurat W. Rettig, welcher des öfteren Gelegenheit hatte, die Londoner Rudermacher zu besuchen, wiederholt bestätigt.

Vor 30 und mehr Jahren habe ich auch schon versucht, Ruder herzustellen, die Schwierigkeiten aber bei Beschaffung der geeigneten Hölzer und das Vorurteil der deutschen Ruderer gegen die deutschen Arbeiten, ließen mich wieder davon abkommen.

Eine Frage aber konnte ich mir lange nicht beantworten, warum wüsten die englischen Rudermacher so mit dem doch verhältnismäßig teuren canadischen Holze. Ist denn

wirklich etwas daran, soll ein gehauenes Ruder besser sein, als ein mit der Säge geschnittenes?

Diese Frage war eigentlich müßig, denn sie beantwortete sich später von selbst, wie Rettig in seiner Bootbauerei Ruder herstellen ließ. Er brach gleich mit der Verwüstung des Holzes durch die Axt und ließ die Ruder mit der Säge herausschneiden, und die Ruder waren zum Erstaunen seiner englischen Arbeiter genau so gut, wie die nach früherer Art hergestellten.

Rettig machte nun noch einen Schritt weiter, er ließ Ruder von deutschen Arbeitern herstellen, und das Resultat war, die Ruder waren ebensogut, wie diejenigen der englischen Arbeiter. Diesem Resultate konnte eigentlich nicht mehr genommen werden, aber der deutsche Konstrukteur war damit nicht befriedigt, er sagte sich, wenn man das Ruder innen hohl machen könnte, so müßte es doch leichter und vielleicht auch steifer werden. Diesen Gedanken hat Rettig in einer genialen Weise verwirklicht, er hat das hohle Ruder erfunden. Mit diesem Schlage war die englische Rudermacherei überholt, denn die Hohlrunder von Rettig entsprachen durchaus den an sie gestellten Anforderungen, sie waren leichter und infolge ihrer Konstruktion auch steifer als die Ruder mit vollem Schaft, aber natürlich auch teurer als diese, was ihnen wohl bei ihrer Einführung Schwierigkeiten machte.

Nachdem Rettig persönlich die Fabrikation aufgegeben hatte, gab es eigentlich deutsche Rudermacher nicht mehr; die deutsche Fabrikation ließ nach, es wurden nur noch hier und da wenige Ruder erzeugt, welche dem englischen Material in keiner Weise mehr gleichkamen, und das englische Erzeugnis dominierte mehr denn je im deutschen Rudersport bis in die letzte Zeit hinein. Etwa 12 Jahre nach Rettigs Arbeiten habe ich 2 Jahre lang versucht, von mir hergestellte Ruder auf den deutschen Markt zu bringen, aber leider ohne Erfolg. Das Rettigsche Hohlrunder habe ich nachgemacht und damit dieselben guten Resultate erzielt, wie vordem Rettig selbst, aber es fand keine Aufnahme, es

war eben zu teuer. Aber bei diesen Arbeiten kamen neue Gedanken und diesen ließ ich sofort die Tat folgen.

Rettig stellte einen hohlen, langen Kasten her, dem er oben das Blatt einfügte. Diese eigentlich schwierige Arbeit ersetzte ich dadurch, daß ich den Stiel nicht am Hals des Ruders aufhören ließ, sondern diesen bis zur äußersten Blatende durchführte und die beiden Seitenteile des Blattes, rechts und links, anleimte. Damit war das Ruder erfunden, wie es heut noch in beinahe derselben Konstruktion von mir auf den Markt gebracht wird.

Die uns zur Verfügung stehenden Hölzer sind im Laufe von 20 Jahren im Preise ganz bedeutend gestiegen, so kostete eine Bohle von 13 Fuß Länge, 9×3 Zoll Stärke, früher 8—9 Mark, heut 12—14 Mark, sodann ist die Qualität auch geringer geworden, das zu Rudern verwendbare Holz ist nicht mehr so astrein wie früher, denn erstens sind die canadischen Sägewerke infolge der großen Nachfrage nicht mehr so peinlich in der Auswahl, und dann sind sie auch wirklich kaum noch so viel erstklassiges Material zu erzeugen imstande, wie verlangt wird, denn der Bau von Flugmaschinen nimmt auch gewaltige Mengen dieses Materials auf.

Wenn nun auch noch die englische Ruderfabrikation zum Teil an der alten Herstellungsweise, das Ruder aus einem ganzen, vollen Stück herzustellen, festgehalten hat, so hat die deutsche Fabrikation, gezwungen durch die höheren Materialpreise, eine andere Arbeitsmethode einführen müssen, und zwar diejenige der verleimten Ruder. Diese Herstellungsart ist aber durchaus keine schlechtere, sofern die Arbeit des Leimens sorgfältig und sachgemäß geschieht. Schon guter Tischlerleim hält jede Leimfuge, wenn diese durch Lack geschützt ist. Wir haben aber jetzt Leimprodukte, welche in jeder Hinsicht zuverlässig und nach genügender Erhärtung auch wasserbeständig sind.

Ein in seinen einzelnen Teilen gut verleimtes Ruder ist aber auch beständiger, es ist dem Verziehen lange nicht so unterworfen, wie ein aus einem ganzen Stück geschnittenes Ruder. Die für den heutigen Rudersportbetrieb benützten

Ruder teilen sich von selbst in mehrerlei Arten. Für Übungs- und Tourenboote, bei denen das Ruder überhaupt einen größeren Slipp im Wasser hat und wo es auf ein Mehrgewicht und auch etwas größere Durchbiegung nicht ankommt, ist das Ruder mit vollem Schaft durchaus an seinem Platz.

Aber bei der heutigen Konstruktion der Rennboote und dem hohen Stande der Rudertechnik hat sich das Ruder naturgemäß entsprechend anpassen müssen. Da jedes Kilogramm unnützen Gewichtes im Rennen einen Nachteil, wenn auch nur von Bruchteilen einer Sekunde, bedeutet, so mußte natürlich darauf hingearbeitet werden, möglichst leichte und steife Ruder und Skulls herzustellen. Der Rudermacher war gezwungen, mit der fortschreitenden Rudertechnik gleichen Schritt zu halten. So ist man allmählich zur Konstruktion der heutigen modernen Hohlrieme übergegangen, die jetzt das beste und praktischste Rennmaterial abgeben. Wir deutschen Rudermacher waren aber bereits vor 20 Jahren mit unseren Ansichten so weit, wenn auch das Hohlrunder in seiner Konstruktion noch nicht so auf der Höhe stand, wie das heutige Rennrunder. Daß aber das Hohlrunder heute zur Geltung kommt, haben wir eigentlich den englischen Rudermachern zu danken. Nicht, daß uns von dort Hohlrieme gegeben wurden, nein, von dort kam das doppeltgekehlte Ruder, welches eigentlich den Übergang bildete. Das doppeltgekehlte Ruder hat einen wahren Siegeszug durch die Welt gemacht, und warum? Die Sache ist sehr einfach. Beim doppeltgekehlten Ruder ist der Außenhebel um so viel erleichtert, wie durch die Kehlung Holz weggenommen worden ist. Diese Erleichterung des Außenhebels hat aber sehr viel zu sagen. Nehmen wir einmal ein Achterrennen über 2000 Meter an und das Gewicht eines Riemens mit vollem Schaft im Boot zu $4\frac{1}{4}$ Kilo, so haben die Ruderer eine Arbeitsleistung von etwa 34 Kilo in etwa 220 Ruderschlägen über 2000 Meter zu bewegen, also etwa $3\frac{3}{4}$ Meterkilogramm.

Die gegnerische Mannschaft hat aber doppeltgekehlte Ruder, deren Gewicht bei dem gleichen Volumen $3\frac{1}{4}$ Kilo

beträgt, so ist deren Arbeitsleistung nur $2\frac{1}{5}$ Meterkilogramm. Wenn wir jetzt noch in Betracht ziehen, daß beim doppelgekehlten Ruder der Außenhebel um faßt 1 Kilo leichter ist als beim Vollriemen, so liegt der Vorteil wohl zutage. Letztere Mannschaft ist um soviel lebendiger, als sie das Mehrgewicht überhaupt nicht zu bewegen hat. Dies ist das ganze Geheimnis des doppelgekehlten Ruders.

Um bei einem Vollriemen das Gleichgewicht zwischen beiden Hebeln herzustellen, ist eine Belastung des Handhebels von durchschnittlich 2 Kilogr., bei einem Ruder mit erleichtertem Außenhebel von $1\frac{1}{2}$ Kilogr. erforderlich. Der Ruderer wird also bei 220 Schlägen einen einmaligen Druck auszuüben haben, der 110 Kilogr. in der Sekunde beträgt. Diese Leistung ist an sich nicht schwer, aber immerhin unnötig.

Das doppelgekehlte Ruder würde also das Ideal aller Ruder sein, wenn es nicht einen sehr großen Fehler hätte. Auf den ersten Blick mag dessen Querschnitt vielleicht als der geeignetste erscheinen, da er der Trägerform ähnlich sieht. Diese ist aber bei Holz nicht angebracht, weil der auf Biegung beanspruchte Außenhebel sich in der Längsrichtung verzieht. Die Rückwand beim gekehlten Riemen ist andererseits aber zu schwach, den ganzen Druck allein aufzunehmen und weist daher sehr bald kleine Bruchstellen auf. Auch wird das Ruder nur im Anfang steif sein und nach kurzem Gebrauch schon seine Eigenschaft als Rennruder verlieren, da ihm das so nötige Seitenholz fehlt. Allen letztgenannten Übelständen ist aber mit dem jetzigen modernen Hohlruder abgeholfen, es entspricht durchaus allen Anforderungen, welche die Rudertechnik an ein solches stellen muß, es ist leicht im Außenhebel und durch die Verleimung so steif herzustellen, wie erforderlich, und was die Hauptsache ist, es besitzt das ihm so notwendige Holz an den Seiten des Außenhebels, welches vor den seitlichen Verdrehungen schützt, das aber gänzlich dem doppelgekehlten Ruder genommen ist.

In meiner Praxis als Rudermacher habe ich noch nie

mich über die Arbeit eines Ruders im Wasser mit Rennruderern unterhalten können, diese ist aber nicht so unwichtig, daß man darüber gar nicht sprechen dürfte.

Wenn die möglichst günstigste Ausarbeitung des Stieles für das gute Ruder wichtig ist, so erst recht die richtige Form des Blattes. Es sind von mir die verschiedensten Blattformen ausgearbeitet worden, solche mit weniger als 7 cm Krümmung eignen sich direkt nur für schwere, breite Boote, jedoch kann der Blattschwung bis zu 8 cm beim Rennvierer und -achter ansteigen, darüber hinaus darf nicht mehr gegangen werden, da der etwaige Gewinn beim Einsatz, das festere Wasserfassen, entschieden beim Ausheben des Blattes, beim Ende des Zuges durch ein entsprechendes Abstoppen wieder ausgeglichen wird, ein direkter Vorteil also nicht entsteht.

Sind die Ruder aber zu steif gearbeitet, und hat das Blatt einen zu großen Schwung (Krümmung), so entsteht beim Durchzug ein Zittern im Blatthals, das Blatt wird zitternd auf- und niederbewegt, hat also keinen festen Halt im Wasser gefunden und die Ruderarbeit ist in Frage gestellt.

Die Blattbreite kann auf keinen Fall als feststehend angesehen werden, denn jeder Mann im Boot wird entsprechend seiner Kraft auch die entsprechende Blattbreite haben müssen. Normal gebe ich diese mit 16 cm an, von da wird sie sich auf- und absteigend bewegen müssen. Die Blätter mit Innenrippe, welche dem Blatte die nötige Steife und Zugkraft gibt, befinden sich zur Zeit noch in überwiegender Mehrzahl, weil solcher Art ausgearbeitete Ruder ein weiches Arbeiten im Wasser gestatten. Die Wasserfäden gleiten an der Innenrippe ab, das Blatt hat einen gewissen Slipp. Beim Übungsboot, beim Tourenboot, überhaupt allen breiten und schweren Booten, ist dieses Abweichen notwendig, denn die schwerer bewegliche Masse bedingt dieses, aber beim Rennboot sollte das Blatt möglichst ohne Innenrippe gefahren werden. Allerdings bedingt dies eine Änderung der Rudertechnik, auch kann das Blatt nicht so groß gehalten werden, wie Blätter mit Innenrippe, denn der

Ruderer muß mehr Kraft beim Anriß aufwenden, da das rippenlose Blatt eine größere Fläche Wasser fest angreift. Die Bewegung des Blattes, des Ruders, im Wasser ist nur eine geringe bogenartige Verschiebung in der Senkrechten zur Längsachse des Bootes, es entstehen, der geringen Neigung des Blattes im Wasser entsprechend, S-förmige Wellenbildungen, welche von oben nach unten dem Blatt entlanglaufen. Diese Äußerung des Wassers noch für die Fortbewegung des Bootes auszunützen, kann nur möglich sein, wenn das Blatt diesen Bildungen entsprechende Widerstände hat, deren Form noch der Feststellung bedarf. Ein solcher Art hergestelltes Ruder stellt dann aber auch das Höchste dar, was die Technik des Rudermachers leistet.

Das zur Ruderanfertigung besonders ausgewählte Holz muß möglichst lufttrocken sein, ehe es mittels Sägemaschinen in die benötigten Einzelteile zerlegt wird. Diese unterstehen nochmals einer gründlichen Lagerung, teils zur Trocknung des Holzes, teils aber auch, damit sich die geschnittenen Stiele der entsprechenden Eigenart nach verziehen, werfen können. Die solcher Art getrockneten Hölzer werden nun sortiert, nach Back- und Steuerbordruder, wie sie sich nach dieser oder jener Seite hin gezogen haben. Die rechte Seite des Holzes, also diejenige, welche nach dem Herz des Stammes gelegen ist, soll stets nach dem Rücken des Ruders genommen werden, da sie eine größere Steife garantiert. Nachdem der Ruderstiel auf allen Seiten den gewollten Abmessungen entsprechend geformt ist, wird das Blatt angeleimt und mit der Bandsäge im rohen vorgeformt.

Bei hohlen Rudern geht natürlich die maschinelle Aushöhlung des Stieles voraus, auf welches dann der sogenannte Rücken geleimt wird.

Die Leimung muß natürlich heut nicht mehr mit Tischlerleim geschehen, wengleich auch dieser noch seine Schuldigkeit tut, sondern mit einem Leim, welcher neben leichter Verarbeitung eine äußerste Bindekraft und genügende Wetter- und Wasserbeständigkeit haben muß. Auch die

hohlen Ruderstiele erhalten nach ihrer rohen Vorformung die Blattansätze angeleimt. Nach Beendigung dieser Arbeit werden die Ruder von neuem gelagert, damit sie sich aufs letzte ziehen und strecken können, bis ihre Eigenbewegung aufhört.

Nun kommt das so vorgerichtete rohe Ruder in die Hände des Kehlers oder des eigentlichen Rudermachers, der zuerst die hohle Innenseite des Blattes formt, dann wird der Rücken des Ruderblattes genau der Form entsprechend gebildet und dann der Stiel bearbeitet. Diese Arbeit ist sehr wichtig, denn das Aushobeln des Stieles trägt viel dazu bei, ein Ruder steif oder schwach zu gestalten.

Ist die ganze Arbeit vom Rudermacher beendet, so kommt das Ruder in den Lackierraum, wo es einer viermaligen Lackierung mit bestem Ruderlack unterzogen wird, Die Bekupferung wird erst nach der Lackierung aufgebracht, da das Ruder unter dem Kupfer unbedingt Lack haben muß.

Eine gute Lackierung erhöht nicht nur die Lebensdauer, sondern auch die Leistungsfähigkeit des Ruders, deshalb sollten diese an keiner Stelle schadhafte sein, denn Fichtenholz saugt sehr gern Wasser auf, was unbedingt vermieden werden sollte. Aus diesem Grunde empfiehlt es sich, die Ruderblätter möglichst mit einem farbigen Anstrich zu versehen.

Ruder, welche in festen Dollen gefahren werden, sind an der Anlage anders gearbeitet, als solche, welche in Drehdollen benutzt werden. Ebenfalls ist der Beschlag und die Beledung verschieden.

Das Charakteristische daran ist, daß der Metalldollen sich um einen ganz durchgehenden Stahlstift dreht, der oben fest im Stahlbügel und unten im Führungsstück und mit einer Mutter festgeschraubt ist. Ein lösen der einzelnen Teile und ein klapprigwerden des Dollens, auch eine Veränderung seiner Schräge, der Anlage, ist ganz unmöglich.

Die sogenannte Ruderknagge ist veraltet und sollte nicht mehr zur Anwendung kommen.

Zur Belederung wähle man stets bestes Roßleder oder Rindleder harter Gerbung, für Ruderpflocke Sohlleder.

Die Holzausfütterung fällt dabei ganz weg, die Anlage bleibt stets die gleiche und die Belederung wird sehr geschont. Größte Haltbarkeit bei geringstem Gewicht. Die Dollen, sowie der verbesserte Ringbeschlag, sind meine Erfindungen und haben sich in der Praxis außerordentlich bewährt.

Abmessungen von Rudern und Skulls.

Riemenlänge für Rennachter	3,74
Innenhebellänge	1,14
Riemenlänge für Rennvierer	3,68—3,70
Innenhebellänge	1,12—1,13
Skull für Renneiner	2,85—3,00
Innenhebellänge	0,82—0,86
Skull für Tourenboot	3,00
Innenhebellänge	0,82.

Gewichte guter Ruder und Skulls.

1 Ruder mit vollem Schaft	4—4 ¹ / ₂ kg
1 Rennruder mit hohlem Schaft	3—3 ¹ / ₂ „
1 Skull mit vollem Schaft	2—2 ¹ / ₄ „
1 Skull mit hohlem Schaft	1 ¹ / ₂ —1 ³ / ₄ kg.

Theorie des Ruderns.

In bezug auf den Ruderstil und die dem Rudern zugrunde liegende Theorie teile ich die Ansicht der meisten Autoritäten, daß es einen bestimmten Stil, der unter allen Umständen als der beste anzusprechen ist, nicht gibt.

Wenn ich trotzdem den alten orthodoxen englischen Stil, den uns Rettig, unser größter, ja vielleicht einziger Wissenschaftler auf diesem Gebiete, in seinem „Geheimnis des englischen Schlages“ geschildert hat, für den besten halte,

und gewisse Reformbestrebungen in dieser Richtung, wie sie beispielsweise Rauscher auf Grund der Rettigschen Theorien einzuführen versucht hat, anerkenne, so geschieht das meinerseits in erster Linie deshalb, weil ich der Ansicht bin, daß es für den deutschen Rudersport nur von Vorteil sein kann, wenn man möglichst einen bestimmten Stil bei uns einzuführen versucht.

Was uns Rettig vor 25 Jahren, als er aus England zurückkehrte, über das Rudern der Engländer in Henley berichtet hat, das trifft auch jetzt noch zu, und man denkt heute drüben nicht daran, von dem Alten und Bewährten abzugehen.

Auch die Erfolge der Belgier haben daran nichts geändert, denn die Versuche einzelner Klubs anlässlich der belgischen Siege besagen garnichts. Die Siege der Belgier waren Erfolge älterer gereifter Ruderer über junge Universitätsrunderer.

Solche Erfolge werden stets vorkommen, denn der ausgewachsene Ruderer Ende der zwanziger Jahre ist dem jungen Ruderer von 20 Jahren, der noch nicht über die Knochenfestigkeit des älteren verfügt, entschieden überlegen. Zudem ist der belgische Schlag, der so viel von sich reden gemacht hat, auch teilweise völlig verkannt worden; er ist absolut nicht so kurz wie er geschildert wurde. Die Belgier gehen mit dem Oberkörper nicht so weit in die Auslage wie die Engländer, sie schwingen ferner weniger weit zurück, dafür benutzen sie aber Rollbahnen, die etwa 10—15 cm länger sind, als die normalen Rollbahnen, wie die Engländer und wir sie benutzen.

Wer eine derartig lange Rollbahn benutzt, braucht, das ist ohne weiteres einleuchtend, sich nicht so weit zur Auslage vorzubeugen und nicht so weit zurückzuschwingen.

Auch die Amerikaner und die Kanadier rudern mit sehr langen Rollbahnen und schwingen daher wenig.

Andere Abmessungen und Maße am Materiale, dem Boote und den Riemen, bieten uns eine weitere Erklärung für den scheinbar so kurzen belgischen Schlag. Der Innen-

hebel der belgischen Riemen ist beispielsweise kürzer als der Innenhebel der von den Engländern und uns benutzten Riemen. Dadurch wird der Schlag gleichfalls länger. Es kommt also, wenn man sich alles näher beschaut, ungefähr auf dasselbe heraus. Der Stil ist nicht das entscheidende.

Das beweisen uns auch unsere gegenwärtig besten deutschen Riemenmannschaften vom Ludwigshafener Ruderverein und vom Mainzer Ruderverein, die einen durchaus verschiedenen Stil rudern und beide außerordentlich schnell sind.

Auch der englische Stil hat seine Schattenseiten; seine gute Ausführung erfordert viel Kraft und eine schwächliche Mannschaft wird ihn kaum über 2000 m mit der gleichen Exaktheit ausführen können.

Jedoch sei nochmals erwähnt, daß es unbedingt sehr viel für sich hat, wenn man in einem Lande, in dem der Rudersport so mächtig Wurzeln geschlagen hat wie in unserem Vaterlande, sich bemüht, möglichst einheitlich zu rudern.

Nicht zum mindesten darauf, daß man sich drüben seit Jahrzehnten über den geeigneten Stil im klaren ist, beruht die Überlegenheit des englischen Rudersportes in der Welt.

Nun zum näheren Thema. Vorausschicken möchte ich, daß nachfolgende Ausführungen in erster Linie für den Laien und für den Anfänger bestimmt sind. Ein Ruderlehrer oder Trainer muß selbst wissen, was er zu tun hat.

Zunächst möchte ich erwähnen, daß man nach Art der verwendeten Ruder, zwei Arten sportlichen Ruderns unterscheidet.

Das Rudern mit einem langen Ruder, welches man Riemen nennt, wobei jeder Ruderer nur ein Ruder handhabt, nennt man Riemen, das Rudern mit zwei kürzeren Rudern, welche man nach dem englischen Skull (Schale) Skulls nennt, bei welchem jeder Ruderer zwei Ruder gleichzeitig und zwar mit jeder Hand eins handhabt, heißt Skullen.

Man unterscheidet dann ferner noch das Rudern auf festen Sitzen und das Rudern auf beweglichen Sitzen.

Das Riemen, wie auch das Skullen wird sowohl auf festen wie auf beweglichen Sitzen ausgeführt. Das Rudern mit nur einem langen Ruder wurde vermutlich, worauf auch die Bezeichnung Riemen hinweist, von der See auf die Binnenwässer übertragen, während das Rudern mit zwei gleichzeitig gehandhabten Rudern, das Skullen, vielleicht auf den Binnengewässern entstanden sein mag.

Die hochbordigen Fahrzeuge von größerem Rauminhalte, wie sie der Gebrauch auf See erfordert, lassen eben durch ihre Breite und Raumtiefe, sowie mit Rücksicht auf die hohen, langen Meereswellen nur die Anwendung langer Ruder zu, bei welchen es nicht gut möglich ist, daß ein Ruderer zwei Ruder gleichzeitig handhabt.

Für die auf den Binnengewässern üblichen Fahrzeuge, welche fast durchweg erheblich schmaler und flachbordiger sind, ist das Skullen eigentlich die vorteilhaftere Ruderart, denn einmal gestattet es die Erzielung größerer Schnelligkeit, als solche beim Riemen möglich ist, sodann gibt es die Möglichkeit, daß ein Boot auch von nur einem Ruderer fortbewegt werden kann, während beim Riemen mindestens zwei Ruderer dazu nötig sind. Schließlich gestattet auch das Skullen im Gegensatz zum Riemenrudern eine vollkommenerere, gleichmäßigere Inanspruchnahme beider Körperhälften.

Dieses Ziel kann beim Riemenrudern nur durch regelmäßigen Bordwechsel erreicht werden. Geschieht dies nicht, so kann bei dauernd einseitigem Riemenrudern leicht eine einseitige körperliche Ausbildung eintreten.

Andererseits besitzt das Riemenrudern insofern einen höheren erzieherischen Wert, als es ein größeres Anpassungsvermögen verlangt und dem einzelnen erheblich mehr zum Unterordnen zwingt, als das Skullen.

Nun zur Theorie, welche dem Rudern zugrunde liegt.

Diese ist für Riemenrudern und Skullen eine verschiedene, nicht aber die gleiche, wie gewöhnlich von Autoren, die das ganze Kapitel Skullen mit drei bis vier Seiten abzutun pflegen, behauptet wird.

Es bestehen doch ganz gewaltige Unterschiede zwischen Riemenrudern und Skullen, zwischen dem Skullen der berühmten englischen Professionals, die einzig und allein dem Skuller das Vorbild abgeben müssen und den Riemenrudern der englischen Universitätsmannschaften.

Die Arbeit im Skullboote, Wasserarbeit wie Luftarbeit, ist eine andere als im Riemenboote. Ein Skuller kann zwar seinen Stil stets und auch mit Vorteil im Riemenboote anwenden, wie eine englische Professionalsmannschaft dies den Amateuren (einem besten englischen Kollegachter) ganz eklatant bewiesen hat, aber niemals wird ein Riemenstil im Skullboote unter normalen Verhältnissen zum Siege gelangen. Im Riemenboote wird fast durchweg ein sehr harter Anriß gemacht, d. h. die Hauptkraft auf den Anriß verwandt; der Durchzug ist beträchtlich kürzer als im Skullboote und das Finish ein wesentlich anderes. Auch das für das Skullen so unbedingt notwendige Wiederaufrichten an den Hebeln der Skulls ist beim Riemenrudern nicht in dem gleichen Maße möglich (siehe Rettig).

Diese wenigen Unterschiede beweisen schon zur Genüge, daß der Stil des Skullers ein anderer ist, als der Stil des Riemenruderers.

Die Aufgabe des Ruderers gleichviel, ob er im breiten Wanderruderboote zu froher Wanderfahrt oder im schlanken Rennboote im heißen Bordanbordkampfe rudert, wird stets darin bestehen, seine Kräfte so geschickt anzuwenden, daß er mit einem möglichst geringen Kraftaufwande größtmögliche Schnelligkeit erzielt.

Dies bedingt eine geschickte zweckentsprechende Anwendung der Kräfte.

In der Schule haben wir gelernt, daß das Wasser ein beweglicher Körper ist, der allen in ihn eindringenden oder sich in ihm bewegendem Körpern einen Widerstand entgegengesetzt, der mit der zunehmenden Schnelligkeit des Eindringens im Quadrate wächst.

In Berücksichtigung dieser Tatsache ist es von großer Wichtigkeit, daß das zu rudern Boot eine Form hat,

welche es ermöglicht, das Wasser leicht zu verdrängen, so daß der Bootskörper einen möglichst geringen Widerstand im Wasser findet. Der Bootsbauer muß daher die Form des Bootskörpers so wählen, daß ein leichtes Eindringen desselben ins Wasser und auch ein leichtes Abkommen vom Wasser möglich ist.

Es ist dies ein Punkt, in welchem von seiten der Bootsbauer vielfach noch immer gesündigt wird, denn die meisten Bootsbauer legen wohl großen Wert auf möglichst feine Eintrittslinien am Vorderteile des Bootskörpers, versäumen dabei aber auch für feine Ablauflinien am Hinterteil des Bootes Sorge zu tragen. Nun ist aber leicht verständlich, daß ein Boot, dessen hintere Bauart ein leichtes Abfließen der durch das Vorderteil verdrängten und in Bewegung gebrachten Wasserteile erschwert, niemals die größtmögliche Schnelligkeit erreichen kann.

Der Bootsbauer muß bei der Formgestaltung des Bootes ferner noch berücksichtigen, daß die beim Rudern stattfindende Gewichtsverlegung der Körper einer Mannschaft oder eines Ruderers das Boot nicht verhindert, stets mit seinen für größtmögliche Schnelligkeit günstigsten Linien im Wasser zu bleiben.

Dazu gehört, daß er es richtig trimmt, d. h. daß er die Plätze für die Mannschaft an die richtigen Stellen bringt.

Solche Vorbedingungen zu schaffen, ist also die Aufgabe des Bootsbauers, Aufgabe des Ruderers dagegen ist es, seine Ruderarbeit so auszuführen, daß einmal das Boot trotz der in ihm auszuführenden Bewegungen immer im Gleichgewicht bleibt, so daß es während seines Laufes stets mit seinen günstigsten Wasserlinien im Wasser ist, und zweitens, daß das Boot nicht ruckweise, sondern mit gleichbleibender Schnelligkeit durchs Wasser getrieben wird, denn nur dann kann es seine größte Geschwindigkeit erreichen. Da wir wissen, daß der Widerstand des Wassers mit der zunehmenden Schnelligkeit eines eindringenden Körpers wächst, so gilt es eben, das Blatt des Ruders mit größtmöglicher Schnelligkeit und Wucht gegen das Wasser

zu pressen, damit das Wasser so wenig wie möglich Zeit zum Ausweichen hat und das Ruder einen festen Punkt findet, von dem aus das Boot hinweggedrückt werden kann (siehe Rettig). Das bedingt ein genaues Zusammenwirken der Körperkräfte und eine starke Anspannung derselben.

Bekanntlich besitzen die Muskeln, welche die Knochen, das Hebelwerk, als welches sich rein technisch genommen, der menschliche Körper darstellt, bewegen, nur solange ihre volle Leistungsfähigkeit, als sie frei von giftigen chemischen Verbindungen sind, die wir Ermüdungsstoffe oder Ermüdungsprodukte zu nennen pflegen.

Ein Freihalten der Muskeln von Ermüdungsstoffen ist aber nur durch eine ausgiebige Verbrennung derselben, d. h. durch eine starke Sauerstoffaufnahme, die durch eine ausgiebige Lungentätigkeit und durch eine entsprechende starke Herztätigkeit geschaffen wird, möglich. Je stärker die Anspannung der Muskeln, um so größer die Ausscheidung von Ermüdungsprodukten und demzufolge um so stärker die Tätigkeit von Herz und Lunge. Je durchgreifender aber die Tätigkeit dieser beiden wichtigen Organe sein soll, um so mehr Zeit brauchen sie für dieselbe.

Daraus ergibt sich die Notwendigkeit zwischen die der Fortbewegung des Bootes dienenden Arbeitsleistungen, stets eine der geleisteten Arbeit entsprechende Ruhepause einzuschalten; so entsteht denn der im Ruderschlag regelmäßig wiederkehrende Wechsel von Arbeit und Ruhe.

Diesen Wechsel von Arbeit und Ruhe in ein so günstiges Verhältnis zueinander zu bringen, daß einmal der menschliche Körper entsprechend lange leistungsfähig bleibt und andererseits das Boot in vollkommen gleichmäßigem Laufe durchs Wasser getrieben wird, das ist sozusagen das Geheimnis des Ruderns.

Einzig und allein durch das geschickte wohlüberlegte Heranziehen aller verfügbaren Körperteile ist es möglich, diese Kunst zuwege zu bringen.

Der Laie glaubt nun im allgemeinen, wie man dies in

manchen, auch von Ärzten über Sport geschriebenen Büchern lesen kann, daß das Rudern nur eine Arbeit für die Arme sei, ähnlich etwa wie das Radfahren nur eine solche für die Beine.

Dies ist jedoch nicht der Fall, sondern das Gegenteil ist richtig. Gerade beim Rudern muß die Hauptarbeit von den Muskeln des Oberkörpers und von den Beinen geleistet werden, während den Armen in Wirklichkeit fast nur eine übertragende Tätigkeit zufällt. Man wird deshalb bei guten Ruderern wohl meist eine gut entwickelte Beinmuskulatur und einen gut entwickelten Oberkörper finden, dagegen selten außergewöhnlich stark entwickelte Arme.

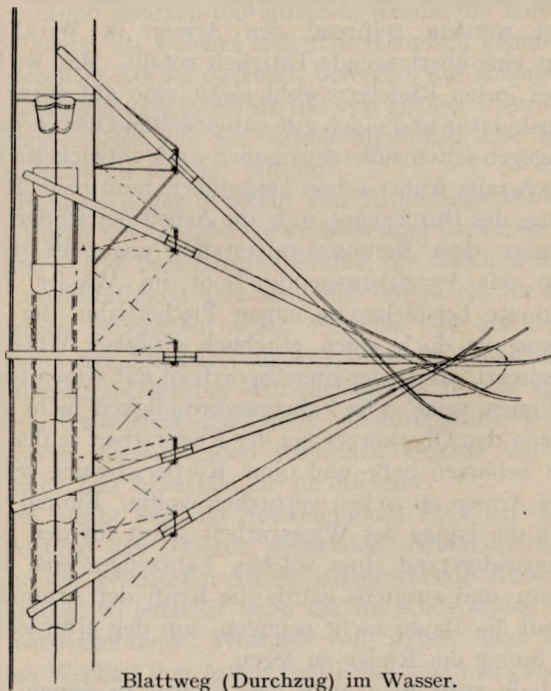
Wie bereits früher schon ausgeführt, muß beim Rudern die Länge des Durchzuges, d. h. die Arbeit der Ruderblätter im Wasser dem Reibungswiderstande angepaßt werden, welchen das fortzubewegende Boot im Wasser findet. Man könnte beispielsweise einem Fischerkahn, der seiner Fortbewegung doch einen erheblich größeren Widerstand entgegengesetzt, als das leichtere Sportboot mit seinen feineren Wasserlinien, seine volle Fahrtgeschwindigkeit nicht geben, wenn man den Oberkörper bei der Ruderarbeit in der Senkrechten beharren ließe und ohne Körperschwung lediglich mit den Armen zu ziehen versuchen wollte. Einmal würde dadurch die Länge der Wasserarbeit selbst für den großen Reibungswiderstand eines solchen Fahrzeuges eine zu geringe sein, und zweitens würde die Kraft der Armmuskeln allein auf die Dauer nicht genügen, um den erforderlichen Druck hinter die Ruder zu legen.

Deshalb sieht man auch den Fischer in seinem Kahn den Oberkörper vor dem Eintauchen der Ruder vorbeugen und nach dem Eintauchen zusammen mit dem Beugen der Arme wieder aufrichten, wobei er dann allerdings den Rudern mit dem Oberkörper am Ende des Zuges wieder etwas entgegenkommt. Zwischen den Durchzügen wird man ihn eine entsprechende Pause machen sehen.

Das leichtere Sportboot mit seinem erheblich geringeren Reibungswiderstande im Wasser würde bei gleicher Länge

der Wasserarbeit, wie sie für den Fischerkahn angebracht ist, eine viel zu schnelle Wiederholung der Durchzüge erfordern, um seine richtige Fahrtgeschwindigkeit zu erreichen.

Dadurch würden Herz und Lunge nicht imstande sein, ihre Funktionen zu verrichten, so daß in verhältnismäßig kurzer Zeit entweder Arbeitsunfähigkeit der Muskeln oder



Atemnot und zu starker Blutandrang nach dem Herzen eintreten würden.

Wollte man, um dem vorzubeugen, nur die Pausen zwischen den Durchzügen verlängern, so würde das Boot von einem bis zum anderen Durchzug zu viel an Schnelligkeit einbüßen, so daß bei jedem folgenden Zuge der zu überwindende Widerstand ein zu großer sein würde.

Deshalb muß in einem leichter laufenden Boote mit

seinem entsprechend geringeren Widerstande die Wasserarbeit verlängert werden, ein längerer Schlag gerudert werden.

Dies geschieht in erster Linie durch einen längeren Schwung des Oberkörpers.

In Booten, in denen der Reibungswiderstand auf ein Mindestmaß gebracht ist, wie in Rennbooten und leichten Tourenbooten, ist aber selbst die durch den langen Oberkörperschwung erzielte Länge der Wasserarbeit noch nicht hinreichend, um die größte Schnelligkeit zu erreichen.

In derartigen Booten ist die durch den beweglichen Sitz noch weiter verlängerte Wasserarbeit zur Erzielung der größten Schnelligkeit erforderlich.

Je länger die Wasserarbeit wird, um so schwerer ist es, dieselbe so schnell auszuführen, daß das Wasser dem Blatt nicht zuviel ausweicht.

Am besten wird dies aus nebenstehender Darstellung eines Durchzuges ersichtlich sein.

Aus dieser Zeichnung ist zu ersehen, daß, je länger die Wasserarbeit, um so größer der Unterschied in der Entfernung des Blattes vom Bootskörper während der verschiedenen Phasen des Durchzuges ist.

Das Ruder hat seinen Angelpunkt in der Dolle und will um diese als Mittelpunkt einen Kreisbogen schlagen, so daß das Blatt des Ruders am Anfang und am Ende des Zuges, während es in spitzen Winkeln zur Längsachse des Bootes steht, diesem erheblich näher ist, als in der Mitte des Zuges, wo das Ruder rechtwinklig zur Längsachse des Bootes gerichtet ist.

Die Wirkung des Blattdruckes gegen das Wasser wird also um so ungünstiger sein, je mehr das Blatt vom rechten Winkel zur Längsachse des Bootes abweicht, denn je stärker dies der Fall, um so größer wird für das Wasser die Möglichkeit, dem Ruderblatte auszuweichen.

Die stärkste Druckwirkung ist deshalb in der Mitte des Zuges gegeben, wenn das Blatt rechtwinklig zur Fahrtrichtung steht.

Es wäre aber falsch, daraus folgern zu wollen, daß das

Blatt am Anfang und am Ende des Zuges mit geringerer Schnelligkeit gegen das Wasser gepreßt zu werden brauchte, als in der Mitte. Im Gegenteil, je größer für das Wasser die Möglichkeit ist, dem Blatte auszuweichen, um so schneller und stärker muß dieses gegen das Wasser gepreßt werden; denn erfolgt der Anfang des Zuges nicht schnell genug, so wird für den wirkungsvollsten Teil des Zuges in der Mitte zu wenig von dem beim Beginn gefaßten Wasser festgehalten, gewissermaßen zum Feststehen gebracht, so daß der wirkungsvollste Teil des Zuges in abfließendem Wasser erfolgen und dadurch natürlich beträchtlich von seiner kräftigen Wirkung einbüßen wird.

Würde der Zug zum Ende hin verlangsamt werden, so wäre dies nicht nur nutzloser Zeitverlust, sondern es würde auch der harte Druck mit dem das Boot vermittelt des Ruders vom Wasser abgedrückt werden muß, damit es zwischen den Schlägen gleichmäßig weiterläuft, viel zu sehr abgeschwächt werden.

Das Boot würde zwischen den Durchzügen zu früh seine Schnelligkeit verlieren, was, da der Widerstand bei jedem folgenden Einsatze ein zu großer wäre, zur Verkürzung der Pausen zwischen der Wasserarbeit führen würde. Dies ginge natürlich auf Kosten der Ausdauer des Ruderers.

Es muß also stets selbst bei größter Durchzugslänge das Blatt vom Anfang bis zum Ende des Zuges mit allergrößter Schnelligkeit und mit gleichbleibendem, unvermindertem Drucke gegen das Wasser gepreßt werden.

Je länger die Wasserarbeit, um so wohlüberlegter und geschickter die Anwendung der Körperkräfte. Das gilt ganz besonders für das Skullboot, in dem der Körper durch die beträchtlich längere Wasserarbeit noch mehr als im Riemenboote angestrengt wird. Nur durch das Bestreben des Skullers, den Körper so viel wie möglich zu schonen, entsteht der besondere Skullstil, wie wir ihn bei den englischen Professionals in so vollendeter Weise sehen, ein Stil, der manchem Theoretiker wohl falsch erscheinen mag, aber doch der einzig richtige für das Skullboot ist.

Drei Hauptmuskelgruppen sind es, welche beim Rudern in Tätigkeit treten, die Muskeln des Oberkörpers, der Arme und der Beine. Alle drei müssen, um das Blatt während der ganzen Dauer des Zuges mit allergrößter und vollkommen gleichbleibender Schnelligkeit gegen das Wasser pressen zu können, genau so gleichzeitig zusammen arbeiten, als dies etwa drei Leute tun würden, die ein Gewicht in der denkbar kürzesten Zeit auf eine bestimmte Höhe heben wollen. Wie die drei Leute das Gewicht fraglos am schnellsten werden hochreißen können, wenn sie dasselbe gleichzeitig, gemeinsam gewissermaßen auf einen Ruck hochheben, so wird der Ruderer auch den Durchzug am besten und wirkungsvollsten auszuführen imstande sein, wenn er die drei Hauptmuskelgruppen genau gleichzeitig zusammen arbeiten läßt.

Dies ist natürlich für drei voneinander abhängige Muskelgruppen wesentlich schwerer, als für drei körperlich voneinander unabhängige Menschen, zumal die stärkste der drei Muskelgruppen, die Beine, am allerweitesten vom Ruder als dem Angriffspunkte zum Überwinden des Widerstandes entfernt sind.

Die Arbeit der Beine kann daher nur durch Vermittlung des Oberkörpers und der Arme auf das Ruder übertragen werden. Die Arme sowohl wie die Beine können nun ohne große Schwierigkeit etwa wie die Kolbenstangen einer Dampfmaschine in einer nahezu wagerechten Ebene arbeiten, nicht aber der aufrecht sitzende Oberkörper. Letzterer kann zur Arbeit nur dadurch herangezogen werden, daß er schwingt.

Nur so ist es möglich, das Gewicht des Oberkörpers auszunutzen und vor allem den Beinstoß auf das Ruder zu bringen.

So wird sich beim Durchzug der ganze Schwung des Oberkörpers gegen den Beinstoß richten, so daß sich der Körper des Ruderers gewissermaßen in seiner ganzen Länge gegen das Stemmbrett streckt.

Dieses Schwingen des Oberkörpers erfordert eine ent-

sprechende Ausbildung und Festigkeit der Oberkörpermuskulatur, besonders der Brust und Rückenmuskeln.

So wichtig der Oberkörperschwung für die ganze Ruderarbeit, namentlich für das Ausnutzen des Beinstoßes ist, so sehr erschwert er den Armen ihre Tätigkeit, den Innenhebel des Ruders stets in der richtigen Höhe zu führen. Während die Schultern infolge des Körperschwunges in einem Bogen sich bewegen, müssen die Hände den Innenhebel beim Durchzuge in einer wagerechten Ebene führen, weil sonst bei einer Abweichung des Innenhebels von dieser Wagerechten das Blatt des Ruders, infolge des Verhältnisses vom Innenhebel zum Außenhebel in noch stärkerem Maße von der Wagerechten abweichen würde. Dadurch würde aber das beim Anriß mit dem Blatt gefaßte Wasser diesem ausweichen und so die Wirkung des Zuges erheblich schwächen.

Eine ähnliche Schwierigkeit entsteht auch beim Vorschwingen des Oberkörpers zum nächsten Durchzuge, weil die Hände den Innenhebel, damit das Blatt ohne das Wasser vorzeitig zu berühren, in einem flachen nach unten offenen Bogen über das Wasser hinweggeführt werden kann, in einem entgegengesetzten, also nach oben offenen Bogen führen müssen. Dies wird noch dadurch erheblich erschwert, daß die Arme am Schultergelenke in einem, dem von den Händen auszuführenden, entgegengesetzten Bogen sich bewegen. So erfordern die bei der Ruderarbeit auszuführenden Bewegungen einerseits eine gut entwickelte Oberkörpermuskulatur, anderseits aber eine große Beweglichkeit im Hüftgelenk, um das Schwingen des Oberkörpers zu ermöglichen, und eine große Beweglichkeit der Arme im Schultergelenk, damit diese den Winkel, in welchem die Arme zum Oberkörper stehen, andauernd zu ändern imstande sind, so daß die Hände den Innenhebel stets in der richtigen Weise führen können.

Aus diesen allgemeinen Ausführungen dürfte hervorgehen, daß die Inanspruchnahme des ganzen Körpers beim Durchzuge eine außerordentliche ist, zumal die Körperkräfte

mit voller Überlegung in zweckmäßigster Weise angewandt werden sollen.

Je größer aber die Anspannung der Kräfte, um so mehr wird die Tätigkeit von Lunge und Herz in Anspruch genommen werden müssen.

Da Herz und Lunge zur Bewältigung ihrer Arbeit einer gewissen Zeit bedürfen, die selbst durch unausgesetzte Übung dieser Organe nur wenig verringert werden kann, so ergibt sich die Notwendigkeit, um die Gelegenheit für eine möglichst ungestörte Tätigkeit von Herz und Lunge zu schaffen, die Pausen zwischen den Durchzügen, der geleisteten Arbeit entsprechend, lang genug zu machen.

Je härter die geleistete Arbeit und je länger die ohne Unterbrechung zurückzulegende Strecke ist, um so größer muß der Zeitunterschied zwischen Arbeit und Ruhe, d. h. zwischen Durchzug und Pause sein.

Auch mit Rücksicht auf den Lauf des Bootes ist es von Vorteil, die der Fahrtrichtung des Bootes entgegengesetzt stattfindenden Bewegungen des Körpers in ruhiger und vorsichtiger Weise auszuführen, worauf ich später noch ausführlicher zurückkommen werde.

Aus langjähriger Erfahrung heraus hat sich für die Zeit des Durchzuges und für die Pausen zwischen den Durchzügen folgendes Zeitverhältnis ergeben.

Im Wanderruderboote, also für längere Strecken, ist ein Zeitverhältnis von Durchzug zur Pause zwischen den Zügen von 1 : 2 das Vorteilhafteste, so daß zum Beispiel bei 20 Schlägen in der Minute eine Sekunde auf den Durchzug und zwei Sekunden auf die Pause entfallen, während im Rennboote für ein Rennen von 2 km das Zeitverhältnis von Durchzug zur Pause etwa 2 : 3 sein wird. Angenommen, es würden nur 30 Schläge in der Minute gerudert, so wären von denen auf den ganzen Schlag entfallenden 2 Sekunden $\frac{4}{10}$ dieser Zeit auf den Durchzug und $\frac{6}{10}$ auf das Vorrollen zu verwenden.

Gegen diesen Punkt, mit dem wichtigsten der ganzen Ruderarbeit, wird im allgemeinen sehr viel gesündigt.

Fast stets wird viel zu wenig Zeit für die Pause übriggelassen, die natürliche Folge dieses Fehlers ist dann eine zu kurze oder aber eine lahme Wasserarbeit.

Ein zweiter Punkt der Ruderarbeit, der sich gleichfalls nicht der nötigen Wertschätzung bei der Mehrzahl unserer Ruderer erfreut, ist der mit festen geraden Rücken ausgeführte ausgiebige Körperschwung.

Zum Teil ist der mangelhaft ausgeführte ungenügende Körperschwung eine Folge der zu kurzen Pause zwischen den Durchzügen, wie das letztere umgekehrt oft auch eine Folge des ersteren ist, zum größeren Teile ist jedoch die Geringschätzung des Körperschwunges die Folge einer ungenügenden Ausbildung auf festen Sitzen.

Über die Länge des Körperschwunges gehen die Ansichten der verschiedenen deutschen Rudersachverständigen noch etwas auseinander. Dies sicher mit Unrecht, denn die äußerste Länge des Vorschwunges zur Auslage ist in dem Punkte gegeben, der gerade noch einen schnellen Anschwung mit straffem Oberkörper und zurückgenommenen Schultern ermöglicht.

Sowie der Vorschwung über diesen Punkt hinausgeht, ist der durch den verzögerten Anschwung entstehende Verlust erheblich größer, als allerbesten Falles an Länge der Wasserarbeit gewonnen werden könnte.

Etwas weniger einfach ist die Sache allerdings beim Rückschwung und zwar nur beim Riemen, beim Skullen ist es noch anderes.

Wir haben an der Darstellung eines Durchzuges gesehen, daß, rein mechanisch betrachtet, der wirkungsvollste Teil des Zuges eigentlich nur bis kurz hinter die Mitte reicht, also nur bis kurz hinter die Dolle.

Diese Tatsache hat schon oft Mannschaften verleitet, ohne jeden Rückschwung zu rudern, und stets sind dieselben von Mannschaften, welche mit Rückschwung ruderten, geschlagen worden, sofern sie der ohne Rückschwung rudern den Mannschaft an Kraft und Zusammenarbeiten nicht zu weit nachstanden.

Viel Verwirrung hat hier auch der sogenannte belgische Schlag angerichtet, der absolut nicht so kurz ist, wie man allgemeinhin annahm, denn die Belgier benutzen, wie bereits erwähnt, Rollbahnen von ca. 65—70 cm Länge.

Die Gründe für diese allgemein verbreitete Vorstellung, daß ein langer Rückschwung das Boot ins Wasser presse und dem Fortgang nicht dienlich sei, sind in folgenden zu suchen.

Erstens ist es viel schwerer, das Blatt unmittelbar hinter der Dolle, gleich nach dem wirkungsvollsten Teile des Zuges, während das Blatt fast rechtwinklig zur Fahrtrichtung steht, aus dem Wasser herauszubringen, als dann, wenn das Blatt soviel länger gegen das Wasser gepreßt wird, bis es im stumpfen Winkel zur Fahrtrichtung steht. Zweitens aber, und das ist das Wesentlichste, bildet der Rückschwung ein außerordentlich wichtiges Mittel für den Ausgleich der Verschiedenheit, welche in einer Mannschaft inbezug auf die für den Durchzug verwendeten Zeit stets entstehen wird, weil die Kraft, die Geschicklichkeit und die Länge der Wasserarbeit bei den einzelnen Leuten stets verschieden sein wird.

So erleichtert der Rückschwung das gleichzeitige Herausnehmen der Blätter aus dem Wasser ganz wesentlich. Letzteres ist aber für die Schnelligkeit eines Bootes ebenso wichtig, wie das gleichzeitige Wasserfassen.

Am besten kann man dies in einem Riemenzweier beobachten.

Wenn in einem solchen einer der beiden Ruderer sein Blatt später aus dem Wasser hebt, als der andere, so wird er das Boot nach der entgegengesetzten Seite drängen und seinen Partner herumziehen, wie man in der Rudersprache zu sagen pflegt.

Daß ein Boot, welches dergestalt im Zickzack durchs Wasser getrieben wird, nicht seine volle Geschwindigkeit entfalten kann, ist ohne weiteres einleuchtend. Da man natürlich zwei Mann, welche in der Länge der Zeitdauer und in der Wirkung ihres Durchzuges sich so ausgleichen,

daß ihr Boot vollkommen gerade ausläuft, leichter finden wird als 4 oder gar 8 Mann, so ist der Rückschwung als ausgleichendes Mittel um so notwendiger, je mehr Ruderer zu einer Mannschaft gehören.

Genau so verhält es sich auch mit der Anpassung der Rudererarbeit an die Körperverhältnisse des einzelnen Mannes. Man kann im Achter, wo ein stärker ausgeprägter Stil gerudert werden muß, als im Vierer oder Zweier begreiflicherweise am wenigsten Rücksicht auf die körperlichen Eigenheiten des einzelnen Ruderers nehmen, während dies im Vierer schon eher möglich ist und im Zweier natürlich noch mehr.

Der Gipfel der Anpassung der Ruderarbeit an die Körperverhältnisse kann natürlich im Einer erreicht werden.

Ein dritter sehr wichtiger Punkt der Rudertechnik, der gleichfalls sehr stark vernachlässigt zu werden pflegt, ist die Kunst des Wasserfassens, der Einsatz. Von welcher Wichtigkeit diese Kunst ist, erhellt schon daraus, daß die Wirkung eines Durchzuges im wesentlichen von dem mehr oder weniger gut ausgeführten Einsatze abhängig ist.

Zur Ausführung eines guten Einsatzes bedarf es großer Geschicklichkeit und Schnelligkeit, besonders im Rennskullboote.

Ich will noch erwähnen, um Irrtümern vorzubeugen, daß man vorteilhaft zwischen Einsatz und Anriß unterscheidet. Hier werden von dem Anfänger leicht Fehler gemacht. Zumeist geschieht das Eintauchen der Blätter zur Erzielung des Einsatzes dadurch, daß die Hände infolge des Aufschwingens des Oberkörpers mitangehoben werden und dadurch erst das Blatt ins Wasser gebracht wird.

Diese Ausführung des Einsatzes ist aus folgenden Gründen falsch. Geschieht der Einsatz in dieser Weise, so wird das Blatt, entsprechend dem Bogen, den die Hände mit dem Innenhebel beim Aufrichten des Oberkörpers schräg nach oben beschreiben, im entgegengesetzten Bogen, also schräg von oben nach unten, ins Wasser hineingezogen.

Das Blatt kommt dadurch erst allmählich mit seiner

ganzen Breite ins Wasser, wodurch ein richtiger scharfer Anriß illusorisch wird. Dies schon aus dem Grunde, weil die mit dem Anschwung des Oberkörpers geleistete Arbeit solange nicht für den Durchzug ausgenutzt werden kann, als sich das Blatt nicht voll oder überhaupt noch nicht im Wasser befindet. Ja der Anschwung des Oberkörpers, das allerwichtigste Erfordernis für einen kräftigen Anriß geht nicht nur für die Vorwärtsbewegung des Bootes wenig ausgenutzt verloren, sondern wird sogar hemmend wirken, sobald er erfolgt, ehe das Blatt voll im Wasser steht.

Das Eintauchen des Blattes muß also vor dem Anschwung gewissermaßen als plötzlicher Abschluß der den Zug vorbereitenden Pause erfolgen.

Für den Einsatz ist natürlich die Notwendigkeit des blitzschnellen Wasserfassens umso größer, je schneller das Boot läuft. So muß man sich im Achter am meisten beeilen, schnell ins Wasser zu kommen, um nicht den Anschluß zum Ziehen zu versäumen, im Vierer ist diese Schwierigkeit schon etwas geringer, im Zweier naturgemäß am geringsten.

Nach diesen Betrachtungen allgemeiner Natur komme ich nunmehr zur genaueren Beschreibung der Ausführung der beiden Ruderarten.

Ich fange mit dem Riemenrudern an und zwar mit dem Riemenrudern auf festem Sitz als dem Einfacheren.

Riemenrudern auf festen Sitzen.

Eine gute Ruderarbeit im Riemenboot auf festen Sitzen muß in Berücksichtigung der im Vorstehenden gegebenen Richtlinien folgendermaßen ausgeführt werden.

Die Außenhand, d. h. die von der Dolle am weitesten entfernte Hand faßt den Riemen am Griffende des Innenhebels. Die Innenwand, d. h. die der Dolle zunächstliegende Hand faßt den Innenhebel etwa handbreit neben der Außenhand.

Beide Hände greifen mit den Daumen unten gegen. Das Aufrechtstellen und Flachdrehen des Ruderblattes geschieht nur durch die Innenhand, während sich der Riemen in der Außenhand drehen muß.

Das Drehen des Riemens geschieht in folgender Weise. Liegt das Riemenblatt flach, d. h. so, daß die gerade unter der Belederung befindliche Fläche fest auf der wagerechten Dollenaufgabe liegt, so muß das Handgelenk des Innenarmes so weit nach unten durchgedrückt sein, als dies bei vollkommen gestrecktem Ellenbogengelenk möglich ist. Das Handgelenk des Außenarmes muß dagegen gestreckt werden und es auch bleiben, während des Drehens sowohl wie während des Zuges.

Um das Ruderblatt zum Einsatz und zum Durchzug aufrechtzustellen, wird, während die Innenhand den Riemen fest, jedoch nicht krampfhaft faßt, das Handgelenk des Innenarmes soweit nach oben gebeugt, bis die gerade Anlagefläche des Riemens fest am Anlageflocke der Dolle anliegt.

In dieser Beugung bleibt das Handgelenk des Innenarmes auch beim Ziehen, während am Außenarm, wie schon erwähnt, das Handgelenk gestreckt bleibt, so daß das Griffende des Riemens sich in der Außenhand dreht.

Das Drehen des Riemens erfolgt im Gegensatze zum Skullboote zweckmäßigerweise nicht erst unmittelbar vor dem Einsatze, sondern schon früher, damit das Blatt, sobald die volle Auslage erreicht ist, mit der erforderlichen großen Schnelligkeit eingetaucht werden kann.

Bei Verwendung fester Dollen verbietet sich ein Aufdrehen des Blattes im letzten Augenblick schon deshalb von selbst, weil bei zu spätem Aufdrehen des Riemens dieser in der Dolle sich klemmen würde, so daß der Riemen dann meist nicht mehr ganz aufgedreht werden kann und dadurch ein glattes Durchkommen des Blattes durchs Wasser außerordentlich erschwert, meist sogar unmöglich gemacht wird. Zudem pfl egt beim Aufdrehen des Blattes unmittelbar vor dem Eintauchen desselben, dieses in der Drehrolle

sowohl wie in der festen Dolle, in der letzteren allerdings stärker, vom Wasser abgehoben zu werden, anstatt daß es an dasselbe dicht herankommt.

Die gewöhnliche Folge hiervon ist, daß entweder der Anfang des Zuges in der Luft, anstatt im Wasser erfolgt, oder daß das Blatt zu tief eingetaucht wird.

Besonders in festen Dollen sollte daher mit dem Aufdrehen des Blattes begonnen werden, kurz nachdem dasselbe an der Dolle vorüber ist, denn der Vorteil, den ein Aufrechtstellen des Blattes im letzten Augenblicke durch Verminderung des Luftwiderstandes bieten kann, ist sicher durch einen verdorbenen Einsatz und dem aus einem solchen entstehenden schlechten Durchzuge zu teuer erkauft.

Trotzdem wird es einem sehr geübten Ruderer sogar in festen Dollen möglich sein, vorausgesetzt, daß diese nicht zu eng sind, verhältnismäßig spät aufzudrehen, ohne den Einsatz zu verderben.

Den ungeübten Ruderer lasse man lieber etwas zu früh denn zu spät aufdrehen, da die Kunst des Wasserfassens, von der ich schon in den allgemeinen theoretischen Betrachtungen sprach, ihm ohnehin Schwierigkeiten genug bereiten werden.

Das Geheimnis des richtigen Wasserfassens liegt zum großen Teil in der Kunst, während der Pausen zwischen den Durchzügen sich für den folgenden Zug mit der erforderlichen Ruhe und Überlegung vorzubereiten.

Das Üben dieser einfachen Kunst wird im allgemeinen viel zu sehr vernachlässigt und doch ist sie für eine wirkungsvolle Ruderarbeit von ganz außerordentlicher Bedeutung.

Verschieden von dem Aufdrehen des Blattes im Riemenboote ist das Aufdrehen und Wasserfassen im Renneiner.

Hier ist infolge der geringen Stabilität des Bootes ein allmähliches Aufdrehen nicht angängig. Das Aufdrehen im Rennskullboote hat vielmehr erst im letzten Momente und mit allergrößter Schnelligkeit zu geschehen; es ist viel schwieriger als das Aufdrehen im Riemenboote und erfordert lange Übung.

Im Tourenboote, soweit das Rudern in demselben nicht als Vorübung zum Rennskullen betrieben wird, kann man sich natürlich mit dem Aufdrehen des Blattes wie im Riemboote Zeit lassen.

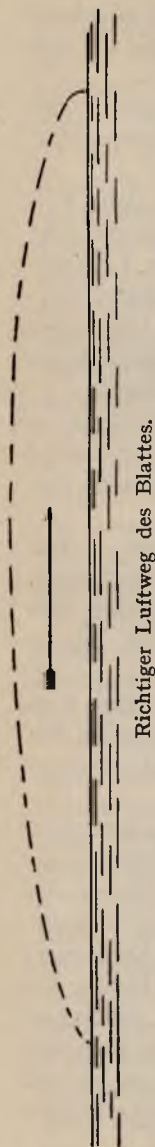
Die Vorbereitung für den Durchzug, die so wichtig für das gute Gelingen des Durchzuges ist, liegt in den Bewegungen, die von der Beendigung eines Zuges bis zum nächsten Zuge auszuführen sind.

Diese Bewegungen müssen, trotzdem es nicht ganz einfach ist, sie geschickt zu vereinigen, sehr genau und sorgfältig ausgeführt werden, weil davon nicht nur das Gelingen des guten Einsatzes abhängt, sondern auch bei schwer stehenden Booten, bei Rennbooten, das Stehen derselben und die Dauer der Leistungsfähigkeit beim Rudern.

Das Stehen eines Bootes zwischen den Durchzügen darf nämlich niemals durch seitliches Verlegen des Oberkörpers erzwungen werden, sondern muß lediglich die Folge gleichmäßiger richtiger Ruderführung sein.

Deswegen ist es notwendig, auch für diese Bewegung eine genaue und bestimmte Vorschrift zu geben, denn ein Rennboot wird zwischen den Schlägen nur dann stehen, wenn die Hände aller Ruderer einer Mannschaft mit den Innenhebeln während der ganzen Bewegung stets in derselben Höhenlage sich befinden. Werden die Hände nach unten durchgedrückt, so müssen dieselben von allen Ruderern genau gleich weit und genau zur selben Zeit heruntergedrückt werden.

Um das Blatt des Riemens gut über das Wasser zurückzuführen und in der richtigen Weise zum Einsetze dicht an das Wasser



heranzubringen, muß dasselbe in einem flachen, nach unten offenen Bogen über das Wasser geführt werden.

Dieser Bogen, welchen das Riemenblatt beim Zurückführen in der Luft ausführt, bedingt, daß die Hände mit dem Innenhebel einen Bogen in entgegengesetzter Richtung, der nach oben offen ist, beschreiben.

Folglich müssen die Hände in der Mitte der Bewegung den Innenhebel nach unten führen, während er sich am Anfang und Ende derselben oben befinden muß.

Am Ende eines Durchzuges befinden sich die Hände mit dem Innenhebel etwa da, wo die falschen Rippen aufhören, an der Brust des nach hinten geschwungenen Oberkörpers

Ein höheres Hinaufziehen der Hände an die Brust, wie es nicht selten bei Mannschaften, die schlecht ausgebildet sind, zu sehen ist, ist unvorteilhaft; je tiefer die Durchzugsebene, desto größer die Hebelkraft, besser die Ausleger etwas zu tief, als zu hoch.

Das haben die Skuller schon längst erkannt; ein Heraufziehen der Hände an die falschen Rippen oder gar noch höher, ist im Skullboote nicht nur unvorteilhaft, sondern direkt falsch.

Die tiefe Durchzugsebene ist auch eins von den charakteristischen Merkmalen des belgischen Schlages; ebenso rudern auch die Amerikaner und Kanadier mit tiefliegenden Auslegern. Auch bei der bekannten Vierermannschaft des Mainzer-Rudervereins ist mir aufgefallen, daß sie mit einer sehr tiefen Durchzugsebene rudert.

Das Ausheben des Blattes, das natürlich im laufenden



Finish auf festem Sitz.

Boote sehr schnell erfolgen muß, um ein Hängenbleiben des Blattes im Wasser zu verhindern, erfolgt durch schnelles Herunterdrücken des Innenhebels ganz dicht am Oberkörper und zwar nicht weiter als etwa 8—10 cm.

Da einer Abwärtsbewegung von 8 cm am Griffende des Innenhebels eine Aufwärtsbewegung der äußersten Blattkante von 18 cm entspricht, so genügen 8—10 cm vollkommen, um selbst das breiteste Blatt genügend über das Wasser herauszuheben.

Ein weiteres Herunterdrücken des Innenhebels darf deshalb nicht stattfinden, weil dadurch einma das Boot in seitliche Schwankungen versetzt werden würde, andererseits aber würde ein zu starkes Herunterdrücken des Innenhebels am Körper, ein Herunterdrücken desselben in der Mitte unmöglich machen, weil die Hände mit dem Innenhebel dadurch zu tief in den Winkel, den Oberkörper und Oberschenkel bilden, hineinkommen würden. Um aus diesem Winkel herauszukommen, müßten die Hände dann im Bogen nach oben über die Knie hinweggeführt werden, so daß das Blatt etwa in der Mitte seines Weges zum nächsten Einsatze schon aufs Wasser käme. Die Folge dieser vorzeitigen Berührung des Wassers ist dann regelmäßig ein Abheben des Blattes vom Wasser unmittelbar vor dem Einsatz, so daß etwa nebenstehende Kurve entsteht.

Nicht unerheblich wird die Ausführung des richtigen Luftweges vom Blatt dadurch erschwert, daß, wie schon kurz erwähnt, während die Hände mit dem Innenhebel einen nach oben offenen Bogen beschreiben



sollen, die Schultern in einem entgegengesetzten, also nach unten offenen Bogen, schwingen und ferner dadurch, daß es schwer wird, sich daran zu gewöhnen, während der Oberkörper nach vorn zur Auslage sich vorbeugt, mit den Händen in die Höhe zu langen.

Eine weitere Erschwerung dieser beiden Bewegungen liegt in dem großen Unterschied des Zeitmaßes, welches für den ersten und den zweiten Teil der Bewegung angewandt werden muß; denn das Strecken



der Arme muß unmittelbar, nachdem das, das Ausheben des Blattes bewerkstelligende kurze Herunterdrücken des Innenhebels beendet, mit der „denkbar größten Schnelligkeit“ erfolgen. Dadurch wird der Oberkörper sozusagen aus der Rückenlage emporgerissen.

Hinter den Knien dürfen die Hände ihre Vorwärtsbewegung nicht unterbrechen,

sondern sie müssen den Innenhebel, während das Blatt allmählich aufgedreht wird, weiterführen und zwar ganz langsam, zunächst geradeaus bis oberhalb des Punktes, unter dem die Unterkante des Stemmbrettes liegt, von da an schräg in die Höhe, damit das Blatt ganz dicht



an das Wasser herankommt. Sowie die Hände sich oberhalb der Kante des Stemmbrettes befinden, bis wohin sie, während der Oberkörper sich ganz langsam herabbeugt, durch langsames Anheben der Hände gelangt sind, heben

die Hände blitzschnell den Innenhebel senkrecht an, so daß hierdurch das Blatt sofort in seiner ganzen Breite sich im Wasser befindet.

Bei dem langsamen Vorbeugen des Oberkörpers und dem langsamen Anheben der Hände vor und zum Einsatze müssen sowohl Oberkörper als auch die Arme vollkommen gestreckt bleiben, der Oberkörper sich nur um das Hüftgelenk und die Arme sich nur um die Schultergelenke drehen, wobei die Schultern nicht angehoben werden dürfen.

Beim Rudern auf festen Sitz ist bei der Auslage ein Hinauslangen über die Oberkante des Trittbretts nicht zu empfehlen.



Durchzug.

So wie nun in der eben beschriebenen Weise das Blatt ins Wasser getaucht worden ist, muß der Oberkörper sofort in angespannter Haltung zurückschwingen, wobei die Hände nicht angehoben werden dürfen, weil sonst das Blatt zu

tief ins Wasser hineingedrückt werden würde. Hierdurch würde der beim Einsatz geschaffene Widerstand zum Teil verloren gehen.

Wird nun der Einsatz zu tief gemacht und dann der Riemen von dem Ruderer allmählich wieder an die Oberfläche des Wassers gebracht, so entsteht eine mehr oder weniger dreieckige Gestaltung des Durchzuges. Dieser Fehler wird besonders häufig im Skullboote gemacht, hier meistens derart, daß die Blätter mit dem Anreißen zu tief in das Wasser gezogen werden und nach etwa einem Drittel des Durchzuges wieder an die Oberfläche in die richtige Lage kommen. Im Kapitel Skullen werde ich auf diesen sehr verbreiteten Fehler noch besonders zurückkommen.

Im Riemenboote wird durch eine derartige falsche Arbeit oder einen derartig verunglückten Zug nicht nur weniger

Arbeit geleistet, sondern die Zusammenarbeit der Ruderer wird auch durch das hierdurch bedingte ständige Schwanken des Bootes nicht unwesentlich gestört.

Vielfach ist dieser Fehler auch die Folge einer falschen oder abgenutzten Dollenanlage. An einer richtigen Dollenanlage muß der aufgedrehte Riemen derart liegen, daß das Blatt zum Wasserspiegel etwa in einem Winkel von 85° steht. Ist der Winkel noch kleiner als 85° , dann hat der Riemen, wie man zu sagen pflegt, zu viel Anlage; dies ist nicht weniger falsch. Es entsteht daraus das sogenannte Wasserschaben, das Blatt geht nicht ganz in das Wasser hinein und verläßt dasselbe vorzeitig.

Die Arme bleiben, während der Oberkörper mit größter Schnelligkeit bis etwa zu einem Winkel von $25\text{—}30^\circ$ über die Senkrechte hinwegschwingt, solange vollkommen gestreckt, bis der Oberkörper die Senkrechte erreicht hat.

Sowie der Oberkörper aber über die Senkrechte hinwegzuschwingen beginnt, müssen die Arme anfangen, sich zu beugen und zwar mit dem Ellenbogen nach unten.

Durch das Nachuntenbeugen der Ellenbogen steigen nämlich die Hände mit dem Innenhebel genau um soviel an, wie die Arme durch den Rückschwung des Oberkörpers am Schultergelenk sich abwärts bewegen, so daß es dadurch möglich ist, den Innenhebel bis zum Ende des Zuges in der Wagerechten und somit das Blatt bis zum Ende des Zuges in gleicher Ebene zu halten. Dabei ist zu beachten, daß beim Heranbringen der Hände mit dem Innenhebel an die Brust das Beugen der Handgelenke nach unten, wodurch das Blatt wieder flach gedreht wird, niemals während des Ziehens erfolgen darf, sondern erst nach dem Ausheben, während der Innenhebel von der Brust fortgestoßen wird.

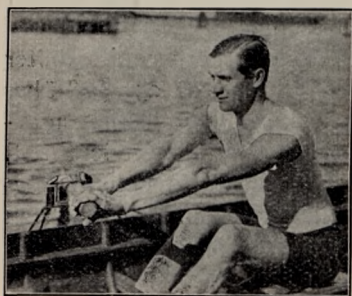
Das Herunterdrücken der Handgelenke am Ende des Ziehens vor dem eigentlichen Ausheben des Blattes ist ein sehr häufiger Fehler.

Durch diesen Fehler wird nicht nur das Stehen des Bootes stark beeinträchtigt, sondern es wird auch seine Schnelligkeit dadurch sehr ungünstig beeinflusst; ferner wird der

harte Endzug, der dem Boote eine genügende Schnelligkeit zwischen den einzelnen Schlägen verleiht, hierdurch unmöglich.

Dieses allmähliche aus dem Wasser-Herausziehen am Ende des Zuges in Verbindung mit dem allmählichen Hineinziehen ins Wasser ist ein sehr häufiger Fehler. Verursacht sollen diese Fehler werden, wie einige Autoren behaupten, durch das Benutzen von sehr breiten Blättern.

Diese Ansicht ist aber wohl eine irrige. Entscheidend ist meiner Meinung nach in dieser Hinsicht nicht, ob ein breites



Handgelenk zu sehr durchgedrückt
und Beine zu sehr gekrümmt.
Kopf aufrichten.

oder ein schmales Blatt gerudert wird, sondern entscheidend ist nur, ob mit geringerem oder stärkerem Blattschwung gerudert wird. Ich habe es auf Regatten häufig gesehen, daß Interessenten an Riemen und Skulls Messungen vornahmen, aber die Hauptsache, die Größe des Blattschwunges der Blätter zu messen, vergaßen sie sämtlich.

Sehr breite Blätter, 3 cm breitere als die der Engländer, werden z. B. von den Belgiern benutzt, ihr Blattschwung ist jedoch ein ganz erheblich geringerer als der der englischen Riemen.

Ein Riemen mit einer Blattbreite von 15 cm kann schwerer durch das Wasser zu bringen sein, als ein Riemen mit einer Blattbreite von etwa 17 cm, wenn letzterer etwa 1 cm weniger Blattschwung hat. Ich habe diese Tatsache im Skullboote häufig feststellen können.

Es genügt hier schon ein Mehr oder Weniger von einem halben bis einem Zentimeter, um ganz beträchtliche Unterschiede in dem geringeren oder schwererem Drucke vor dem Blatte feststellen zu können. So mußte ich z. B. mit

Skulls, die nur einen Zentimeter weniger Blattschwung hatten, als meine gewohnten, um dasselbe zu leisten, drei Schläge in der Minute mehr rudern. Auch zwischen gekielten Rudern und ungekielten besteht in bezug auf den Druck vor dem Blatte ein beträchtlicher Unterschied.

Deshalb halte ich es für verfehlt, nur zwischen schmalen und breiten Blättern Vergleiche anzustellen und mache auf den von mir erwähnten Punkt ganz besonders aufmerksam.

Die Breite der Blätter hat nach unten hin natürlich gewisse Grenzen.

Beim Rudern auf festen Sitzen ist noch darauf zu achten, daß beim Anschwung des Oberkörpers bis zur Senkrechten die Beine, so wenig sie auch gebeugt sind, in dieser geringen Beugung bleiben und sich erst dem nach hinten zurückschwingenden Oberkörper entgegenzustrecken, so daß am Ende des Zuges Rückschwung, Beinruck und Armzug genau zusammenfallen und dadurch dem Zuge ein festes Ende sichern.

Riemenrudern auf dem Rollsitze.

Beim Rudern auf beweglichen Sitzen, die man Rollsitze nennt, bleibt die Tätigkeit der Arme und des Oberkörpers genau die gleiche, wie beim Rudern auf festen Sitzen.

Neu tritt nur während der Pause zwischen den Durchzügen das Vorrollen und beim Durchzuge selbst der Beinstoß hinzu.

Das Vorrollen des Oberkörpers soll erst nach erfolgtem Strecken der Arme und nach dem Wiederaufrichten desselben aus der Rückenlage beginnen.

Dabei ist zu beachten, daß beim schnellen Wiederaufrichten des Oberkörpers über die Senkrechte die Knie nicht nach unten durchgedrückt sind, sondern vorteilhafter in den Gelenken lose gehalten werden. Ein Wiederaufrichten des Oberkörpers an dem Hebel des Riemens, ähnlich dem Auf-

richten des Oberkörpers an den Hebeln der Skulls ist im Riemenboote bis zu einem gewissen Grade gleichfalls möglich, wenn auch bei weitem nicht in dem Maße wie im Skullboote.

Wenn man in Henley die ersten Mannschaften im Renntempo rudern sieht, wird man niemals sehen, daß diese Mannschaften in der weitesten Rückschwunglage liegen bleiben, um erst die Hände fortzustoßen und sich dann

lediglich mit Hilfe der Bauchmuskeln aufzurichten, so, wie unsere Riemenruderer es fast durchweg machen.

Sie richten sich vermittelst der Armarbeit am Riemen auf, kommen dem Riemen im letzten Teile des Durchzuges mit dem Oberkörper entgegen; — so sagt Rettig.

Das ist nun nicht im Sinne des Wortes zu verstehen, nämlich so, daß sich der Ruderer lediglich am Riemen aufrichtet und dann vielleicht mit den



Ruderer auf dem Rollsitze.

Armen nicht mehr vom Leibe fortkommen kann. Sondern um einen Antrieb zum Aufrichten handelt es sich vielmehr nur.

Den Antrieb zum Aufrichten verschafft man sich durch ein hartes Finish; denn man muß etwas haben, woran man sich aufrichten kann, und dieses „etwas“ ist der Halt am Wasser, der nur durch ein hartes Finish ermöglicht wird.

Diesen Antrieb zum Aufrichten, den der rationell Rudernde in der Rückschwunglage dadurch erhält, daß er dem Hebel des Riemens, bevor das Blatt das Wasser verlassen hat, um ein Geringes entgegenkommt, schwächt den Rückstoß des beginnenden Vorstoßens der Arme ab. Der

Beginn des Vorstoßes hat nämlich die entgegengesetzte Wirkung; wie Druck Gegendruck, so erzeugt Vorstoß einen Rückstoß. Man stelle sich mit dem Rücken an eine Wand und stoße die Hände bzw. Arme vor, so wird man einen Druck auf den Rücken verspüren.

Aus diesem Grunde: weil der Beginn des Vorstoßes Rückstoß erzeugt, darf er (will man rationell rudern) erst stattfinden, wenn der Oberkörper bereits begonnen hat, nach vorn zu schwingen. Dann kann der Rückstoß den schweren bereits im Vorschwung begriffenen Oberkörper nicht mehr zurückstoßen, sondern seine Vorbewegung nur noch verlangsamen, und das wollen wir ja gerade: Kein Vorstürzen, nachdem wir vorher mit dem Oberkörper stillgestanden waren. Es ist ferner darauf zu achten, daß das Vorbeugen des Oberkörpers im Anfang des Vorrollens in stärkerem Maße erfolgen muß als zum Ende des Vorrollens, so daß beim Vorrollen der Oberkörper stets nach vorn gebeugt ist, der Sitz also nicht vom Oberkörper vorgeedrückt, sondern hinter diesem hergezogen wird.

Der Rollsitze soll eigentlich nur durch den Vorschwung des Oberkörpers aus der Rückenlagestellung heraus in Bewegung gebracht werden und nicht krampfhaft mit den Beinen nach vorne gezogen werden. Auf keinen Fall darf der Oberkörper nach erfolgtem Vorrollen noch eine schnelle Beugebewegung nach vorn ausführen.

Das Vorrollen muß ein rationelles sein, denn von dem mehr oder weniger richtigen Vorrollen hängt weit mehr ab, als gewöhnlich angenommen wird.

Durch das Vorrollen erhält das Boot einen Antrieb in der Fahrtrichtung, denn in Wirklichkeit rollt nicht die Mannschaft nach dem Heck hin, sondern das Boot wird mit Hilfe der Beine und durch Vermittlung des Trittbrettes unter der Mannschaft weg gewissermaßen nach vorne gezogen. Im Achter dürfte dieser Antrieb nahezu eine ganze Rollbahnlänge ausmachen.

Nun hat nach Beendigung des Zuges das Boot seine größte Fahrt und wird, wenn unbeeinflusst, noch einen

Augenblick die erlangte Schnelligkeit nach dem Gesetze der Trägheit beibehalten, um dann allmählich langsamer zu werden. Schließt man nach Beendigung des Zuges ein schnelles Vorrollen an, so kommt letzteres in dem Augenblicke, in dem das Boot seine größte Schnelligkeit erreicht hat, als eine Verstärkung hinzu und dadurch entsteht der bekannte Sprung des Bootes, den wir so oft bei schlecht rudern den Mannschaften sehen.

Dieser ungleichmäßige Lauf ist natürlich dem Fortgange des Bootes nicht dienlich. Deshalb muß mit diesem neuen Antriebe, dem Heranziehen des Bootes vermittelt der Trittbretter gewartet werden, bis der Lauf des Bootes langsamer werden will, dann ist derselbe für den Fortgang und den gleichmäßigen Lauf des Bootes von sehr großem Nutzen. Daher soll das Vorrollen zwar sofort nach Beendigung des Zuges beginnen, jedoch zunächst vorsichtig und langsam, dann aber in der Schnelligkeit des Vorrollens sich steigend, damit der Antrieb dem langsamer laufenden Boote zugute kommt.

Nach erfolgtem Vorrollen darf der Oberkörper keine Beugebewegung, am wenigsten natürlich eine schnelle Beugebewegung nach vorn ausführen, weil eine derartige Bewegung des Oberkörpers stets zum Herunterdrücken des Innenhebels führen wird. Die hieraus entstehenden Fehler sind bereits angeführt worden.

Beim Rudern auf dem Rollsitze müssen die Hände mit dem Holm erheblich über die Oberkante des Trittbrettes hinauslangen, jedoch nur bis zu einem Grade, der gegeben ist durch die Stellung der Knie in den Achselhöhlen.

Das Anheben der Hände, um das Blatt zum Eintauchen dicht ans Wasser heranzubringen, erfolgt auf dem Rollsitze zweckmäßigerweise erst, nachdem die Hände über die Oberkante des Trittbrettes hinaus sind.

Der beim Durchzug auf dem Rollsitze neu hinzutretende lange Beinstoß unterscheidet sich nun allerdings erheblich von der eigentlich nur Beindruck zu nennenden Tätigkeit der Beine auf dem festen Sitz.



Auslage auf Rollsitze.



Falsche Auslage auf Rollsitze,
„nach der Dolle fallen“.



Im Durchzug auf Rollsitze.



Richtige Rückenlage auf Rollsitze.



Krampfhaftes Verziehen der Schul-
tern. „Flügeln der Ellenbogen.“
„In den Bauch ziehen.“ „Unter
Wasser drehen.“

Im Gegensatz zum Beindruck auf festem Sitz muß auf dem Rollsitze der Beinstoß nach erfolgtem Einsatz sofort zusammen mit dem Körperschwung beginnen und über die ganze Länge des Zuges verteilt werden.

Angesichts des Umstandes, daß die Beine als die kräftigsten und geübtesten Muskelgruppen am weitesten vom Hebel entfernt sind und ihre Arbeit nur durch die Arbeit des Oberkörpers und der Arme auf das Ruder übertragen werden kann, ist diese Übertragung und damit eine vollkommene Ausnützung des Beinstoßes nur dadurch möglich, daß der Schwung des Oberkörpers mit einer solchen Wucht und Schnelligkeit erfolgt, daß dadurch der Lauf des Rollsitzes dauernd gebremst wird, so daß die Schultern ihren fast dreimal so langen Weg in genau derselben Zeit zurückzulegen imstande sind als der Rollsitz. Letzterer rollt bei einer Länge der Rollbahn von 60 cm nach Abrechnung der eigenen Länge über ca. 45 cm. Der Weg, den die Schultern zurückzulegen haben, wird also je nach Größe des Ruderers ca. 90—120 cm betragen.

Es muß also in demselben Augenblick, wo der Rollsitz durch die Beine an das Ende der Rollbahn gedrückt wird, der Rückschwung des Oberkörpers bis etwa 30° über die Senkrechte zurück zum mindesten beendet sein. Der erfahrene, geübte, rationell Rudernde wird, wie früher ausgeführt, in dieser Phase der Ruderarbeit jedoch bereits ein gewisses Aufrichten des Oberkörpers eingeleitet haben. Auf jeden Fall dürfte aus diesen Ausführungen und den beigegebenen Abbildungen zu erkennen sein, daß das Rudern durchaus keine leichte Kunst ist und daß ihm sozusagen eine kleine Wissenschaft zugrunde liegt.

Im Hinblick darauf, daß nach mir noch Rettig zu diesem Thema ausführlich Stellung nimmt, will ich das Kapitel schließen und mich dem Skullen zuwenden.

Skullen.

Es tritt an viele Ruderer wohl mal der Wunsch heran, den Riemen mit den Skulls zu vertauschen und den schwierigeren Teil der Ruderkunst, das Skullen im Rennboote, zu erlernen. Wer selbst einmal im Renneiner gerudert hat, weiß, daß das Rudern im Skullboote der höchste Genuß ist, den der Rudersport seinen Anhängern zu bieten vermag.

Ein Vergleich zwischen Riemenrudern und Skullen fällt stets zugunsten des letzteren aus.

Der Skuller ist eigener Herr in seinem Boote; er kann tun und lassen was er will, hat sich nicht den Wünschen anderer zu fügen, wie es im Riemenboote nötig ist.

Dazu kommt noch eins, was dem Skullen einen Vorzug gibt. Der Riemenruderer ist bei seiner Arbeit einseitig, wenn auch nicht in dem landläufigen Sinne des Wortes; aber jeder hat wenigstens eine Vorliebe für diese oder jene Seite, auf der er vielleicht zuerst eingeübt wurde. Keineswegs handelt es sich hierbei um eine einseitige Körperausbildung, aber da Ruderer gewöhnlich immer wieder und wieder einer Seite den Vorzug geben, so liegt es auf der Hand, zumal da fast jeder leicht dazu neigt, die eine Körperhälfte mehr anzustrengen als die andere, daß im Laufe der Zeit eine einseitige Körperausbildung mehr oder weniger hieraus resultieren kann.

Das fällt beim Skullen fort. Der Skuller muß beide Arme und beide Körperseiten gleichmäßig gebrauchen; kein übermäßiges Neigen des Körpers nach links oder rechts ist erforderlich oder auch nur möglich.

Wer soll sich nun in ein Rennboot setzen? Nur der, der es ernst nimmt und der weiß, daß an ihn Anforderungen gestellt werden, die in ernster Arbeit und jahrelangem Üben bestehen.

Wenn es auch ein herrliches Vergnügen ist, in dem leichten Boote schnell über den Wasserspiegel dahinschießen zu können, und die schwere Beherrschung des Bootes mit

den papierdünnen Wänden an sich schon ein Genuß ist, zum Vergnügen allein ist das Rennboot nicht da.

Im Vordergrund des Interesses hat stets das rein sportliche Ziel, der Wettkampf zu stehen, und alle Arbeit hat nur diesem einen Zweck zu gelten.

Skullen ist Talent!

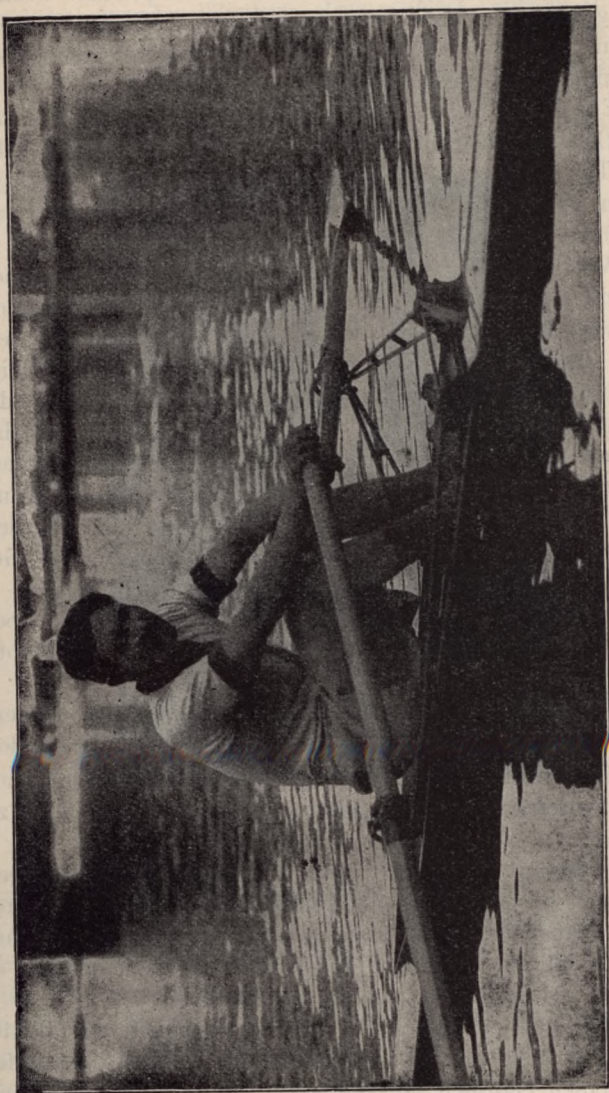
Ein Skuller ohne jegliches Talent ist kaum denkbar.

Abgesehen davon, daß besonders gute körperliche Veranlagung mehr denn im Riemenboote erforderlich ist, muß ein Rennskuller in seiner Person noch alles das vereinigen, was im Riemenboote Sache des Steuermannes ist; er muß sich häufig umsehen, um das Fahrwasser zu überblicken, er muß selbst auf Steuerung achten und in kritischen unvorhergesehenen Fällen zu schnellem Entschlusse befähigt sein.

Das alles erfordert von dem einzelnen weit mehr persönliche Eigenschaften, als solche beim Riemenrudern erforderlich sind. Schon manches Rennen ist durch wildes, unüberlegtes Drauflosfahren verloren worden, manches Rennen in der Aufregung und wilden Hast versteuert worden.

Daher muß ein Skuller, um etwas leisten zu können, vollkommener Herr über sein schmales Boot sein und sich in ihm so sicher fühlen wie in einem breiten Tourenboote. Er muß mit der Sicherheit einer Maschine seine Arbeit verrichten können und in der Lage sein, die ganze Aufmerksamkeit einzig und allein dem Rennen zuwenden zu können. Nur dann erst wird er sich auf dem Höhepunkte seines Könnens befinden. Ruhe und Überlegung, Zutrauen zur eigenen Leistungsfähigkeit und ein energischer Wille sind Faktoren, die für das Rennen im Skullboote erforderlich und wünschenswert sind.

Rennen werden oftmals mit der Spitze eines Bootes, mit $\frac{1}{5}$ Sekunde entschieden, so daß zwischen zwei gleichwertigen Gegnern nicht selten derjenige der bessere sein wird, der Überlegung und Ruhe im Rennen zu wahren weiß. Das alles erfordert für die meisten jahrelange Übung



Alexander M. Culloch. Gewinner der „Diamond Sculls“.

und Selbsterziehung, vor allem aber Rennpraxis. Wenige nur gibt es, denen ein besonderes Talent zum Skullen sozusagen angeboren ist, wenige nur, die gleich eine hervorragende Rolle spielen können.

Ein F. S. Kelly, der bei seinen ersten Rennen schon sämtliche Größen Englands in den Schatten stellte, oder ein Ten Eyk, der mit 17 Jahren die Diamand skulls gewann, ist eine Seltenheit. Für das Gros heißt es üben und Erfahrung sammeln!

Wer hat nun Aussicht, wenn er sonst vollkommen gesund ist, es im Rennskullen zu Leistungen zu bringen?

Gewisse Bedingungen, wie schon erwähnt, sind erforderlich. Ein kräftiger Körper muß bereits vorhanden sein, ein muskelschwacher Mensch kann sich naturgemäß die nötige Muskulatur im Rennboote und im Training für das Rennen nicht erst anrudern und hat gar keine Aussichten. Trotzdem gibt es doch eine ganze Reihe Skuller, die kaum als mittelmäßig körperlich veranlagt bezeichnet werden können und die es durch Energie und angeborene Geschicklichkeit zu ansehnlichen Erfolgen gebracht haben.

Große Erfolge auf erstklassigen Regatten können aber einem leichten, weniger kräftigen Manne im Skullboote nicht beschieden sein.

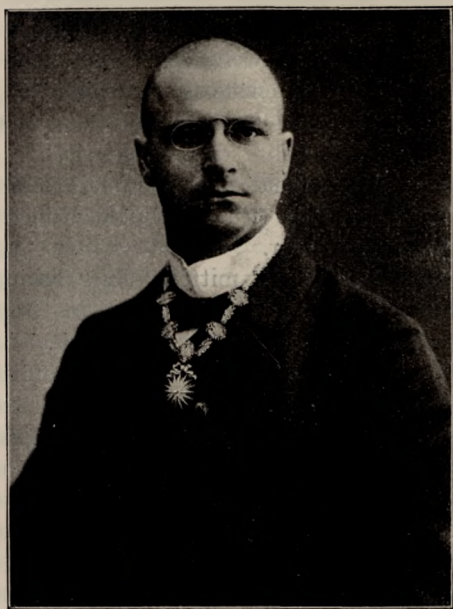
Der kräftigere, dabei trainierte Ruderer mit einigermaßen einwandfreier Technik wird, falls er nicht kopflös drauflos rudert, unter sonst gleichen Verhältnissen stets den Schwächeren niederrudern. Daran ist gar nicht zu rütteln.

Es kommt allerdings häufig vor, daß unter ungünstigen äußeren Verhältnissen ein leichter Mann von geringerer Klasse einen ihm sonst überlegenen Gegner schlagen kann. Jedoch ist ein derartiger Erfolg nur ein Scheinerfolg, er ändert nichts an der angeführten Tatsache.

Aber auch ein zu schweres Gewicht ist nicht vorteilhaft.

Es ist hier eins zu berücksichtigen. Der Ringkämpfer mit seinen enormen Muskelmassen ist im Rennboote eine Unmöglichkeit; die Leichtigkeit der Bewegungen, die nötig

ist, verträgt sich nicht mit plumpen, wenn auch noch so muskelstrotzenden Gliedern. Das schwere Gewicht drückt das Boot zu tief ins Wasser und vermehrt den Reibungswiderstand außerordentlich; es wird dann eine Mehrarbeit der Muskeln nötig, die erfahrungsgemäß nur bis zu einer gewissen Grenze auszugleichen ist. So sehen wir denn im



A. Weber—Mönchhof (Mainzer Ruderverein).
Meister von Deutschland 1903.

Skullboote erfolgreiche Skuller selten über 170 Pfund Gewicht. Zwischen 150 und 170 Pfund wogen fast sämtliche erfolgreichen Skuller. Wer von Natur über kräftige Beinmuskulatur verfügt, ist stets im Vorteil, da die Hauptarbeit bei der Fortbewegung des Bootes den Beinen zufällt. Demnächst ist von hervorragendem Werte eine kräftige Rücken- und vor allem Schultermuskulatur.

Im allgemeinen kann man sagen, es sind nötig oder

doch vorteilhaft: ein hoher muskelkräftiger Körperbau, eine tiefgewölbte, ausdehnungsfähige Brust und ein vollkommen gesundes Herz. Der Mann in der Höhe seiner Kraft, frühestens Anfang der 20er Jahre, ist der erfolgreiche Ruderer.

Ausnahmen sind hier aber keine Seltenheit. Viele gehören der Mitte der dreißiger, ja selbst Ende der dreißiger Jahre noch mit zu den erfolgreichsten Ruderern.

Der Sieger in der Einerweltmeisterschaft auf den olympischen Spielen, H. T. Blackstaffe, war über 40 Jahre alt, der frühere Meister von Deutschland, Max Sommerfeld, gewann im 40. Lebensjahre den Meistertitel.

Wer nun die Absicht hat, später einmal ein erstklassiger Skuller zu werden, fange früh mit dem Rudern an, womöglich schon als Schüler.

Es ist nicht schwer ein mittelmäßiger Rennskuller zu werden, sehr schwer aber ist es, über das Mittelmäßige hinauszukommen und erstklassig zu werden.

Ein mittelmäßiger Rennruderer wird es oftmals bis zu einem Sitze im erstklassigen Achter oder gar Vierer bringen, da in diesen Bootsgattungen noch andere Faktoren als Klasse und Leistungsfähigkeit des einzelnen mitzählen. Dagegen wird ein mittelmäßiger Riemenruderer es nie im Skullen zu nennenswerten Erfolgen bringen können.

Das Umgekehrte ist aber sehr wohl der Fall. Wir sehen es nicht selten, daß der Skuller — gar nicht einmal immer der erstklassige Skuller —, dem im Einer keine Erfolge mehr beschieden sind, noch auf Jahre hinaus im Riemenboote ein erstklassiger Mann sein kann.

Auf der Henleyregatta im Jahre 1911 stellten zwei alte berühmte Skuller, ehemalige Gewinner der „Diamond sculls“, Beresford und Hamilton Clouette, in einem Riemenboote und zwar im Zweier einen Schnelligkeitsrekord auf, und das will auf der Henleyregatta, die schon seit dem Jahre 1839 besteht und wo stets in den ersten Rennen nur allererstklassigste Mannschaften starten, etwas heißen. Beide waren in den Vierzigern, Beresford 43 und Clouette

41 Jahre, beide waren für Skullrennen schon lange aussichtslos, weil sie an die derzeitige Klasse nicht mehr heranreichten; trotzdem im Zweier noch ein so kollossaler Erfolg.

Beide waren außerdem auf derselben Regatta noch siegreich im ersten Vierer.

Ein Skuller — das ist meiner Meinung nach die Ursache solcher außergewöhnlichen Erscheinungen — lernt beim Skullen vor allem das Ziehen, das wirkungsvolle Ziehen. Er sieht stets, was er schafft und was er leisten muß, um vorwärts zu kommen; daneben ist es seine vollendete „watermanship“, die ihn zu so außergewöhnlichen Erfolgen befähigt.

Auch das hervorragende Abschneiden des Vierers der Wratislavia Breslau im Jahre 1911, in dem außer einem erstklassigen Skuller drei andere, nur mittelmäßige Skuller saßen, die ihren Gegnern im Riemenboote an Kraft bei weitem nicht gewachsen waren, führe ich darauf zurück, daß es Skuller waren mit einer vollendeten „watermanship“.

Allgemeines.

Wenn wir uns auf dem Gebiete des Skullens nach maßgebenden Vorbildern umsehen, von denen wir etwas lernen können, so sind es einzig und allein nur die modernen englischen Professionals, die Berufsruderer, die mit ihrem Rudern Geld verdienen und ihr ganzes Dasein mit Rudern ausfüllen.

Ich lege auf das Wort „moderne Professionals“ besonderen Wert, denn die ehemaligen Professionals, die heute teilweise als Trainer der kontinentalen Klubs tätig sind, ruderten einen wesentlich anderen Stil. Mit ihrem Stile ist es nicht möglich, so große Geschwindigkeiten zu erzielen, wie mit dem Stile der heutigen in der Praxis stehenden Professionals.

Dieser Stil ist, um das Bild grob zu skizzieren, beinahe der umgekehrte. Früher ruderten die Professionals mit hartem Anriß und weichem Finish, heute benutzen sie einen mäßig harten Anriß und ein enorm hartes Finish.

Als ich seiner Zeit im Mainzer Ruderverein das Skullen lernte — es war dies das Jahr, in dem der bekannte langjährige Trainer des Mainzer Rudervereins Brightwell ging und Ernest Barry sein Nachfolger wurde —, hatte ich Gelegenheit, mich von dem soeben Angeführten zu überzeugen.



Ernest Barry.
Professionalmeister von England.
(Erfolgreicher Trainer.)

Die Brightwellsche Schule befürwortete einen sehr harten Anriß, derart, daß die Hauptkraft auf den Anriß verlegt wurde, und ein weniger langes und hartes Finish, die Barrysche Schule gerade das Umgekehrte: mäßig harten Anriß und enorm hartes Finish mit weitem Zurückschwingen des Oberkörpers und nach hinten durchgedrückten Schultern.

Der moderne englische Professionalstil, basierend auf den soeben angeführten Grundzügen, wird heute in England auch von den Amateurskullern gerudert; es ist der

einzigste Stil, der einem Skuller mit einer Normalfigur zu empfehlen ist.

Vor Jahren, als ich in der Miniatur-Bibliothek für Sport und Spiel meine erste Abhandlung über Skullen herausgab, war ich der Ansicht, daß Skullen eine individuelle Sache sei, und daß sich ein bestimmter Stil nicht für alle eigne.

Ich bin heute nicht mehr ganz dieser Ansicht, sondern glaube vielmehr, daß jeder Skuller diesen ausgesprochenen, von mir in diesem Buche behandelten Professionalstil rudern kann, er müßte denn gerade eine anormale Figur haben. Ein kurzer und massiv gebauter Mensch mit stärkerem Leibesumfange wird allerdings kaum diesen Stil rudern können. Dieser muß sich eben mit einem anderen Stile zu behelfen suchen; große Erfolge werden ihm niemals beschieden sein, denn das Skullen bedingt nun einmal eine gewisse Figur und besondere Körpereigenschaften. Wer die nicht hat, wird Großes nicht erreichen können.

Von diesem modernen Professionalstile kennt man bei uns in Deutschland, abgesehen von wenigen Skullern, die den Vorzug haben, in Begleitung eines Professionals zu rudern, so gut wie nichts.

Das rührt einerseits daher, daß uns deutschen Skullern im Gegensatze zu den englischen Skullern die guten Vorbilder fehlen, andererseits hat dies darin seinen Grund, daß unsere deutschen Ruderlehrer, so gut sie auch sonst für das Riemenboot sind, vom praktischen Skullen nichts verstehen, es auch nicht verstehen können, da sie meist selbst kaum im Skullboote gesessen haben, geschweige denn Rennpraxis und Erfahrung besitzen. Nur in langjähriger Praxis kann man Erfahrung sammeln. Das gilt vom Skullboote in noch wesentlich höherem Maße, als vom Riemenboote.

Das ständige Sehen der guten Vorbilder ist also der große Vorteil, den die englischen Skuller vor uns Deutschen voraus haben.

Man lernt vom Sehen ungleich viel mehr, als man gemeinhin annimmt. Bewegungen so eigentümlicher und komplizierter Art, wie die Ruderbewegungen des Skullens, lassen sich nur in größten Umrissen dem Skuller durch Instruktion beibringen. Sehen muß man es, wie es gemacht wird, oft und eindringlich schauen, bis man es raus hat. So habe ich das Skullen von Barry gelernt, nicht durch seine Instruktion, sondern durch das ständige Zusammenfahren und das ständige Sehen.

Unbedingt warnen muß ich den jungen Anfänger aber vor stilistischen Betrachtungen, wie sie vielfach nach Regatten von Berichterstatlern losgelassen werden.

Es gibt bei uns in Deutschland Berichterstatler, die niemals im Boote, geschweige denn im Rennboote, gesessen haben. Natürlich mangelt es derartigen Berichterstatlern an jeglichem objektiven Urteil; sie bringen alles, was sie hören, und wenn es der größte Unsinn ist, aufs Papier. Unsere ersten Riemenmannschaften und Skuller sind doch nicht selten gute Vorbilder, die einer sachverständigen Presse genügend Material für belehrende und anregende Artikel geben könnten.

Wie aber steht es damit in Wirklichkeit?

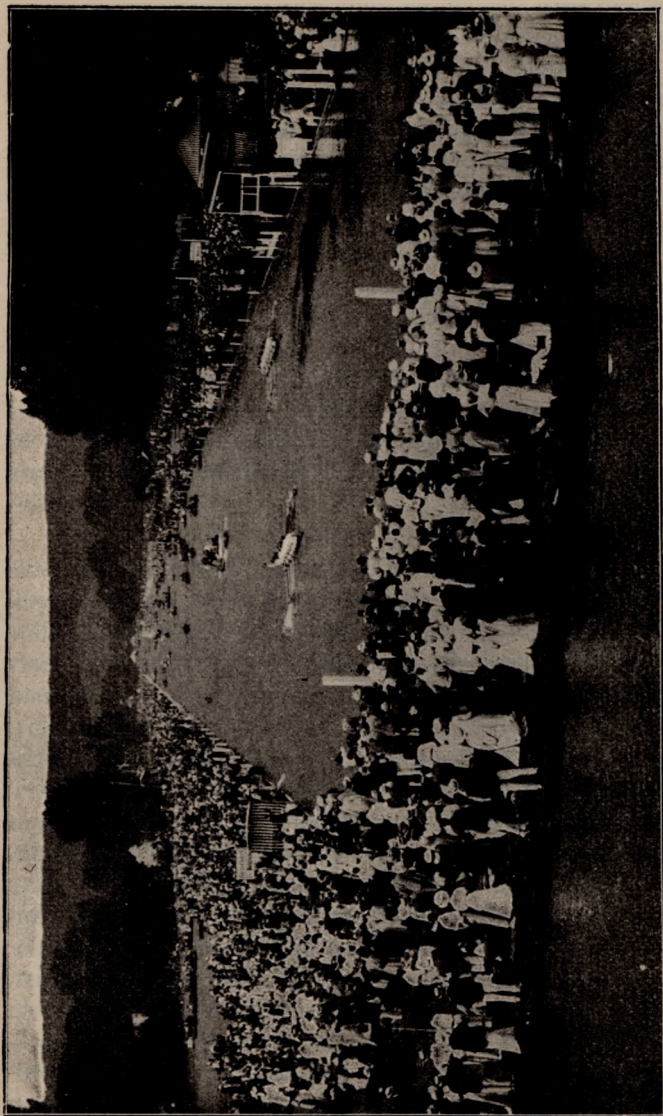
Kurz zwei Beispiele. Als ich 1907 ein großes Einerrennen in einer hervorragend kurzen Zeit gewann, schrieb ein Berichterstatler von mir, der ich stets diesen charakteristischen englischen Professionalstil gerudert und empfohlen habe als den einzig richtigen, sowie mich bemühe, ihn mir zu bewahren: „Charakteristisch ist der scharfe Einsatz und das lange weich ausgezogene Finish.“

Gerade umgekehrt ruderte ich aber, nämlich mit weichem Einsatze (besser Anziehen) und enorm harten Finish.

Von der Schlagzahl, die in diesem Rennen gerudert wurde, schrieb dasselbe Organ: „A. ruderte 32, B. 30, C. 28 und D. 26 Schläge in der Minute.“ In Wirklichkeit ruderte ich (A.) in diesem Rennen, wie mich jemand einwandfrei mit der Stoppuhr gezeitet hatte und ich es selbst wußte, nur 24 Schläge in der Minute und die anderen werden 26—27 Schläge in der Minute gemacht haben, denn das ist das Normale.

Nach der „Reihenfolge“ der Boote hatte der betreffende Berichterstatler sich willkürlich die Schlagzahl zurecht gelegt.

Diese beiden Beispiele, die ich leicht vermehren könnte, seien hier nebenbei erwähnt. Sie demonstrieren aber sehr gut das, was ich sagen will, nämlich, daß von gewissen Berichterstatlern nichts wie leere Worte gemacht werden



Von der Olympia-Regatta im Henley-Vorrennen im Achter.

und daß man sich hüten muß, ihren stilistischen Betrachtungen großen Wert beizulegen.

Das letztere ist nun aber nicht immer der Fall. Im Gegenteil pflegen angehende Skuller, die abseits von der Welt ohne jede Anleitung und ohne jeden Rat auf sich allein angewiesen sind, in ihrer Ratlosigkeit alles zu glauben und aus solchen Berichten sich das, was ihnen geeignet erscheint, herauszusuchen.

Mir ist es selbst so ergangen, als ich Anfänger war. Ich habe den Text förmlich verschlungen, wenn ich von irgend einem großen Skuller, von seinem Stile, seiner Schlagzahl usw. etwas aus der Presse erfahren konnte. Läßt sich der unerfahrene Skuller also durch solche auf dem Redaktionsbureau zusammengeschriebene Berichte irgendwie beeinflussen — nicht selten wird er das tun — dann hat er natürlich nur Schaden davon. Deshalb hinschauen, wer's geschrieben hat!

Das Erlernen.

Ein Skuller, der für ein Rennen im Einer trainieren will, soll möglichst schon am Riemen gerudert haben, damit ihm die einfachsten Bewegungen in Fleisch und Blut übergegangen sind und keine Schwierigkeiten mehr bereiten.

Weiter muß der Anfänger, bevor er daran denken darf, das Rennboot zu benutzen, mit dem Skullen im breiten Tourenboote vollkommen vertraut sein.

Lange Strecken im Tourenboote durchrudern und auf Fehler achten ist die beste Vorbereitung für das Rennskullen. Zudem kräftigt die schwere Arbeit im breiten Boote den Körper mehr als die Arbeit im Rennboote, da der angehende Skuller in letzterem erst nach längerer Zeit der Übung die Sicherheit erlangen wird, die erforderlich ist, um mit Anwendung von Kraft im Skullboote arbeiten zu können.

Das schwere Tourenboot mit einer mäßig langen Rollbahn von etwa 55 bis 60 cm ist das geeignetste Boot, um Skullerarbeit zu erlernen.

Es müßte in der Ausbildung des Skullers dieselbe Rolle spielen wie der feste Sitz im Riemenboote für den Riemenruderer.

Falsch wäre es dagegen, im Gegensatze zum Riemenrudern, das Skullen auf festem Sitze erlernen zu wollen, weil es nicht möglich ist, die Feinheiten der Skullerarbeit vor allem aber das für das Skullen so wichtige Finish in einem solchen Boote zu erlernen.

Auch für den fortgeschrittenen Ruderer ist es sehr vorteilhaft, besonders außerhalb der Saison, im Frühjahr und Herbste, im schweren Boote zu rudern; einmal weil in einem schwereren Boote die für das Skullen in Betracht kommenden Muskelgruppen besonders gut ausgebildet und gekräftigt werden, sodann aber wird jeder Skuller diesen Wechsel als eine Annehmlichkeit empfinden lernen; denn das ständige Rudern im Rennboote wird auf die Dauer etwas langweilig.

Man sehnt sich, wenn man so zu einer geeigneten Zeit einmal das Rennboot mit dem Tourenboot vertauscht hat, im Frühjahre desto mehr wieder nach dem Rennboote zurück und wird mit größerem Eifer und Feuer wieder in das Training gehen, ein moralisches Moment, das hoch einzuschätzen ist.

Der Einwand, daß beim Rudern im schweren, breiten Boote die Feinheiten in der Technik des Skullens verloren gehen könnten, trifft meiner Ansicht nach nicht zu.

Vorübergehend wird man ja beim Wechseln der Boote die Empfindung haben, als ob man etwas verlernt hätte, aber das legt sich bald wieder. Es ist dieselbe Empfindung der Unsicherheit, die der Skuller hat, wenn er aus einer einfacheren Bootsgattung, z. B. einem Renndoppelzweier, in den Einer steigt, oder wenn der Riemenruderer aus dem Achter in den Zweier geht, nur mit dem Unterschiede, daß es etwas länger dauert, bis man wieder völlig mit dem Einer verwachsen ist.

Um es zu Höchstleistungen bringen zu können, sollte ein Skuller nur Skuller bleiben und nicht noch nebenbei

Riemenruderer sein. Dies macht schon der Stil des Skullens erforderlich, der ein wesentlich anderer ist als der Stil des Riemenruderns.

Es gibt ja in der Geschichte der Ruderei Fälle, wo ein hervorragender Skuller auch noch nebenbei Riemenruderer war und es gleichzeitig in beiden Booten zu Erfolgen brachte — ich nenne nur den berühmten englischen Amateur-ruderer Guy Nikalls — aber derartige Fälle werden stets Ausnahmefälle sein.

Der ständige Wechsel zwischen Riemenstil und Skullerstil ist unbedingt schädlich. Der Riemenstil wird schließlich als der leichtere dem Skuller mehr anhaften und in Fleisch und Blut übergehen, als der schwierigere Stil des Skullens; ersterer ist jedoch für das Skullboot nicht zu brauchen.

Bedenklich kann ein Rudern in schwerem, breitem Tourenboote nur dann werden, wenn das Boot nicht richtig getrimmt ist und eine exakte Ausführung der Ruderbewegungen nicht gestattet. Dann gewöhnt man sich allerdings leicht Fehler an.

Ich habe in dieser Hinsicht in verschiedenen Vereinen die undenkbarsten Maße und Einstellungen am Tourenbootmaterial angetroffen. Auch unsere Bootsbauer scheinen über diesen Punkt nicht genügend informiert zu sein, denn sie liefern vielfach Boote ab, die nicht genügend getrimmt sind.

Fast stets liegen die Ausleger viel zu hoch, meist sogar derartig hoch, daß dieser Fehler nicht mehr durch Unterlagen abzustellen ist, sondern die ganzen Ausleger dem Schlosser übergeben werden müssen.

Ich habe Boote angetroffen, die derartig hoch liegende Ausleger hatten, daß die Hände im Endzuge in die Gegend der Brustwarzen kommen, während sie im Tourenboote dort den Körper berühren sollten, wo die falschen Rippen endigen.

Ein weiterer Fehler, den man am Tourenboote, so wie es vom Bootsbauer kommt, fast stets antrifft, ist der, daß

die Dollenanlage senkrecht zum Wasser steht, die Skulls daher keine Anlage haben und zu tief gehen.

Ein derartiges Boot sollte der angehende, ja selbst der erfahrene Rennskuller nicht benutzen, da er seine Technik darin verderben kann und die für das Skullen in Betracht kommenden Muskelgruppen diesen fehlerhaften Einstellungen derart anpassen kann, daß sich dieselben nur schwer wieder an richtige Arbeit gewöhnen lassen, vor allem aber, weil durch das ständige falsche Arbeiten das Gefühl zwischen richtig und falsch verloren geht.

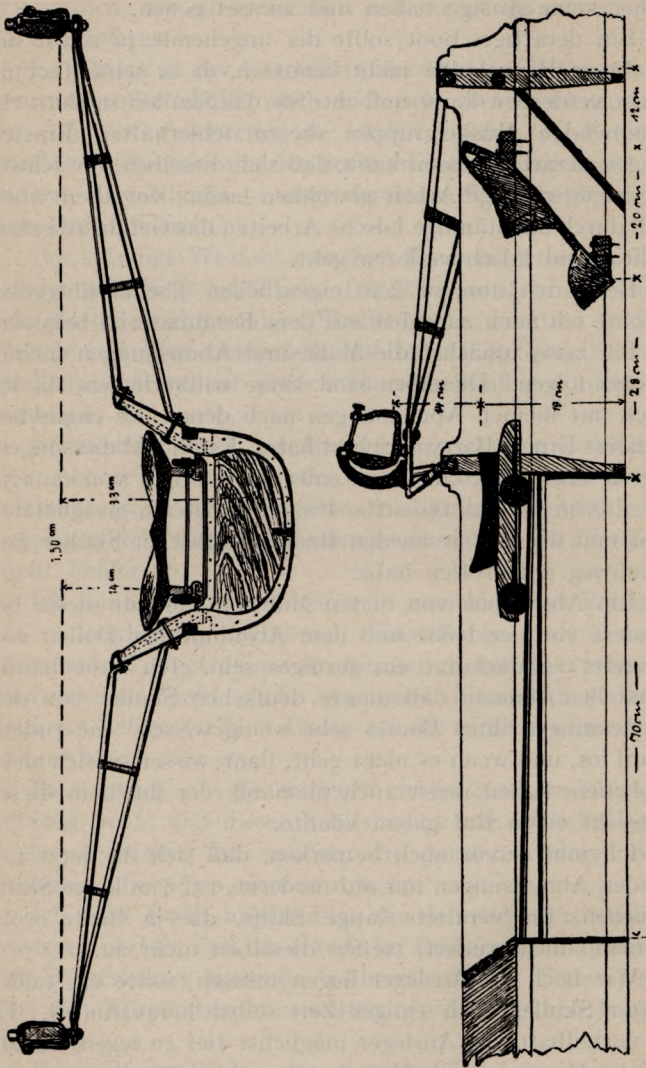
Bevor ich nun zu dem eigentlichen Thema übergehe, möchte ich mich zunächst mit dem Rennmaterial befassen.

Ich lasse zunächst die Maße und Abmessungen meines Bootes folgen. Dieselben sind keine willkürlichen, da ich mich mit meinen Abmessungen nach denen des englischen Meisters Ernest Barry gerichtet habe. Es sind Abmessungen, wie sie für einen Skuller mit einer Normalfigur von ca. 1,75 bis 1,85 m und ca 150—160 Pfd. Gewicht am geeignetsten sind und wie ich sie an den Booten englischer Skuller fast durchweg angetroffen habe.

Ein Abweichen von diesen Maßen — es gilt dieses besonders von der Höhe und dem Abstände der Dollen von einander — darf nur ein geringes sein. Ich habe häufig feststellen können, daß unsere deutschen Skuller von den Abmessungen ihres Bootes sehr wenig wissen. Sie rudern drauf los, und wenn es nicht geht, dann wissen sie sich nicht zu helfen, haben meist auch niemand, der ihnen in dieser Hinsicht einen Rat geben könnte.

Ich muß zuvor noch bemerken, daß sich die jetzt folgenden Abmessungen nur auf moderne, ca. 8 m lange Skiffs beziehen, für veraltete lange Skiffs, die ja heute wohl niemand mehr rudert, treffen dieselben nicht zu.

Wie hoch die Ausleger liegen müssen, sollte ein talentierter Skuller nach einiger Zeit selbst herausfinden. Es ist vorteilhaft, die Ausleger möglichst tief zu legen, da die auf das Boot wirkende Hebelkraft um so größer ist, je tiefer die Dollen liegen.



Die Maße eines modernen Rennbootes (8 m-Skiff).

Ein Rudern mit zu hoch liegenden Auslegern ist sehr unsicher, außerdem wird es leicht Ursache des Zutief-tauchens der Blätter im Wasser. Bei rauhem Wasser auf unseren sogenannten Wellenregatten kann der Fall eintreten, daß der Skuller mit den tiefliegenden Auslegern nicht zurecht kommt und die Ausleger etwa 1—2 cm höher legen muß. Ich selbst bin jedenfalls schon öfter in die Lage gekommen, solche Veränderung am Boote noch im letzten Momente vor dem Rennen vornehmen zu müssen, da ja bekanntlich unsere deutschen Wasserverhältnisse meist keine idealen sind.

Hier kommt es lediglich darauf an, durch die Wellen durchzukommen, ganz gleich wie. Der mühsam erlernte Stil wird auf solchen Regatten stets über den Haufen geworfen werden.

Die Auslegerweite, der Abstand von einer Dolle zur anderen, wird, wie aus nebenstehender Figur ersichtlich, gemessen von einer Kante der Dollenanlage zur anderen. Dieser etwas eigentümlichen Abmessung bediene ich mich hier deshalb, weil es in England üblich ist, so zu messen und man bei einer Bootsbestellung in England dem Bootbauer das dieserart erhaltene Maß mitteilen muß. Ebenso muß man dieses Maß in englische Zoll umrechnen, denn der englische Bootbauer macht sich sicher nicht die Mühe zu der Umrechnung.

Wird die linke Hand beim Durchzuge über die rechte hinweggeführt, so muß der linke Ausleger gewöhnlich etwas höher liegen, etwa 1 cm dürfte genügen, ebenso verhält es sich umgekehrt.

Das ist jedoch kein Schema, es kann vorkommen, daß ein Skuller, obgleich er links überführt, trotzdem mit gleich hoch stehenden Auslegern besser rudert und daß er sein Boot so leichter zum Stehen bringt. Die meisten Skuller rudern mit der linken Hand über der rechten und, wenn es irgend geht, sollte ein Skuller dies versuchen, schon mit Rücksicht darauf, daß in einem Doppelzweier zwei Skuller die gleiche Hebeführung haben müssen.

Fehler an der Anlage des Skulls, wodurch zu tiefes oder zu flaches Eintauchen der Blätter verursacht wird, lassen sich auf verschiedene Art und Weise beseitigen.

Es ist vielfach üblich, durch Veränderung der Auslegerhöhe diesen Übelstand zu beseitigen. Ich kann diese Methode, die den Skuller, sowie er mal andere Skulls benutzt, sofort wieder zu Umstellungen am Boote zwingt, nicht empfehlen, sondern rate an der Anlage der Skulls Abänderungen vorzunehmen.

Gute Skulls sind nicht minder wichtig als ein gutes Boot, wenn auch nicht in demselben Maße. Mit unbequemen, unhandlichen Skulls findet sich der Ruderer schließlich immer zurecht, da er sich daran gewöhnen wird.

Besser ist es jedoch, nicht erst mit unhandlichem Material die Ruderübungen zu beginnen, da sich der Ruderer damit Fehler angewöhnen kann, die meistens sehr schwer wieder zu beseitigen sind.

Kleine Fehler, die man aber leicht beseitigen kann, haften den meisten Skulls an, worauf ich weiter unten noch zurückkommen werde.

Englische Firmen sind hier keineswegs immer als die besten zu empfehlen, obgleich englische Skulls noch sehr viel in Benutzung sind. Auch hier wie beim Boote ist es wohl nichts weiter als eine Voreingenommenheit gegen deutsches Fabrikat. Während meiner langjährigen Ruderpraxis benutzte ich englisches und deutsches Material, wobei ich fand, daß die deutschen Skulls den englischen in keiner Weise nachstehen, sondern eher noch besser sind. Dies gilt vor allen Dingen in der Ausführung der Lederarbeit, die ungleich praktischer und besser ist als die englische. Seit dem Jahre 1908 ruderte ich ausschließlich mit deutschen Skulls; ich ziehe dieselben den englischen vor und kann jedem Skuller nur zu deutschem Material raten.

Von größter Wichtigkeit sind hier die Maße der Skulls; Innenhebel und Außenhebel müssen entsprechend der körperlichen Veranlagung des Ruderers im richtigen Verhältnisse stehen.

Für einen schwächeren Ruderer ist es vorteilhaft, die Innenhebel etwas länger anfertigen zu lassen und die Außenhebel dementsprechend kürzer.

Ebenso muß die Breite des Blattes, wofür sich ein ganz bestimmtes Maß allerdings nicht gut angeben läßt, entsprechend geringer sein. Übermäßig breite Blätter mit wenig Blattschwung nehmen der Arbeit die Leichtigkeit und sind, wie ich es im Kapitel Riemenrudern ausgeführt habe, keineswegs ein Vorteil.

Ich verweise hier noch besonders auf das, was ich im letzteren Kapitel über den Blattschwung geschrieben habe.

Der schwächere Ruderer wird mit solchen Skulls, selbst auf die Gefahr hin, etwa einen Schlag in der Minute mehr ziehen zu müssen, weit besser auskommen und bei weitem nicht so leicht ermüden.

Fast alle Skulls sind so, wie sie aus der Fabrik kommen, noch nicht in einem Zustande, daß der Ruderer seine Übungen sofort damit beginnen kann. Gewöhnlich haben neue Skulls den Fehler, zu tief in das Wasser zu gehen, wofür unerfahrene Instruktoren fälschlich die Ungeschicklichkeit des Ruderers als Ursache bezeichnen.

Es wäre nun falsch, durch Herunterdrücken der Innenhebel diesem Übelstande abzuhelfen, da dies auf die Dauer für die Arme zu anstrengend wird. Man tut vielmehr in einem solchen Falle gut, den Skulls mehr Anlage zu geben, wie der Fachmann sich ausdrückt. Dies erreicht man am einfachsten durch Wegschneiden am Holze selbst, oder besser durch einen schwach zugespitzten Keil, der an seiner oberen Kante etwa 1—2 mm dick ist und den man unter der Belederung befestigt.

Damit die Anlage immer dieselbe bleibt, ist es vorteilhaft, den Keil aus Stahl anfertigen zu lassen oder aus hartem Sohlleder, welches letzteres auf das Leder geleimt wird.

Beide Methoden, um das Zutieftauchen abzustellen, habe ich stets mit dem besten Erfolge angewandt und kann ich in einem solchen Falle empfehlen.

Neuerdings ist in England eine Dolle konstruiert worden

und daselbst bereits allgemein im Gebrauch, die es gestattet, Fehler an den Skulls sowie das zu tiefe oder zu flache Eintauchen der Blätter an der Dolle selbst zu beseitigen.

Die Dolle ruht mit ihrem unteren Drehpunkte auf einer kleinen, verstellbaren Stahlplatte, die durch die Schraube des Dollenbügels gehalten wird.

Durch Verschieben dieser Stahlplatte hat man es ganz in der Hand, den Dollen und somit den Skulls die richtige Stellung zu geben. Es genügt häufig schon ein Zurück- oder Vorschieben dieser Stahlplatte um 1—2 mm.

Diese Dolle ist sehr zu empfehlen, besonders denjenigen Skullern, die Neigung zum Zutieftauchen haben.

Es ist überhaupt in jedem Falle gut, darauf zu sehen, daß die Blätter der Skulls nicht senkrecht zum Wasserspiegel stehen, sondern mit der hohen Seite etwas zum Wasser geneigt sind, wie es ja auch im Riemenboote der Fall ist.

Die Skulls gehen so flacher durchs Wasser und der Skuller braucht mit seinen Armen nicht so sehr auf die Innenhebel der Skulls zu drücken.

Keinesfalls aber darf der Winkel zu groß sein, damit nicht das sogenannte Wasserschaben daraus resultiert. Letzteres ist noch bedenklicher als das Erstere.

Alle diese Einstellungen sind zu Beginn des Trainings vorzunehmen, und es darf dann möglichst wenig am Boote geändert werden. Alles muß von Anfang an tadellos klappen und in Ordnung sein. Man darf nicht dauernd in einem falsch eingestellten Boote rudern. Der Skuller paßt sich schließlich auch diesen falschen Einstellungen an und gewöhnt sich an dieselben, verliert jedoch hierdurch das richtige Gefühl, und wenn er mal in einem Ersatzboote selbst einem richtig eingestellten und getrimmten, oder auch nur in einem Doppelzweier rudern muß, dann geht es nicht, er hat sich dann in dem falsch eingestellten Boote eingerudert und bedarf erst wieder längerer Zeit, um seine Muskeln wieder an die veränderte Arbeit zu gewöhnen.

Es muß also zu Beginn des Trainings alles bis auf das Kleinste in Ordnung sein und daraufhin geprüft werden.

Trotz alledem wird der Skuller im Laufe des Trainings häufiger die Empfindung haben, als ob es nicht mehr so gut ginge wie anfangs, und wenn er der Sache dann näher auf den Grund geht und die anfänglichen Einstellungen, die sich jeder Rennskuller unbedingt notieren muß, auf ihre Richtigkeit hin prüft, dann wird er konstatieren können, daß letztere nicht mehr ganz mit den anfänglichen übereinstimmen.

Die Ausleger drücken sich z. B. leicht an das Leder oder in das Holz ein, auf dem sie festgeschraubt sind und müssen dann neu unterlegt werden. Ferner werden Skuller, die Neigung zum Zutieftauchen haben, stets die obere Kante der Skulls stark abnutzen und dann wieder in ihren alten Fehler zurückfallen.

In diesem Falle hilft nur eine neue Beledung event. noch ein spitzer Holzkeil oder, wenn der Schaden schnell repariert werden soll, Dollenverstellung.

Ich empfehle jedem Skuller, sich stets mehrere Paare gut eingeruderter Skulls zu halten und ein Paar, das ihm besonders zusagt, bis zur letzten Woche vor der Regatta zurückzustellen. Die Skulls werden im Laufe des Trainings sehr bald abgenutzt und verlieren auch an Festigkeit; ein Skull muß aber unbedingt so steif und fest wie nur irgend möglich sein, besonders an der Stelle, wo der Stiel in das Blatt übergeht, am Halse. Ich bin zu dieser Ansicht erst nach langem Probieren gelangt. Mit weichen Skulls bekommt der Skuller in einem scharfen Rennen, mag das Wasser noch so glatt sein, ermüdete und geschwollene Handgelenke, ein Malheur, das fast stets den Verlust eines Rennens zur Folge hat.

Es ist nichts als eine Täuschung, wenn der Skuller die Empfindung hat, daß es sich mit weichen Skulls leichter und angenehmer arbeiten ließe.

Diese Übelstände stellen sich immer erst in einem harten Rennen ein, wenn die Skulls aufs äußerste strapaziert werden und der Ruderer nicht mehr so auf alles achtet, wie er es im Training zu tun pflegt.

Die Länge der Skulls, das Verhältnis vom Innenhebel zum Außenhebel ist abhängig von der Statur und der körperlichen Veranlagung des Einzelnen.

Ich empfehle folgende Abmessungen:

1. Für einen mittelkräftigen Ruderer:

Ganze Länge des Skulls	295 cm
Innenhebel	85 cm
Blattbreite	16—16,5 cm

2. Für einen schwächeren Ruderer:

Ganze Länge des Skulls	292 cm
Innenhebel	87 cm
Blattbreite	15,5—16

Im Griffe des Innenhebels 50—75 gr Blei.

Von großer Wichtigkeit ist auch die Behandlung des Materials, des Bootes sowohl als auch der Skulls. Ein Skullboot muß stets gut lackiert sein, es dürfen nicht die geringsten offenen Stellen, durch die das Wasser eindringen kann, zu finden sein. Auf beides pflegen die Skuller, selbst erfahrene Skuller, sehr wenig zu achten. Abgesehen davon, daß die Außenhaut durch innere Feuchtigkeit, besonders wenn das Boot mal in der Sonne liegt, leicht wellig wird und sich verzieht, kann man nach kurzer Zeit schon konstatieren, daß durch die ständige Feuchtigkeit das Boot schwerer geworden ist, und zwar nicht unerheblich. Ich habe Boote von 26 Pfd. gesehen, die nach einem Jahre schon 29 Pfd. wogen.

Auch die Skulls müssen gut lackiert werden, damit keine Feuchtigkeit eindringen kann, sonst füllen sich die Poren des Holzes mit Wasser, das selbst durch langes Trocknen nur schwer wieder zu entfernen ist. Die Skulls werden weich, verziehen sich und sind dann für Rennzwecke unbrauchbar.

Die Anlage des Skulls soll gewöhnlich mit der vorderen Kante der Rollbahn in einer Linie liegen; es ist diese für einen Skuller von mittlerer Figur die übliche Einstellung.

Auch im Tourenskullboote, Einer sowohl wie Doppelzweier, ist diese Stellung der Dollen die übliche.

Auf eine andere Einstellung der Dollen als diese allgemein übliche, bin ich erst während meines Aufenthaltes

in England 1911 durch Barry aufmerksam gemacht worden. Die Dollenanlage liegt hier 2—3 cm hinter der betreffenden Linie, eine Einstellung, die leicht an den Auslegern vorgenommen werden kann, indem man den längeren Arm des Auslegers um etwa 3 cm verkürzen läßt.

Eine derartige Abweichung vom normalen Stande der Dollen ist geeignet für große Leute mit langem Oberkörper und langen Armen; sie soll verhindern, daß die Auslage zu lang wird. Im praktischen Teile dieses Kapitels werde ich hierauf noch eingehender zurückkommen.

* * *

Im Gegensatz zum Kapitel Riemrudern werde ich mich in diesem Abschnitte des Buches bemühen, möglichst alle Theorien beiseite zu lassen und einzig und allein dem Anfänger meine Erfahrungen aus langjähriger Praxis zugute kommen lassen.

Manches von dem, was im Kapitel Riemrudern ausführlich behandelt ist, trifft auch für das Skullen zu, und ich weise hier nur darauf hin.

Mit der Theorie im Skullboote ist es überhaupt so eine eigene Sache, und nirgends trifft das „Faustwort“ von der grauen Theorie mehr zu als hier.

Mit mathematischen und physikalischen Berechnungen, mit Kurven und ähnlichen Dingen kommt man im Skullboote nicht weit. Es läßt sich gewiß leicht beweisen, daß ein Stil, wie z. B. der bekannte Stil der englischen Riemenmannschaften, die von Anfang bis zu Ende mit größter Wucht durchs Wasser gehen, daß es nur so kracht in den Dollen, auch für das Skullboot der einzig richtige wäre, aber in Wirklichkeit ist ein derartiger Stil im Skullboote wie wir sehen werden, unausführbar.

Der Mensch ist keine Maschine, die sich auf eine bestimmte Arbeitsleistung einstellen läßt. Es ist eben ganz etwas anderes, ob man im stabilen Riemenboote sitzt und in seinen Händen einen leicht zu dirigierenden Riemen

hält, oder ob man im ranken Skullboote mit jeder Hand ein Skull zu führen hat.

Ein Durchriß wie im Riemenboote ist im Skullboote, in dem der ganze Organismus infolge der größeren Inanspruchnahme der Muskeln erheblich mehr als im Riemenboote mitgenommen wird, ganz undenkbar.

Deshalb kann sich ein Riemenstil im Skullboote nicht behaupten.

Nur deshalb rudern die Berufsrunderer und ihre Schüler, die englischen Amateurskuller, einen besonderen Stil, einen Stil, der im Skullboote der einzig richtige ist.

In der Hauptsache sind die englischen Skuller unseren deutschen Skullern, die drüben waren, nur deshalb stets überlegen gewesen, weil sie diesen Stil in vollendeter Weise rudern und vor allem durch Professionals ständig in demselben unterwiesen werden.

Dieser Stil, den auch ich stets als den einzig richtigen erkannt habe, wird im wesentlichen in diesem Buche von mir behandelt und meinen Ausführungen zugrunde gelegt werden.

Im Tourenboote, soweit das Tourenrudern nicht als Vorübung zum Rennrudern betrieben wird, braucht man sich natürlich nicht mit der Erlernung dieses schweren englischen Professionalstiles abzugeben. Hierüber noch an anderer Stelle.

Der besseren Übersicht halber werde ich den Schlag in seine einzelnen Bestandteile zergliedern und jeden ausführlich besprechen.

Auslage.

Ich nehme an, daß dem angehenden Skuller die einfachsten Begriffe der Bewegungen, insbesondere hier an dieser Stelle der Weg des Oberkörpers, der Weg der Hände geläufig sind, anderenfalls verweise ich auf das hierüber im Kapitel „Theorie des Ruderns“ Ausgeführte.

Man beuge zur Auslage den Oberkörper ohne Krümmung des Rückens soweit nach vorn, als dies ohne Anstrengung

möglich ist. Schultern dabei leicht herunter, Handgelenke möglichst weit nach unten durchgedrückt.

Die Füße müssen mit ganzer Sohle auf dem Stembrette ruhen; wenn das nicht möglich ist, muß das Stembrett einen anderen Winkel erhalten.

Die Daumen legt man beim Skullen besser an die Seite des Griffendes der Skulls, statt an die Unterseite wie beim Riemen.

Der Griff sei leicht, ohne die Handgelenk- und Finger-muskeln anzustrengen.

Während des Zuges muß das Handgelenk gerade gestreckt bleiben, es darf nicht nach oben oder unten gebeugt werden. Durch einen falschen Griff, sowie durch ein derartiges nach oben beziehungsweise nach unten Beugen der Handgelenke entstehen beim Skullen die gefürchteten Handgelenk- bzw. Unterarmschwellungen, die fast regelmäßig den davon im Rennen Betroffenen außer Gefecht setzen.

Deshalb achte man zuerst auf einen leichten Griff, der selbst bei Wellenwasser möglich ist. Die Finger sozusagen nur über die Griffenden der Skulls überhaken.

Die Länge der Auslage hängt in erster Linie von der Körperstatur des Skullers ab, sodann von der Beinstellung und in gewisser Hinsicht auch noch von dem Winkel des Stembrettes.

Das Stembrett muß so nahe wie nur möglich am Leibe sein, damit die Rollbahn in möglichster Länge ausgenutzt werden kann; das Stembrett ungefähr in einem Winkel von 45°, unbedingt aber so, daß der Fuß beim Abtreten mit seiner ganzen Fläche auf dem Stembrette ruht. Ein spitzerer Winkel erleichtert zwar das Vorkommen in die Auslage, erschwert aber den energischen Beindruck, mit dem das Finish ausgeführt werden muß. Ideal wäre es, wenn das Stembrett für die vorteilhafte Ausnutzung der Beinkraft beim Beginn des Zuges in spitzem, beim Finish in steilerem Winkel stände, also beweglich wäre. Ein derartig konstruiertes Stembrett ist auch schon mal im Ge-

brauche gewesen, es hat sich aber als unpraktisch erwiesen.
— Das Stembrett so tief wie nur irgend möglich.

In bezug auf die Beinstellung sind drei Stellungen möglich.

Entweder man behält die Beine zwischen den Armen und öffnet sie, soweit es in dieser Stellung möglich ist, oder man nimmt die Arme zwischen die Beine. In der ersten Stellung streift beim Vorgehen die Innenseite der Arme die Außenseite der Beine, in der zweiten dagegen streift die Innenseite der Beine die Außenseite der Arme.

Bei der dritten noch möglichen Stellung befinden sich die Knie in den Achselhöhlen. Nur Skuller mit kurzen Unterschenkeln oder außergewöhnlich langem Oberkörper können diese Stellung der Beine einnehmen.

Großen, schlanken Figuren mit womöglich noch langen Unterschenkeln ist eine derartige Beinstellung nicht möglich, ohne das Stembrett weit zurückzustellen, was sehr unvorteilhaft ist.

Barry und andere hervorragende Professionals behalten die Beine zwischen den Armen.

Diese Stellung der Beine ist die vorteilhafteste, denn einmal kann man so am kräftigsten vom Stembrette abtreten, sodann wird durch den Kontakt zwischen Beinen und Armen das Gefühl der Sicherheit im Boote ganz wesentlich erhöht.

Die zweite der angeführten drei Möglichkeiten, nämlich die Arme zwischen den Beinen, habe ich bei den jetzigen englischen Professionals und Amateuren bisher noch nicht angetroffen. Englische Berufsruderer halten diese Stellung der Beine für wenig vorteilhaft, und auch ich bin nach schlechten Erfahrungen mit dieser Beinstellung zu derselben Ansicht gelangt.

Gewöhnlich bedienen sich Skuller mit stärkerem Leibumfang und kurzem Oberkörper dieser letzteren Beinstellung, weil sie sonst nicht weit genug in die Auslage gehen können. So gebauten Skullern bleibt ja nichts weiter übrig, große Schnelligkeit werden dieselben kaum bei

Anwendung einer derartigen, einem kräftigen Abtritt vom Stemmbrette hinderlichen Beinstellung erlangen können.

Das Skullen bedingt nun einmal eine gewisse Normalfigur, wenn wirklich Erstklassiges dabei rauskommen soll.

Von derartigen Kleinigkeiten hängt mehr ab, als man gemeinhin annimmt. Ich habe einen ganz krassen Fall an mir selbst erlebt.

Ein ehemaliger, guter Berufsskuller, der in unserem Klub 1911 Trainer war, riet mir, nachdem ich jahrelang mit den Armen zwischen den Beinen gerudert hatte, mit weit geöffneten Knien, also Arme und Oberkörper zwischen den Beinen, zu rudern. Ferner ließ er meine Ausleger um je zwei Zentimeter kürzer machen. Meine Auslage, die schon an sich sehr lang war, weil ich von Natur über einen langen Oberkörper und lange Arme verfüge, wurde nun eine ganz enorm lange, einmal wegen der Beinstellung, sodann aber infolge der verkürzten Ausleger.

Eine lange Wasserarbeit ist ja stets besser als eine kurze, es kann jedoch auch in dieser Hinsicht des Guten zuviel geschehen, und das war hier der Fall.

Meine Skullarbeit wurde infolge dieser enormen Durchzugslänge eine äußerst lahme.

Wem es daher irgend möglich ist — bei einem normal gebauten Menschen ist es das Natürliche — der sollte die Beine zwischen die Arme nehmen, allenfalls die Knie in die Achselhöhlen, aber nie die Arme zwischen die Beine.

Nun noch ein Fall, den ich allerdings nur ganz selten angetroffen habe, bei erstklassischen Skullern nie. Der Skuller öffnet in der Auslage die Beine, so daß er sich mit den Armen und dem Oberkörper zwischen den Beinen befindet, und klappt, wenn ich mich so ausdrücken darf, nachdem der Oberkörper angeschwungen hat, die Beine schnell zusammen. Ich halte dies für eine zwecklose Anspannung der Muskeln und für eine Kraftvergeudung. Man braucht nur einige Kniebeugungen in dieser Weise auszuführen, um konstatieren zu können, daß hierzu ein besonderer Kraftaufwand erforderlich ist.

Der Einsatz.

Es hat sich bei uns in Deutschland die Gewohnheit eingebürgert, den ersten Teil des Zuges, den Anriß, im Skullboote besser das Anziehen, mit Einsatz zu bezeichnen.

Diese Bezeichnung ist nicht ganz glücklich gewählt und hat vielfach zu Verwechslungen Anlaß gegeben, denn der Einsatz besteht nur aus dem Wasserfassen und dem damit verbundenen Anheben der Hände, während der Anriß schon mit zum Durchzuge gehört und daher nichts mehr mit dem Einsatze zu tun hat.

Der Einsatz gehört vielleicht eher noch mit zum Vorgehen als dessen äußerter Abschluß er angesehen werden kann.

Ebenso ist es besser, nicht von scharfem oder weichem Einsatze zu sprechen, weil derartige Bezeichnungen leicht falsche Vorstellungen bei den Ruderern auslösen können. Zum Einsatze selbst, d. h. zum Wasserfassen, gehört nur Geschicklichkeit. Die Kunst eines richtigen Einsatzes im Skullboote, die Kunst des blitzschnellen Wasserfassens erfordert viel Übung; dieselbe ist besonders schwierig dadurch, daß im Skullboote das Blatt nicht allmählich aufgedreht werden darf, wie im Riemenboote, sondern erst im allerletzten Momente. Wenn auch das allmähliche langsame Aufdrehen des Blattes bei ruhigem Wasser kein Nachteil ist und sich gut ausführen läßt, so gewöhne man sich trotzdem von vornherein an das schnelle Aufdrehen, da dies bei rauhem Wasser oder bei Gegenwind vorteilhafter ist und nicht schnell erlernt werden kann, wenn man es vorher anders gewöhnt ist.

Ein guter Einsatz muß den Eindruck eines Inswasserschlüpfen der Blätter machen.

Die Berufsruderer gehen mit schrägen Blättern ins Wasser und drehen erst im Wasser auf. Diese Methode, das Wasser zu fassen, ist jedoch nur ein Kunststück, das alle Professionals machen, es aber nicht von ihren Schülern verlangen.

Was damit bezweckt werden soll, ist mir nie recht klar geworden. Es ist wohl lediglich eine Überlieferung, die das

Skullen der Professionals als etwas Besonderes dokumentieren soll.

Der Einsatz im Skullboote geschehe derart, daß mit dem Erreichen der weitesten Auslage den Skulls noch im letzten Momente aus den Handgelenken ein kurzer, schneller Ruck nach vorn gegeben wird, und zwar nach vorwärts-aufwärts, wobei dann gleichzeitig das blitzschnelle Aufdrehen der Blätter zu erfolgen hat.

Von einem guten Einsatze hängt im Skullboote genau wie auch im Riemenboote das Gelingen des Durchzuges ab.

Der Durchzug.

Der Durchzug im Skullboote besteht ebenso wie im Riemenboote aus drei Teilen, dem Anriß (besser Anziehen), dem Mittelzug und dem Endzug oder Finish.

Beim Riemenstil ist es allerdings nicht üblich auf ein Auseinanderhalten dieser drei Teile so großes Gewicht zu legen, wie es beim Skullen erforderlich ist.

Im Riemenboote heißt es, scharf durchs Wasser, scharfer Anriß, scharfes Finish; im Skullboote dagegen, mäßig hart anziehen und steigern. Über eine kurze Strecke ist es wohl möglich, einen Stil wie im Riemenboote zu rudern, aber auch nur über eine kurze Strecke.

Über 2000 m einen derartigen Stil zu rudern, ist bei der Länge der Wasserarbeit und der erheblich größeren und allseitigeren Inanspruchnahme des Körpers vollkommen unmöglich. Der Theorie nach ist zwar ein Stil wie im Riemenboote der richtigste, in der Praxis, im Skullboote kommt man aber nicht weit damit.

Man muß infolge der langen Wasserarbeit für diejenigen Teile des Durchzuges die Hauptkraft des Körpers in Reserve zurückbehalten, die dem Fortgange des Bootes am dienlichsten sind, das sind der Mittelzug und der Endzug oder das Finish.

Besonders das letztere, verbunden mit dem Wiederaufrichten an den Hebeln der Skulls, ist im Skullboote von großer Schwierigkeit und bedarf langer Übung.

Keine ruckweisen, plötzlichen Bewegungen im Skullboote!

Ein Skullboot muß durch das Wasser geschoben werden, es darf nie ruckweise fortgerissen werden!

Das ist der Hauptgrundsatz, den der Skuller befolgen muß.

Der Anriß.

Obgleich die Bezeichnung Anriß für den ersten Teil des Zuges mir nicht ganz geeignet erscheint, sondern die Bezeichnung „Anziehen“ besser passen würde, möchte ich doch den Ausdruck Anriß als den bekannteren und üblichen hier im folgenden beibehalten.

Der Anriß im Skullboote ist nicht, wie vielfach angenommen wird, der wichtigste Teil des Zuges, der dem Boote den Hauptantrieb gibt, sondern derselbe leitet vielmehr den Mittelzug und den Endzug nur ein. Von seinem guten Gelingen hängt im Skullboote die Wirkung des Mittelzuges und des Endzuges ganz wesentlich ab.

Kein Professional macht einen scharfen Anriß; man kann dies schon daraus ersehen, daß sämtliche Berufsruderer mit schrägen Blättern in das Wasser gehen und die Blätter erst im Wasser aufdrehen.

Der scharfe und trotzdem sichere Anriß ist zudem sehr schwer, bei rauhem Wasser fast unmöglich. Zu verstehen ist unter scharfem Anriß nur ein Anriß, bei dem die Hauptkraft vornehmlich auf den Anfang des Zuges verwandt wird.

Mit einem derartig ausgeführten Anriß rudern bei uns in Deutschland weitaus die meisten Skuller. Dem harten Anriß folgt dann das weiche Finish und der Skullerstil, wie er nicht sein soll, ist da. Als ich anfang, das Skullen zu lernen, ruderte auch ich diesen falschen Stil, das genaue Gegenteil von dem Stile, wie ich ihn heute rudere.

Man kann natürlich auch mit einem derartigen Stile Erfolge haben, große jedoch niemals.

Keineswegs soll der Anriß aber ohne jeglichen Kraftaufwand ausgeführt werden, das will ich damit nicht gesagt haben. Der Ruderer soll hart anziehen, jedoch nur so

hart, daß er den Zug nach der Mitte und dem Finish zu verstärken und anschwellen lassen kann.

Dürfen wie nun allein schon aus der Tatsache, daß keiner der gegenwärtigen Professionals im Skullboote einen besonders harten Anriß macht, folgern, daß es sicherlich am besten und am richtigsten ist, so zu rudern wie die Berufsruderer, so läßt sich diese Erkenntnis, daß ein scharfer Anriß im Skullboote nicht angebracht ist, auch noch begründen.

Es ist bekannt, daß in der weiten Auslage des Skullers die Skulls in einem wenig günstigen Winkel zum Boote stehen. Der Riemenruderer dagegen kommt nicht so weit in die Auslage; deshalb wird der Riemen von Anfang an in einem erheblich günstigeren Winkel zum Boote stehen.

In der weiten Auslage tritt nun im Skullboot das ein, was man in der Ruderersprache „Pressen des Bootes“ nennt, d. h. der Druck, den die Skulls auf die Dollen ausüben, ist ein seitlicher.

Je stärker dieser seitliche Druck ist, desto mehr wird das Boot gepreßt und in der Fahrt aufgehalten werden.

Noch ein anderer Grund, der gegen den mit voller Kraft ausgeführten Anriß spricht. Der harte Anriß erfordert einen harten Beinstoß.

Durch diesen harten Beinstoß erhält das Boot einen Antrieb, entgegengesetzt der Fahrtrichtung.

Der Halt im Wasser ist aber im Skullboote anfangs keineswegs ein so fester wie im Riemenboote. Daher wird das Skullboot diesem harten Beinstoße nachgeben und einen Antrieb in entgegengesetzter Fahrtrichtung erhalten, der um so stärker sein wird, je länger die Auslage des Skullers ist.

Jedoch nicht nur das Boot und die Fahrt des Bootes wird durch den harten Anriß ungünstig beeinflusst, sondern auch der Körper.

Der plötzliche, scharfe Anriß in einem Momente, wo der ganze Körper gleich einer Feder angespannt im Boote sitzt und das Bestreben hat, aus dieser angespannten, unnatürlichen Haltung zurückzuzschnellen, preßt die inneren Organ des Körpers ganz erheblich und behindert die freie Atmung.

Deswegen mäßig hart anziehen, warten mit dem vollen Einsatze der Kraft, bis die Skulls in einem günstigeren Winkel zum Boote stehen!

Beim Anriß auf die Innenhebel der Skulls drücken, damit die Blätter nicht zu tief ins Wasser kommen (s. Theorie des Ruderns).

Wer dazu neigt, mit den Blättern zu tief in das Wasser zu gehen, muß seinen Dollen oder Skulls mehr Anlage geben.

Der Skuller kann sich diesen Fehler derart angewöhnen, daß selbst die größere Anlage ihm nicht mehr hilft.

Dann ist eine Radikalkur erforderlich. Man rudere, wenn man trainieren will, in den Monaten März und April im schweren Tourendoppelzweier, dessen Dollen möglichst gar keine Anlage haben.

So lernt man das Runterdrücken der Hände am besten, und die betreffenden Muskelgruppen, die diese Arbeit zu verrichten haben, werden gestärkt.

Mittelzug und Finish.

Benutzung des Rollsitzes.

Der wichtigste Teil des ganzen Zuges ist nunmehr der Mittelzug und der Endzug oder das Finish.

Zunächst komme ich hier noch auf die Benutzung des Rollsitzes zu sprechen. Es handelt sich darum, ob der Rollsitz sofort nach dem Einsatze benutzt werden soll, so daß Schwung und Beinarbeit zu gleicher Zeit beginnen, oder ob der Oberkörper erst aufgerichtet werden soll, um dann erst die Beine in Aktion treten zu lassen, wie es vielfach im Riemenboote geschieht. Nach der ersten Methode, also mit angehaltenem Rollsitze, pflegen bei uns in Deutschland die meisten Skuller zu rudern.

Hierdurch, in Verbindung mit dem scharfen Anriß, entstehen ruckweise Bewegungen und Gewichtsverlegungen, denn ein Skuller, der scharf anreißt und den Rollsitz dabei anhält, wird sich meist, um mich grob auszudrücken, vom

Sitze abheben, um sich dann im Finish, dem für den Lauf des Bootes so wichtigen Teile des Durchzuges, mit seinem ganzen Körpergewicht wieder auf das Boot herabzusetzen.

Dadurch wird das Boot in das Wasser gepreßt und im freien Laufe erheblich aufgehalten.

Ein gewisses Fallen des Bootes nach Beendigung des Durchzuges werden wir stets beobachten können, jedoch nicht in dem Maße, wie nach dem scharfen Anriß auf angehaltener Rollbahn. Weiter unten werde ich hierauf noch eingehender zurückkommen.

Es ist also unbedingt der Rollsitze sofort zu benutzen; das tun auch die Professionals und englischen Amateure.



Start eines Einerrennens.

Soll nun der Oberkörper auf dem ersten Teile überhaupt nicht aufgerichtet werden und erst später sich aufrichten und zurückschwingen, oder soll das Zurückschwingen auf den ganzen Zug verteilt werden?

Die erste Frage ist in negativem, die zweite in positivem Sinne zu beantworten. Der Schwung soll einigermaßen gleichmäßig auf den ganzen Zug verteilt, auf dem ersten Drittel der Rollbahn aber möglichst aufgehalten werden, so daß der Körper, wenn er ungefähr ein Drittel der Rollbahnlänge zurückgelegt hat, nur wenig aufgeschwungen ist und für die anderen, übrigbleibenden zwei Drittel der Rollbahn den Hauptschwung noch in Reserve hat. Nur

dem noch vornübergeneigten Körper wohnt Hebelkraft inne, und es wäre verkehrt, diese mächtige Hebelkraft auf den Anriß zu verwenden, der bei dem Stile, wie ich ihn hier nach meiner Erkenntnis als den besten schildere, den wirksamen Teil des Zuges durch sein sicheres Gelingen nur vorzubereiten und einzuleiten hat.

Der Körper sitzt nun vornübergeneigt in freier, unbeengter Haltung im Boote, hat ein Drittel der Rollbahnlänge zurückgelegt, die Blätter des Skulls haben den ersten, unsicheren Teil des Zuges vollendet und liegen sicher im Wasser, die Beine sind aus der angespannten, unbequemen Stellung, in der sie sich vor dem Einsatze befanden, befreit.

Die dem vornübergeneigten Körper innewohnende Hebelkraft ist in dieser Phase des Durchzuges die größte.

Jetzt ist der Moment der wirksamsten Aktion gekommen.

Der Zug wird verstärkt, der Oberkörper schwingt energisch zurück unter gleichmäßig starkem und festem Druck der Beine gegen das Stemmbrett bis zum Ende der Rollbahn, die Arme krümmen sich allmählich und verstärken dadurch noch die Wirkung des Zuges, die Schultern werden zurückgenommen und mit dem Reste der Armkraft und dem Handgelenke wird dem Boote der letzte Antrieb gegeben.

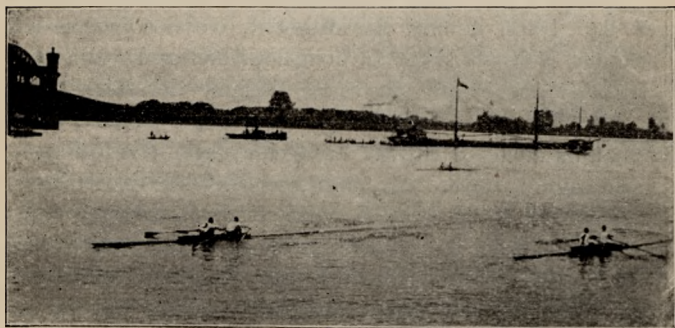
Über den Punkt, ob der Skuller die Arme während des Zuges kräftig mitwirken lassen kann oder nicht, ist man sehr geteilter Ansicht. Ansichtssache ist vieles auf dem Gebiete des Rudersportes. Eine maßgebende Ansicht zu äußern, steht aber, was das Skullen anbetrifft, nur demjenigen zu, der eine lange Praxis im Skullboote hinter sich hat und der selbst etwas Besonderes geleistet hat.

So hört man denn die meisten Instruktoren, meist Leute, die selbst kaum geskullt haben, das Rudern mit den Armen, besser die Benutzung der Armkraft während des Durchzuges als grundfalsch bezeichnen.

Ich bemerke zu diesem Punkte nun folgendes: Ein Skuller, der über große Armkräfte verfügt, weil er früher vielleicht mal Turner gewesen ist oder Athletik getrieben hat, soll seine Armkräfte während des ganzen Zuges aktiv

an der Arbeit teilnehmen lassen und nicht wie beim Riemenrudern die Arme bis zum letzten Teile des Zuges schonen. Ein Skuller, der keine Armmuskulatur besitzt, kann natürlich auch keine Armkraft in die Ruderarbeit hineinlegen, er darf es dann auch nicht einmal versuchen, da seine Arme sofort ermüdet sein werden.

Ich erwähnte schon immer, daß uns die englischen Professionals, was Skullen anbetrifft, die besten Vorbilder und Lehrer sind und sein müssen. In „Henley on Thames“ sah ich die bedeutendsten der jetzigen Zeit; mein Lehrmeister, der jetzige Meister von England, Ernst Barry,



Doppelzweierrennen.

Bill Barry, der mehrmalige Weltmeister George Towns, Tom Sullivan, Phelps und andere Größen, alle benutzen die Arme in ganz außerordentlichem Maße und instruieren ihre Schüler demgemäß. Der Sieger in den „Diamond sculls“ im Jahre 1907, Capitain H. W. Darrel, benutzte seine Arme, die bei ihm außerordentlich kräftig waren, direkt auffallend; auch der Amateur-Weltmeister H. T. Blakstaffe ruderte sehr stark aus den Armen. Am meisten ist mir dies bei den Amerikanern aufgefallen, die ein Rudern ohne Anwendung der Armkräfte überhaupt nicht kennen.

Dieses Benutzen der Arme, um den Durchzug zu verstärken, ist nun aber keineswegs das, was man gewöhnlich unter Armarbeit versteht, wenn ein Skuller fälschlicher-

weise die Hauptarbeit mit den Armen verrichtet und darüber alles andere, wie Schwung, Beinarbeit usw., vernachlässigt. Eine derartige falsche Benutzung der Arme ist selbstverständlich verhängnisvoll, da die Arme allein nie in der Lage sind, alles andere zu ersetzen. Wer es jedoch versteht, seine mehr oder weniger großen Armkräfte in richtiger Weise in die Ruderarbeit hineinzubringen, erzielt damit unfehlbar einen wirkungsvolleren Durchzug und einen schnelleren Lauf des Bootes.

Schon beim Anriß arbeiten die Arme in geringem Grade mit. Diese Anspannung der Arme ist hier keine beabsichtigte, sondern eine ganz unwillkürliche, die jedem Skuller eigen ist. Dann kommt der Moment, wo der Körper ein Drittel der Rollbahnlänge zurückgelegt hat und noch vornübergeneigt im Boote sitzt. Es beginnt der wirksamste Teil des Zuges, der Oberkörper schwingt zurück unter gleichmäßig starkem Drucke der Beine gegen das Fußbrett, und die Arme entfalten währenddessen gleichzeitig die ihnen innenwohnende Kraft. Dabei werden die Ellenbogen möglichst an den Leib herangenommen, die Hände halten mit leichtem, nicht festem Griff die Skulls; Unterarm und Handgelenk verhalten sich passiv, nur die Oberarme werden angestrengt und in einer Weise wie ungefähr beim turnerischen Klimmzuge angewandt. Jetzt geht der Zug seiner Vollendung entgegen. Die Ellenbogen werden weit zurückgenommen, so daß die Hände möglichst die Hüftknochen berühren oder wenigstens in die Nähe derselben kommen, die Schultern werden zurückgedrückt, und das Finish wird mit der Schärfe des bisherigen Durchzuges ausgeführt; dabei beginnt gleichzeitig die Einleitung des Vorgehens. Diese fällt noch in den letzten Teil des Zuges; der Körper wird dabei durch die Armarbeit aufgerichtet und kommt den Hebeln der Skulls entgegen.

Soweit in kurzem Umriss die Fortsetzung des Zuges. Von größter Schwierigkeit ist das Zurücknehmen der Schultern, welches für das gute Gelingen des Endzuges äußerst wichtig ist. Das saubere, wirkungsvolle, harte Finish, wie

wir es bei den englischen Professionals in so vollendeter Weise sehen, ist für den Lauf des Bootes zwischen den einzelnen Schlägen von größter Notwendigkeit. Das Finish muß unbedingt mit möglichster Schärfe ausgeführt werden.

Keineswegs darf das Finish jedoch ruckweise ausgeführt werden, derart ungefähr, daß der Ruderer vorher in der Schärfe des Durchzuges nachläßt und zum Schlusse dem Boote noch einen Ruck gibt; hierbei würde das Boot nur in das Wasser gedrückt werden, was natürlich für den freien Lauf des Bootes ein großer Nachteil ist.

Bei einem weichen Finish, wie es in früheren Jahren allgemein gelehrt wurde und auch jetzt noch von unerfahrenen Instruktoren gelehrt wird, besteht diese Gefahr, das Boot in das Wasser zu drücken, in weit geringerem Grade; aber das weiche Finish ist vollkommen wirkungslos, es gibt dem Boote nicht den geringsten Antrieb für den Lauf zwischen den einzelnen Schlägen, und gerade darauf kommt es beim Skullen besonders an,

Nach einem harten Finish werden wir nun ein stärkeres Fallen des Bootes beobachten, als nach einem weich ausgeführten Finish, da das Boot bis zum letzten Momente, in dem die Skulls das Wasser verlassen, angehoben ist.

Das ist also nicht zu vermeiden und etwas anderes als das Hineindrücken des Bootes nach einem ruckweise ausgeführten Finish.

Nach einem weich ausgeführten Finish wird das Boot nicht mehr so plötzlich fallen können, denn es fällt allmählich. Von Vorteil ist dieses allmähliche Hineinfallen des Bootes aber auch nicht,; denn je nach der Stärke des Antriebes wird ein Boot in seiner ganzen Länge mehr oder weniger aus dem Wasser gehoben werden. Da nun aber ein tiefer eingetauchter Bootskörper im Wasser einen größeren Widerstand findet als ein weniger tief eingetauchter, so wird der Lauf des Bootes im letzteren Falle, wenn also das Boot weniger tief im Wasser liegt, ein schnellerer sein.

Man könnte hier einwenden, daß dann auch ein scharfer Anriß angebracht sei. Hiergegen sprechen aber die bereits

beim Anriß erwähnten Gründe, die zum Teil auf anderem Gebiete liegen als auf dem rein rudertechnischen.

Ich komme nun zu dem so wichtigen Kapitel des Schwingens (s. Kapitel Theorie des Ruderns und Rettig, Geheimnis des englischen Schlages).

[Ich erwähnte bereits früher, daß man im Skullboote auf dem ersten Drittel der Rollbahn den Schwung möglichst anhalten soll, um ihn besser dann erst mit seiner ganzen Wucht in Aktion treten zu lassen, wenn die Skulls in einem günstigeren Winkel zum Boote stehen.

Wer im Skullboote nicht schwingt, wird im Rennen vorzeitig ermüdet sein.

Besonders wichtig ist der Rückschwung. Über die Länge des Rückschwunges scheinen sich auch die Professionals nicht einig zu sein, denn nicht alle Professionals schwingen gleichweit zurück.

Mein ehemaliger Lehrmeister Barry schwang bis zu 35° über die Senkrechte zurück. Andere Professionals schwingen nicht ganz soweit zurück.

Auch bei den englischen Amateuren ist die Länge des Rückschwunges nicht die gleiche.

Das hängt nicht, wie man vielleicht annehmen könnte, von der Körperstatur der betreffenden Skuller ab. Berühmte englische Amateurskuller wie F. S. Kelly und W. D. Kinnear, mehrmalige Gewinner der „diamond Skulls“, schwangen ganz kolossal zurück, der letztgenannte mindestens bis zu 35° , obgleich beide von großer Körperstatur waren.

Durchweg aber schwingen alle englischen Skuller weiter zurück als unsere deutschen Skuller.

In Betracht zu ziehen ist auch noch die Länge der Rollbahn. Ein Skuller, der eine sehr lange Rollbahn benutzt, braucht nicht soweit über die Senkrechte hinauszuschwingen als ein Skuller, der eine kurze Rollbahn benutzt.

Mindestens sollte der Rückschwung aber bis zu 25° über die Senkrechte gehen.

Die Vorstellung, daß ein starker Rückschwung das Boot in das Wasser presse, ist eine irrige.

Nur um eine stärkere Längenschwankung handelt es sich, um eine stärkere Gewichtsverlegung, die unwesentlich ist, da der unter der Wasserlinie befindliche Inhalt des Bootskörpers sich nicht ändert.

Die Körperhaltung muß während der ganzen Arbeit eine natürliche und ungezwungene sein, Rücken, Nacken und Kopf möglichst in einer geraden Linie, Schultern nicht hochgezogen, Brust namentlich im Finish beim Zurücknehmen der Schultern möglichst heraus, jedoch ohne Zwang. Wer diese gerade Haltung von Natur nicht hat, soll im Rennboote nicht versuchen, eine wesentlich andere Haltung anzunehmen. Mag es auch unschön aussehen, wenn ein Ruderer im Finish den Kopf etwas vornüber neigt, weil dies seine Naturanlage ist, es ist immerhin besser, in der natürlichen Körperhaltung die Ruderarbeit zu verrichten als in einer gezwungenen, in welcher der Körper nicht seine größte Kraft entfalten kann.

Schwer zu erlernen ist das richtige Aufrichten des Körpers an den Hebeln der Skulls besonders für den, der weiter zurückschwingt. Um dies Aufrichten an den Hebeln der Skulls, das mit zum Finish gerechnet werden muß, faßlicher darzustellen, will ich vom Gegenteil ausgehen: Es schwingt der Oberkörper zurück, sagen wir etwa bis zu 30° , die Daumen kommen an den Körper in die Nähe der Hüftknochen, die Skulls verlassen das Wasser und werden vorgestoßen; dann befindet sich der Körper immer noch in der Rücklage, er muß, um sich wieder aufzurichten, die Hilfe der Bauchmuskeln in Anspruch nehmen, was auf die Dauer besonders aber im Rennen anstrengend und daher von Nachteil ist.

Diese Anstrengung des Aufrichtens kann vermieden werden und muß unbedingt vermieden werden.

Dazu kommt noch eins; richtet der Skuller seinen Oberkörper in richtiger Weise an den Hebeln der Skulls auf, dann überträgt sich die dazu aufgewandte Kraft in unmittelbarer Weise auf den Fortgang des Bootes.

Bleibt der Skuller jedoch in der Rückenlage, um erst

die Skulls vom Leibe fortzustoßen und sich dann aufzurichten, dann fehlt dieser Antrieb für den Fortgang des Bootes, der Skuller muß sich lediglich mit Hilfe seiner Bauchmuskeln aufrichten und belastet auch noch das Boot länger als nötig mit der ganzen Schwere seines Körpers.

Nichts ist verkehrter als weit zurückzuschwingen und sich dann lediglich mit Hilfe der Bauchmuskeln aufzurichten.

Ich habe diesen Fehler bei unseren deutschen Skullern häufig beobachtet; gewöhnlich sind es Skuller, die von Instruktoren für Riemruderer ausgebildet werden.

Will daher der Skuller seinen Körper vermittelt der Armarbeit an den Skulls aufrichten, so muß der Körper den Skulls entgegenkommen, d. h. er muß sich in dem Momente, wo die Skulls an den Leib gerissen werden, bevor also die Skulls das Wasser verlassen haben, durch die Armkraft an den Hebeln der Skulls aufrichten, den Hebeln entgegenkommen, so daß die Tätigkeit der Bauchmuskeln beim Aufrichten möglichst ausgeschaltet ist.

Ein rationelles Sichaufrichten kann jedoch nur erfolgen, wenn man etwas hat, woran man sich aufrichten kann, und dieses „etwas“ ist der feste Halt am Wasser.

Läßt man die Skulls auslaufen, d. h. macht man kein hartes Finish, so fehlt dieser Halt am Wasser und ein rationelles Aufrichten des Oberkörpers ist unmöglich.

Daher nochmals, unbedingt ein hartes Finish.

Die Hände sollen beim Finish mit dem Daumen den Körper möglichst an den Hüftknochen oder doch wenigstens in der Nähe der Hüftknochen berühren. Ein Berühren des Körpers mit den Händen, wenn es auch noch so gering ist, sollte jeder Skuller sich angewöhnen; das mit den Armen in der Luft ausgeführte Finish und das Vorstoßen der Arme, ohne daß die Hände den Körper berührt haben, ist sehr unsicher und von großem Nachteile, der sich besonders in Wind und Wellen bemerkbar macht. Kann man mit den Händen nicht bis an den Körper herankommen und ihn im Finish nicht berühren, so muß entweder das Stemmbrett

weiter von dem Körper fortgestellt werden, wenn es zu nah am Körper war, oder die Ausleger müssen niedriger gelegt werden.

Ein Hinaufziehen der Hände in die Gegend der falschen Rippen oder gar noch höher ist im Skullboote gänzlich falsch.

In England bedient man sich, um zu erreichen, daß die Hände im Finish möglichst in die Nähe der Hüften kommen, einer ansteigenden Rollbahn.

Die englischen Skullboote haben sämtlich ansteigende Rollbahnen; das allmälliche Ansteigen pflegt am Ende der Rollbahn jedoch nicht über eine Höhe von $\frac{3}{4}$ cm hinauszugehen.

Manche Skuller in England begnügen sich hiermit nun noch nicht, sondern gehen hierin bis zu 2 cm.

Meine Rollbahn steigt bis zu $1\frac{1}{2}$ cm an.

Man kann dies leicht dadurch erreichen, daß man einen Keil unter die Rollbahn legt, der am besten so gearbeitet ist, daß er auf den ersten zwei Dritteln der Rollbahn [wenn man sich mit einem Ansteigen bis zu 1 cm begnügt], allmählich bis zu einem halben, und auf dem letzten Drittel bis zu einem Zentimeter ansteigt, so daß die Stärke des Keiles am Ende einen Zentimeter beträgt.

Dadurch erreicht man, daß die Hände ohne Schwierigkeit in die Gegend der Hüftknochen kommen und, was das wichtigste ist, daß die Blätter bis zum letzten Momente im Wasser bleiben und nicht aus dem Wasser herausgewaschen werden, wie es in der Rudersprache heißt.

Je tiefer außerdem die Hände kommen, desto größer ist die Hebelkraft, desto wirkungsvoller der Endzug.

Weitere Vorteile bringt die ansteigende Rollbahn kaum. Das Vorrollen wird selbst durch eine bis zu 2 cm erhöhte Rollbahn kaum merklich erleichtert, aber auch das Zurückrollen nicht erschwert.

Es folgt nun das Herausnehmen der Blätter aus dem Wasser.

Im Riemenboote drückt man den Innenhebel des Riemens

ca. 10 cm nach unten und dreht hoch über dem Wasser flach.

Das darf man im Skullboote aus praktischen Gründen nicht tun.

Ich bezeichnete früher das Wasserfassen der Professionals als ein Hineinschlüpfen ins Wasser.

So ähnlich sieht auch das Herausnehmen der Blätter aus dem Wasser bei den Professionals aus. Es ist mehr ein Herausschlüpfen der Blätter aus dem Wasser als ein durch Druck auf die Innenhebel der Skulls bewirktes Herausheben.

Das hat seine Ursache.

Wenn es der Theorie nach auch besser erscheinen mag, frei in der Luft die Blätter zu drehen, die Praxis verlangt es anders. Gerade im Finish, wenn die Skulls das Wasser verlassen, neigt das Boot am leichtesten zum Schwanken oder zum Hineinfallen nach einer Seite, und ein Halt am Wasser, wenn auch nur ein ganz geringer, ist für die weitere sichere Arbeit ein großer Vorteil.

Deshalb empfiehlt es sich, mit den Skulls schräg aus dem Wasser zu gehen, so wie es die Professionals tun, oder aber, wenn man dies nicht gut rausbekommt, wenigstens für einen Moment mit der unteren Kante des Blattes am Wasser einen Anhalt zu suchen.

Das ist nicht etwa ein „im Wasser drehen“, wie man es bei Anfängern im Riemenboote sieht, sondern ganz etwas anderes.

Das Vorgehen.

Nach dem Flachdrehen des Blattes werden die Hände vorgestoßen, damit die Beine unbehindert sich heben und ohne Zeitverlust die Arbeit des Vorziehens beginnen können.

Es empfiehlt sich, die Beine im Finish nicht ganz zu strecken und gewaltsam durchzudrücken; man läßt vielmehr die Knie leicht gebeugt.

Ich habe wenigstens das Empfinden, daß bei der starken Inanspruchnahme der Beinmuskeln eine krampfartige Ermüdung im Rennen dann weniger leicht eintritt.

Das Vorstoßen der Hände, worauf von vielen Instruktoren unnötigerweise ein sehr großes Gewicht gelegt wird, geschehe schnell, jedoch nicht übertrieben schnell, damit das Boot dadurch keinen Ruck erhält und in der Bewegung des Vorführens der Skulls keine Pause entsteht.

Das Vorrollen hat so zu geschehen, wie ich es im Kapitel Riemenrudern [Rudern auf dem Rollsitze] ausgeführt habe.

Da ein rationelles Vorrollen für den Lauf von größter Wichtigkeit ist, will ich auch hier mich noch näher damit befassen. Die Rollbahn des Skullers ist länger als die des Riemenruderers und Fehler werden daher hier noch leichter gemacht.

Bekanntlich erhält das Boot durch das Vorrollen einen Antrieb in entgegengesetzter Richtung, d. h. einen Antrieb zum Laufen nach vorwärts, denn in Wirklichkeit rollt nicht der Skuller nach dem Heck hin, sondern das Boot wird mit Hilfe der Beine und Vermittlung des Trittbrettes unter dem Skuller weg, gewissermaßen nach vorne gezogen.

Nehmen wir nun an, daß ein Achter, wie Rettig behauptet, um eine volle Rollbahnlänge, das sind ca. 60 cm, vorgezogen wird, dann sind für das Skullboot noch folgende Erwägungen anzustellen. Ein Achter wiegt einschließlich Riemen 150 Kilo, die Mannschaft etwa 680 Kilo, also ein Verhältnis von 1 : 4,5.

Ein Einer wiegt dagegen einschließlich Skulls ca. 18 Kilo, der Insasse durchschnittlich 75 Kilo, also ein Verhältnis von 1 : 4,2.

Da aber die Wege der sich gegenseitig verschiebenden Massen sich umgekehrt wie ihre Gewichte verhalten — notabene, wenn man die Reibung im Wasser vernachlässigt — so erhalten wir, wenn wir die Verschiebung des Bootes im Achter mit 60 cm bemessen, für das Skiff

$$\frac{60 \times 4,2}{4,5} = 56 \text{ cm.}$$

Zieht man nun noch die Reibung in Betracht, so vermindert sich diese Ziffer noch etwas; denn die eingetauchte Ober-

fläche ist im Skiff im Verhältnis zu dem Gewichte des Insassen erheblich größer als im Achter, und also auch die Größe des Widerstandes, welchen das Wasser dem Vorziehen des Bootes ebenso wie dem Zurückstoßen desselben entgegensetzt, der Weg von 56 cm dürfte sich daher um den allerdings nur schätzungsweise festzustellenden Betrag von etwa 10 cm auf 46 cm rund 45 cm vermindern.

Hieraus ist zu ersehen, daß der durch das Vorrollen bewirkte Antrieb ein ganz erheblicher ist und dieser Antrieb muß rationell ausgenutzt werden.

Nach Beendigung des Zuges hat das Boot seine größte Schnelligkeit erreicht. Stürzt man dann schnell mit dem Oberkörper vor, dann macht das Boot infolge des Antriebes den bekannten Sprung nach vorwärts, womit dem Fortgange des Bootes weniger gedient ist.

Leitet man dagegen anfangs das Vorrollen allmählich ein, um dann die Schnelligkeit zu steigern, so kommt das Vorrollen dem Laufe des Bootes als Antrieb zugute, wenn das Boot weniger schnell läuft.

Deshalb muß man im Skullboote ganz besonders darauf achten, daß man das Vorrollen nicht überstürzt, sondern vielmehr allmählich einleitet und dann steigert.

In unmittelbarstem Anschluß an das Vorrollen, ich möchte beinahe sagen noch im allerletzten Teile der Vorbewegung, erfolgt dann das blitzschnelle Wasserfassen, durch welches das Boot in seinem Laufe sozusagen aufgefangen wird.

Der Skuller achte darauf, daß der Rollsitze gut läuft und nicht anstößt zum Schlusse.

Hiermit wäre die Arbeit eines Zuges beendet.

*

*

*

Zum Schlusse möchte ich noch auf wenige Abmessungen und Maße am Material hinweisen. Ich habe dies bisher bei der Zergliederung des Zuges in seine einzelnen Bestandteile absichtlich vermieden, um nicht verwirrend zu wirken.

Es handelt sich um Abmessungen und Maße, die geeignet sind, großen, schlank gebauten Skullern eine rationellere Wasserarbeit zu ermöglichen.

Große, schlank gebaute Skuller von ca. 1,80 m und darüber, mit womöglich noch langen Armen, können in bezug auf ihre Auslage leicht des Guten zuviel tun.

Ein langer Zug und eine weite Auslage sind zwar stets ein Vorteil, denn ein kleiner kurz gebauter Mann wird niemals sehr schnell sein können, zu weit darf die Auslage jedoch auch nicht werden, da sonst das Boot in der weiten Auslage gepreßt wird, wie man zu sagen pflegt.

In diesem Falle muß die Länge der Auslage verringert werden. Das darf nun nicht etwa geschehen durch weniger weites Ausgreifen mit den Armen und weniger weites Vorbeugen, denn hierdurch würde die natürliche, dem straff angespannten Körper innewohnende Hebelkraft verloren gehen, sondern muß durch geeignete Einstellungen und Abänderungen am Boote vorgenommen werden. Die Dollen müssen zurückversetzt werden. (S. Seite 103).

Einzelne englische Trainer lassen große Leute, die von ihnen ausgebildet werden, außerdem noch sich längerer Skulls und längerer Ausleger bedienen.

Meine Skulls, die ich in Henley benutzte, waren ganz erheblich kürzer als die meines dortigen Trainers, ich taxiere mindestens 10—12 cm.

Im allgemeinen soll ein Skuller von mittlerer Figur sich an die normalen Maße halten; nur für Skuller von großer Statur sind solche Maße vorteilhaft.

Ein derartiges Material hätte dann ungefähr folgende Abmessungen.

Dollen: bis zu 3 cm zurückversetzt.

Auslegerweite: 1,51 m, gemessen wie aus Abbild. Seite 96 ersichtlich.

Skulls: Innenhebel 86—87 cm, ganze Länge 3 m bis 3,05 m.

Im Griff 100—125 g Blei.

Es ist in jedem Falle gut, den Innenhebel mit Blei be-

schweren zu lassen, es erleichtert das Vorführen der Skulls ganz wesentlich.

An solche Abmessungen muß man sich natürlich erst gewöhnen; Wochen sind hierzu erforderlich. Wenige Tage vor der Regatta darf man nichts derartiges mehr vornehmen, wie es sich überhaupt empfiehlt, am Skullboote so wenig Veränderungen wie nur irgend möglich vorzunehmen.

Der Stil wird durch solche Einrichtungen und Abmessungen nicht wesentlich beeinflußt.

Die Sieger in der Meisterschaft von Deutschland:

1882	Achilles Wild, Germania-Frankfurt
1883	Jean Bungert, Mannheimer R.-C.
1884	Achilles Wild, Germania-Frankfurt
1885	„ „ „ „
1886	„ „ „ „
1887	„ „ „ „
1888	„ „ „ „
1889	E. Döring, Favorite-Hammonia, Hamburg
1890	F. Leux, Germania-Frankfurt
1891	P. Wolff, Sport-Germania, Stettin
1892	„ „ „ „
1893	E. Döring, Favorite-Hammonia, Hamburg
1894	A. Rübsamen, Gießener R.-G.
1895	Heinrich Shopmann, Allemania-Hamburg
1896	W. Klebahn, Bremer R.-V.
1897	„ „ „ „
1898	M. Sommerfeld, Danziger R.-V.
1899	Dr. Schultze-Denhard, Berliner R.-C.
1900	A. Rübsamen, Gießener R.-G.
1901	Gadebusch, Berliner R.-C.
1902	C. E. Ernst, Wiking-Berlin
1903	A. Weber-Mönchhof, Mainzer R.-V.
1904	H. Wiegels, Sport-Germania, Stettin
1905	„ „ „ „
1906	„ „ „ „

1907	B. v. Gaza, Wiking-Berlin
1908	Rudolf Lukaş, Mainzer R.-V.
1909	„ „ „ „
1910	Emil Maschmann, Mainzer Rudergesellsch.
1911	Dr. B. v. Gaza, Wiking-Berlin.

Training.

Unter Training versteht man im allgemeinen die sachgemäße Vorbereitung für die Erzielung sportlicher Höchstleistungen. Die Aufgaben eines Rudertrainings sind recht vielseitige, sie bestehen im wesentlichen in folgendem. In erster Linie Kräftigung und Entwicklung von Herz und Lunge, Stärkung der Körpermuskeln und Befreiung derselben von hinderndem Fett, Gewöhnung an das Rennboot und, sofern es sich ums Rudern in mehrrudrigen Booten handelt, Herbeiführen eines genauen Zusammenspiels der Mannschaft. Dies alles sind Dinge, von denen fast ein jedes eine besondere Wissenschaft beansprucht. Leider besteht nicht nur in Laien-, sondern teilweise auch noch in Ärztekreisen die Ansicht, daß ein Rudertraining eine höchst unvernünftige, gesundheitsschädliche Sache sei. Zahlreiche Untersuchungen von Rennrudern vor, während und nach dem Training durch tüchtige Ärzte, gewissenhaft und regelmäßig ausgeführt, haben im Gegenteil ergeben, daß für körperlich genügend entwickelte, elastische und mit gesunden Organen versehene Menschen ein sachgemäß durchgeführtes Rudertraining in körperlicher wie moralischer Beziehung eine im höchsten Grade gesunde und dienliche Sache von außerordentlich erzieherischem Werte ist. Denn besonders ein Rudertraining hat nicht nur eine Steigerung der körperlichen Widerstandsfähigkeit durch Kräftigung aller Organe zur Folge, sondern erzieht auch zu Energie und Willensstärke, zu Selbstzucht und Manneszucht, zu Geistesgegenwart und Anpassungsfähigkeit. Voraussetzung für das Erreichen eines solchen Zieles

ist, daß das Training sachgemäß unter der Leitung eines erfahrenen Trainers und möglichst unter Aufsicht eines mit dem Training vertrauten Arztes stattfindet. Der Übergang zum strengen Training muß durch eine Art Vortraining vermittelt werden; auch der Übergang vom Training zur gewohnten Lebensweise darf in bezug auf die im Training verbotenen Genüsse kein unzweckmäßiger sein. Angeblich durchs Rudertraining entstandene Schäden an Herz und Lunge könnten höchstens durch stark ausschweifende Lebensweise unmittelbar vor oder nach dem Training entstehen.

Wer soll sich zum Rennrudern stellen, wer darf das Rennboot besteigen, um sich einem Training zu unterwerfen?

Die erste Bedingung ist vollkommene körperliche Gesundheit; wer sich nicht ganz sicher klar darüber ist, lasse sich vorher vom Arzt untersuchen. Vor allem kommt es dabei weniger auf die Lungen, als vielmehr auf das Herz an.

Ein direkt lungenkranker Mensch wird schon nicht auf den Gedanken kommen und, was die sogenannte schwache Lunge betrifft, so heißt dieser Ausdruck medizinisch betrachtet nichts weiter, als der Brustkorb ist nicht gewölbt, nicht ausdehnungsfähig genug, die Rippenmuskeln sind zu schwach, um die tiefen Atemzüge zu leisten; denn der angestrengt arbeitende Muskel braucht enorm viel Sauerstoff.

Die Tätigkeit der Lunge ist also eine rein passive; nur die Muskeln, die den Brustkorb erweitern, arbeiten aktiv und auf diese kommt es an. Sind sie kräftig genug, das Rippengewölbe von Natur weit genug, so kann die Übung und das Training das Atmungsvolumen und die Schnelligkeit der Atemzüge enorm steigern.

Ganz anders aber verhält es sich mit dem Herzen, und darum ist die ärztliche Untersuchung des Herzens bei weitem die wichtigste. Wenn der Mensch, wie beim Rennrudern, alle Muskeln des Körpers aufs äußerste anstrengt, tritt eine große Mehrarbeit an das Herz, welches das Blut durch die Muskelgefäße treibt, heran, und darum muß es

die Geschwindigkeit seiner Zusammenziehungen, die wir ja als Puls fühlen, vermehren (von 60 auf ca. 130 bis 150); sein Schlagvolumen, d. h. die Blutmenge, die es mit jedem Schlage aufnimmt und weiterpumpt, verdoppelt sich, ja kann sich verdreifachen.

Nun ist das Herz ein zusammengesetzter Bau, und seine Muskeln unterscheiden sich dadurch von den übrigen des Körpers, daß sie überarbeitet und aufs schwerste geschädigt werden können bei Außerachtlassung der nötigen Vorichtsmaßregeln.

Es kommt nämlich folgendes zustande, und das ist der häufigste beim Rennrudern davongetragene Schaden.

Bestand vorher schon ein Herzfehler, der vielleicht bis dahin ganz unbemerkt geblieben war, so kann es zu einer plötzlichen Verschlimmerung oder zum Auftreten eines neuen Herzfehlers kommen. Und zwar auf folgendem Wege.

Es wurde schon erwähnt, daß die Masse des auszupumpenden Blutes sich enorm vermehrt; der Herzmuskel muß sich also dehnen, um das vergrößerte Schlagvolumen zu fassen. Das tut er auf jeden Fall, aber die Gefahr besteht, daß er die Arbeit, die aufgenommene Blutmenge wieder herauszuwerfen, nicht erfüllen kann. Dann bleibt er also erweitert, solange die Muskelarbeit fort dauert. Wird dem Herzmuskel hinterher die nötige Ruhe zur Erholung gegönnt, so wird der Zustand überwunden und das Herz ist durch die Arbeit womöglich gestählt worden und wird es allmählich immer mehr und mehr.

Ist dies aber nicht der Fall, verkennt der Ruderer die Gefahr, überwindet er kraft des Willens seine Schwäche, so kann der Herzmuskel überarbeitet, geschädigt werden und vermag sich nun auch nicht mehr zur gewöhnlichen Tagesarbeit genügend zusammenzuziehen, er bleibt erweitert.

Der akute Herzfehler, die Herzerweiterung ist da, sie kann sogar bei großer Unvorsichtigkeit dauernd bleiben! Der Arzt kann bei der anfänglichen Untersuchung eine bestehende Herzschwäche nicht feststellen; der übermäßige, der andauernde mäßige Alkoholgenuß auch schon, ferner

der übermäßige Tabakgenuß schädigen den Herzmuskel kaum merkbar, aber sie machen was der Engländer ein „weakened heart“, ein Weichherz, nennt. Der Muskel ist weich, schlaff, unfähig zu kräftigen Zusammenziehungen und daher äußerst gefährdet bei Überanstrengungen.

Der sonst gesunde, enthaltsame Ruderer hat die akute Herzerweiterung nicht zu fürchten; tritt sie auch ein, so genügen Ruhetage und langsam wieder beginnendes Training, um der Gefahr zu begegnen. Aber aufpassen sollte jeder und viel mehr hingewiesen werden auf diese Gefahr, die nur allzu leicht auftritt. Die Zeichen dafür sind frühzeitige Atemlosigkeit beim Rennrudern, die nie von der Lunge, stets vom Herzen herrührt, als Anfangsstadium.

Gefährlich wird der Zustand erst, wenn Herzangst, Beklemmung vor der Herz- und Magengegend längere Zeit hinterher, besonders des Nachts, darauf hinweisen, daß die Herzerweiterung dauernd geworden ist. Dann sollte der Arzt aufgesucht, mit dem Training sofort aufgehört werden.

Ich habe diesen Punkt hier deshalb ausführlicher behandelt, weil er von größter Wichtigkeit ist. Leider ist es ja nur in wenigen Klubs eingeführt, daß die Rennrunderer von Zeit zu Zeit ärztlich untersucht werden. Die Herzerweiterung, wenn auch nur die vorübergehende, tritt nur allzu leicht ein. Das übermäßig viele und scharfe Abfahren der Strecke ist fast stets die Ursache dieses Übelstandes, der besonders im Riemenboote das ganze Training nicht unwesentlich stören kann. Das Herz muß allmählich gekräftigt werden.

Sehr geeignet zur Kräftigung von Herz und Lunge ist der Dauerlauf, besser noch der Waldlauf, besonders in den Jahreszeiten und an den Tagen, wo ein Rudern im Boote nicht möglich ist.

Ständige Laufübungen sind geeigneter, den Körper in gute Form zu bringen, als das ewige scharfe Rudern, wodurch der Zustand des Übertrainiertseins weit leichter eintritt. Die Pflege solcher Laufübungen sollte in allen Klubs gefördert werden; zudem sind sie eine angenehme Abwechs-

lung in dem ewigen Einerlei des Trainings. Die Klubs täten besser daran, sich auf ihrem Terrain eine Laufbahn für die Ruderer anzulegen, anstatt Tennisplätze für ihre Damen, wie das leider meist üblich ist.

Wo der Lauf nicht möglich ist, da ist der Marsch sehr geeignet, um den Körper in Form zu bringen. Hierunter verstehe ich den scharfen, mit Überlegung und unter Anspannung aller Kräfte ausgeführten Marsch, in einem Kilometertempo von 7 bis $7\frac{1}{2}$ Minuten. Zehn Kilometer täglich in den Monaten März und April sind von außerordentlichem Nutzen für das spätere Training.

Je früher mit dem Training bzw. Vortraining begonnen wird, desto günstiger sind die Aussichten; das Training braucht nicht überstürzt zu werden, seine Anstrengungen können gemildert werden.

Besonderes Gewicht ist auf eine ruhige, geregelte Lebensweise zu legen, die Kost soll möglichst wenig geändert werden. Die gemischte Kost, die kohlehydratreiche, also stärke- und zuckerhaltige Nahrung, die daneben noch einen Vorrat an Eiweiß enthält, ist für den Sportsmann die geeignetste.

Den Vegetarismus möchte ich nicht predigen. Wohl haben Vegetarianer besonders bei großen Dauerwettmärschen außerordentliche Leistungen erzielt und dies zu ihrem Nutzen auszulegen verstanden; es ist aber nicht daran zu zweifeln, daß Gemischtesser dasselbe erreichen und leisten können.

Eine starke Bevorzugung des Fleischgenusses besteht in England. Der zugrunde liegende Gedanke ist folgender: Der muskelarbeitende Mensch verbraucht viel Eiweiß, und im Fleisch ist dies in sehr leicht verdaulicher Form enthalten; außerdem stillt es bald den Hunger und dadurch kann überflüssiges Fett dem Körper entzogen werden. Der zweite Gedanke ist richtig, man soll im Interesse der leichteren Ruderarbeit das Fett des Körpers wegbringen, denn es ist Ballast, von der weisen Natur dem Körper als Nahrungsreserve beigelegt, wenn er einmal zum Hungern gezwungen

sein sollte, was für das Rudern ja nicht in Betracht kommt. Der erste Gedanke ist dagegen falsch, denn der Körper braucht nicht entfernt so viel Eiweiß, wie ihm in dem Fleisch zugeführt wird.

Im Trinken sei der Trainierende mäßig. Die Überlastung des Herzens und des Kreislaufes mit Flüssigkeit ist bei den großen an das Herz zustellenden Anforderungen schädlich. In das Gebiet der zwecklosen Übertreibung gehört jedoch die unsinnige Einschränkung des Flüssigkeitsgenusses, um das Gewicht eines Ruderers hiermit noch um zwei bis drei Pfund herabschrauben zu wollen, wie sie wohl am krassesten in England vorkommt.

Wenn der Ruderer im heißen Sommer nach einer anstrengenden Trainingsfahrt sich wiegt und konstatiert, daß er drei Pfund leichter geworden ist, dann sind allermindestens $2\frac{1}{2}$ Pfund von diesen drei Pfund, die er abgenommen hat, Flüssigkeit, d. h. Wasser und mindestens die Hälfte dieser durch Transpiration verloren gegangenen Flüssigkeit muß natürlich wieder ersetzt werden. Das starke durch eine derartige Transpiration hervorgerufene Durstgefühl ist meiner Ansicht nach der beste Beweis hierfür.

Der Alkoholgenuß ist von den meisten Trainingsvorschriften streng untersagt und nicht mit Unrecht, soweit es den Wein, Champagner, Kognak usw. betrifft, d. h. seine konzentriertere Form. Viel Bier trinken schädigt natürlich das Herz, einerseits durch die Alkohol-, andererseits durch die übermäßige Flüssigkeitsmenge. Doch stehe ich nicht an, einem überreizten Ruderer, der nicht schlafen kann, abends als beruhigendes Schlafmittel das Bier zu empfehlen, natürlich nur in kleineren Quantitäten. Gerade der Schlaf ist im Training das Allerwichtigste. Wer es irgend nur kann, soll sich mit dem Nachessen so einrichten, daß er nicht mit vollem Magen sich zur Ruhe legt.

Unter allen Umständen zu vermeiden ist das Rauchen von Zigaretten, Zigarren und sonstigem Tabak. Der Tabak mit dem Nikotin ist eines der schlimmsten Herzmuskelfgifte,

viel mehr als der Alkohol. Gegen eine Zigarre täglich wäre vielleicht nicht viel einzuwenden, doch besser ist es, auch diese zu lassen, da die gänzliche Enthaltbarkeit leichter ist als die Einschränkung.

Außerordentlich wertvoll für das Training ist die Massage. Leider wird dieselbe bei uns in Deutschland fast vollständig vernachlässigt. Die Engländer und Amerikaner sind uns hierin weit voraus, sicherlich zu ihrem Vorteile. Ich habe die Wohltat der Massage erst in Henley kennen gelernt; jeder Professional massiert daselbst seinen Pflegebefohlenen vor und nach der Trainingsfahrt. Die durch eine anstrengende Fahrt verursachte Steifheit der Glieder, besonders der Beine, verschwindet durch eine geeignete Massage vollständig. Auch auf die vielgebrauchten Einreibungen mit Medikamenten möchte ich an dieser Stelle zu sprechen kommen. Englische Professionals und Trainer haben diese Sitte mit herüber gebracht, und sie hat sich eingeführt bei uns, ohne daß die meisten wissen, worauf es dabei ankommt. Es ist unsinnig, sich nach jeder Ruderarbeit, mag dieselbe noch so leicht gewesen sein, nach dem Duschen und Abseifen des Körpers von oben bis unten mit den betreffenden Einreibungen einzubalsamieren und die Poren der Haut mit einer dicken Schmiere zu verstopfen. Eine Einreibung der Glieder hat nur dann einen Zweck, wenn damit eine kräftige Massage verbunden ist.

Das Training im Boote.

Die angeführten Vorschriften und Ratschläge lassen deutlich erkennen, daß ein Rudertraining neben den Anforderungen rein körperlicher Natur gleichzeitig sehr hohe Anforderungen an die moralischen Fähigkeiten jedes einzelnen Ruderers stellt. Die Anforderungen, welche ein Vierer- oder Achter-Training stellt, sind insofern für die große Mehrzahl die schwerer zu erfüllenden, als es einen Verzicht auf Berücksichtigung persönlicher Eigenart be-

dingt. Dieses Sichanpassen und bedingungslose Unterordnen unter einen Willen zwingt zum schwersten Kampfe, zum Kampfe mit sich selbst. Daß bei solchen Anforderungen an die Trainierenden auch die Aufgaben eines Trainers keine leichten sind, ist leicht zu verstehen. Ein tüchtiger Trainer muß in bezug auf die Rudertechnik und alles Bootstechnische gut beschlagen sein, er muß mit der zweckdienlichen Trainingsdiät und Körperpflege vollkommen vertraut sein. Er muß Geduld, sehr viel Geduld, ein gut Teil Menschenkenntnis und ein feines Taktgefühl besitzen, er muß imstande sein, erforderlichenfalles und zur rechten Zeit Milde walten zu lassen, ohne andererseits die notwendige Bestimmtheit in seinen Anordnungen und gegebenenfalls die erforderliche Strenge vermissen zu lassen. Vor allem aber muß er die Kunst verstehen, seine Zöglinge mit der notwendigen Begeisterung für die gestellte Aufgabe zu erfüllen und diese Begeisterung bis zum Schluß des Trainings zu erhalten, denn in einer starken Begeisterung und Liebe zur Sache liegt die beste Gewähr für einen guten Erfolg.

Sind die Aufgaben eines Trainers an sich schon nicht einfach, so werden sie bei uns zumeist noch dadurch erheblich erschwert, daß die für ein Rudertraining zur Verfügung stehenden Ruderer selten rudertechnisch genügend vorgebildet sind, so daß das Training vielfach noch dem Ruderunterricht dienen muß. Eine der wichtigsten Vorbedingungen für ein erfolgreiches Training aber ist es, daß die Ruderer eine sorgfältige einheitliche Ausbildung genossen haben, denn die übliche Trainingsdauer von 6 höchstens 7 Wochen bis zur ersten Regatta genügt nicht, um einer Mannschaft Ruderunterricht zu erteilen und sie gleichzeitig für ein Rennen fertig zu machen. Da von der Höhe des gemeinsamen rudertechnischen Könnens der Grad der Zusammenarbeit abhängt, den eine Mannschaft erreicht, die Zusammenarbeit aber wiederum für den Erfolg maßgebend ist, so muß die eigentliche und sorgfältige Ausbildung schon vor dem Training erfolgt sein.

Ist dies geschehen, dann gilt es für den Trainer zunächst

alle ihm zur Verfügung stehenden Kräfte so gleichmäßig als möglich zu beschäftigen, damit keiner der Trainierenden sich zurückgesetzt oder vernachlässigt fühlt, denn mitunter entwickelt sich ein im Anfang wenig geeignet scheinender Ruderer im Laufe des Trainings zu einem der besten Leute.

Für ein Training im Achter ist eine der schwersten Aufgaben des Trainers die Zusammensetzung der Mannschaft. Da im Achter fast ein jeder Platz besondere Anforderungen stellt, so ist es von größter Wichtigkeit, die für die verschiedenen Plätze am besten geeigneten Leute herauszufinden. Hierbei muß außerdem natürlich auch auf die richtige Gewichtsverteilung im Boot Rücksicht genommen werden, da ein Boot seine größte Schnelligkeit nur dann haben wird, wenn es richtig belastet ist. Es muß ferner eine möglichst gleichmäßige Verteilung der Kräfte auf beide Bords angestrebt werden, denn ein Boot, welches nicht vollkommen geradeaus läuft, sondern im Zickzacklauf durchs Wasser getrieben wird, kann gleichfalls nicht schnell sein. Die richtige Verteilung der Kräfte ist nun allerdings ein Erfordernis, welches sich meist erst im Laufe des Trainings durch entsprechende Umsetzungen erfüllen läßt. Hierbei ist es von großem Werte, wenn jeder Ruderer für beide Bords gleich gut ausgebildet worden ist. Die bekannte Vorliebe für nur eine bestimmte Bordseite beruht in den meisten Fällen auf Voreingenommenheit oder schlechter Ausbildung, selten ist körperliche Veranlagung die Ursache.

Das wichtigste ist nun, den richtigen Mann zur Führung des Schlagriemens ausfindig zu machen, denn der Schlagmann ist gewissermaßen der Kopf der Mannschaft, von seinem Können, seiner Taktik und seiner Energie hängt oft der Erfolg im Rennen ab. Der Schlagmann muß fähig sein, fast mit der Gleichmäßigkeit einer Maschine seine Arbeit zu verrichten, er muß vollkommene Ruhe bewahren, er muß fühlen, ob und wann er seiner Mannschaft eine Mehrleistung zumuten darf, er muß Energie und Temperament genug besitzen, um seine Mannschaft im ent-

scheidenden Augenblicke mit sich fortzureißen und alles, was sie herzugeben imstande ist, aus ihr herauszuholen. Das sind Fähigkeiten, welche kaum angelernt werden können, sondern welche sozusagen angeboren sein müssen. Bei den vielen besonderen und hervorragenden Eigenschaften, die ein Schlagmann haben soll, wird es nicht immer möglich sein, den technisch besten Ruderer der Mannschaft an den Schlag setzen zu können; dies ist auch nicht unbedingt nötig, jedoch muß der Schlagmann unbedingt in der Wasserarbeit lang, ruhig und gleichmäßig sein.

Wenn auch nicht von gleicher Wichtigkeit, so doch ebenfalls von großer Bedeutung ist die Besetzung des zweiten Schlages, der Nummer 7 im Achter. Der zweite Schlagmann muß ein gutes Anpassungsvermögen besitzen, welches ihn befähigt, den Schlag seines Vordermannes genau aufzunehmen. Seine Ruderarbeit muß ebenfalls lang, gleichmäßig und ruhig sein. Er muß jede Bewegung seines Vordermannes so genau kennen, daß er ohne weiteres sowohl bei Mehrschlägen wie beim Verringern der Schlagzahl den Schlagmann sofort zu unterstützen imstande ist.

Auf Nummer 6 im Achter sollte nach Möglichkeit einer der rudertechnisch besten Leute aus der Mannschaft sitzen.

Auf Nr. 5 sowohl wie auf Nr. 4 setzt man gewöhnlich die schwersten und stärksten Leute der Mannschaft. Eine gute, mit langem wuchtigen Körperschwung arbeitende Nummer 5 ist auf jeden Fall für einen Achter ein vorzügliches Schwungrad. Nummer 3 muß neben der erforderlichen Kraft schon wieder über etwas mehr Geschicklichkeit verfügen, während Nummer 2 und Nummer 1 die Kunst, ein Rennboot im Gleichgewicht zu halten, in möglichst vollendeter Weise verstehen müssen.

Die ersten Übungsfahrten im Training finden am besten in breiten Gigzweiern oder Vierern statt, wobei der Trainer vom Steuer aus seine Unterweisungen gibt und dabei die einzelnen Ruderer auf ihre Brauchbarkeit für die verschiedenen Plätze im Achter beobachtet. Bevor die Mannschaft

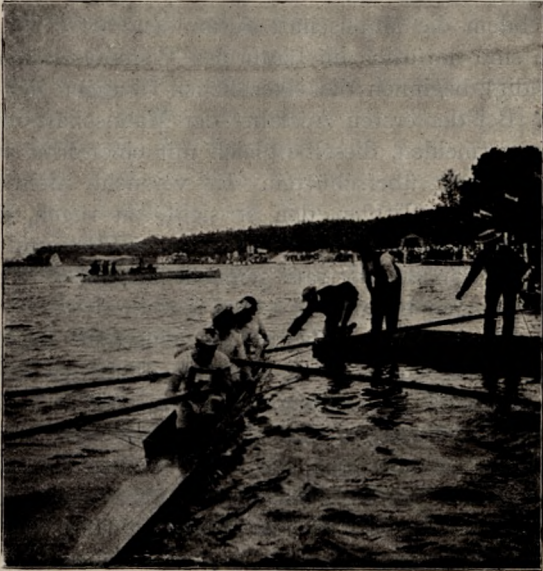
ins Rennboot kommt, ist es zweckmäßig, dieselbe in einem breiten Gigachter sich einrudern zu lassen. Steht ein solches Boot nicht zur Verfügung, dann sollte das Einrudern mindestens in einer Halbauslegergig und schließlich in einer Renngig erfolgen. Auf jeden Fall sollte die Mannschaft nicht eher ins Rennboot kommen, bevor nicht die größten Fehler beseitigt und eine leidliche Zusammenarbeit in der Gig erzielt worden ist.

Nachdem die Mannschaft zusammengesetzt ist (Änderungen sind natürlich im Laufe des Trainings immer noch notwendig), beginnen die eigentlichen Übungen der Mannschaft. Bei der ersten Ausfahrt der Mannschaft muß der Trainer vermeiden, dieselbe gleich mit einer Flut von Ermahnungen zu überschütten. Er versuche nicht, sofort jeden einzelnen Fehler, den er sieht, zu rügen, sondern warte ruhig, bis sich ein jeder mit seinem Platz und seinem Ruder einigermaßen vertraut gemacht hat, ehe er mit seinen Unterweisungen beginnt.

Um die besonderen Fehler der einzelnen Ruderer zu beseitigen, ist nach wie vor neben den Fahrten im Achter oft bis wenige Tage vor dem Rennen die Arbeit im breiten Gigzweier erforderlich. Die Mannschaft des englischen Olympiaachters von 1908, die beste Mannschaft, die England je gehabt, wurde jeden Morgen vom Trainer im Gigzweier vorgenommen. Bei den ersten Fahrten der Achtermannschaft sollte mit mäßig langen Strecken angefangen werden und dieselben mit den Fortschritten in der Körperverfassung allmählich verlängert werden. Nach 8 Tagen etwa lasse man die Mannschaft den Versuch machen, eine kurze Strecke, etwa 100 m hart und mit voller Kraft rudern. Allmählich werden dann die Strecken harter Arbeit immer mehr verlängert, bis die Mannschaft imstande ist, die Rennstrecke von 2000 m mit voller Kraft ohne Unterbrechung durchzurudern. Dieses Ziel sollte etwa 14 Tage vor dem Rennen erreicht sein. Das Abfahren der Rennstrecke über die ganzen 2000 m geschehe höchstens dreimal in der Woche, in den meisten

Fällen wird ein zweimaliges Abfahren der Strecke im Renn-tempo schon vollauf genügen. Es ist eine gänzlich verkehrte Ansicht, wie ich dieselbe so häufig schon angetroffen habe, zu glauben, daß ein häufiges Fahren über 2000 m im Renn-tempo ausdauernder mache.

Nicht hochgebracht wird der Körper durch das viele scharfe Rudern, sondern runtergebracht und geschwächt.



Abfahrt zum Start.

Es kann dabei leicht die schon erwähnte Herzerweiterung eintreten sowie ein allgemeiner Schwächezustand, den man als „übertrainiert“ bezeichnet. Tritt dieser Zustand einmal ein, dann soll der Ruderer einige Tage mit dem Rudern aussetzen und hinterher allmählich wieder beginnen. Besser ist es jedoch, es nicht erst dazu kommen zu lassen, da das ganze Training nicht unwesentlich dadurch gestört und beeinflußt wird. Zeigt sich dieser Zustand etwa kurz vor dem Rennen, dann folgt ihm fast stets ein verlorenes Rennen

und nicht selten im Zusammenhange damit verlorenes Selbstvertrauen.

Rein theoretisch wird eine Mannschaft ihre Kraft am besten ausnutzen, wenn sie vom Ablauf bis zum Ziel mit vollkommener Gleichmäßigkeit arbeitet (siehe Rettig); denn jeder aus einer Mannschaft herausgeholte Mehrschlag wird stets eine Reaktion zur Folge haben. Trotzdem ist es, und zwar aus taktischen, psychologisch begründeten Erwägungen heraus, notwendig, die Mannschaft auch an die Ausführung von Mehrschlägen zu gewöhnen, weil sie sonst nicht imstande ist, im gegebenen Augenblick einen Gegner abzuwehren. Eine Kunst für sich ist das schnelle Abkommen vom Start. Die Methoden des Startens sind sehr zahlreich, fast alle sind sie gut und zweckmäßig, denn es kommt hierbei in Wirklichkeit nicht so sehr auf die Art des Startens an, als vielmehr darauf, daß der Start klappt, d. h. daß ihm die Mannschaft mit großer Genauigkeit, Schnelligkeit und Sicherheit auszuführen weiß. Da ein schnelles Abkommen vom Start der Mannschaft eine gewisse Ruhe gibt, während der am Start zurückbleibende Gegner meist unruhig wird, so liegt in einem guten Ablauf unter Umständen ein nicht zu unterschätzender Vorteil.

Infolge der starken körperlichen Inanspruchnahme im Training muß eine erhebliche Menge von Nervenarbeit geleistet werden, deshalb tritt meist gegen Ende des Trainings bei den Rennrudern eine gewisse Reizbarkeit in Erscheinung, welche häufig zu Spannungen und Streitigkeiten zwischen den einzelnen Rudern einer Mannschaft führt. Es ist deshalb eine wichtige Aufgabe des Trainers, sobald bei einer Mannschaft sich dieser Zustand bemerkbar macht, sie richtig zu behandeln, und für geeignete Zerstreung zu sorgen, denn nichts ist mehr geeignet, das Zusammenspiel einer Mannschaft zu verschlechtern, als Unlust zu gemeinsamer Arbeit, hervorgegangen aus Unfrieden. Das gute Zusammenspiel einer Mannschaft aber ist ihre Stärke und die beste Waffe, die ihr mit in den Kampf gegeben werden kann. Hat eine Mannschaft sich im Laufe des Trainings

so gut eingerudert, daß das Rudern nicht mehr das Gefühl einer schweren Arbeit, sondern das Gefühl eines erfrischenden Genusses ist, dann muß der Trainer besonders darauf achten, daß die Mannschaft nicht mehr als die ihr zuträgliche Menge an Ruderarbeit leistet. So liegt, je besser eine Mannschaft zusammen, die Gefahr des Übertrainierens um so näher. Nichts aber gibt dem Trainer eine bessere Kontrolle über die körperliche Verfassung seiner Mannschaft, als eine sorgfältig und gewissenhaft geführte Gewichtstabelle, welche die an jedem Tage stets zur gleichen Tageszeit festgestellten Gewichte enthält. Sowie bei einem oder bei mehreren der Ruderer sich ein rapides Sinken des Gewichts zeigt, ist mit der Arbeit nachzulassen, gegebenenfalls einige Tage auszusetzen. Schwerer aber noch als eine Mannschaft zur ersten von ihr in dem betreffenden Jahre zu bestreitenden Wettfahrt fertig zu machen, ist es, eine Mannschaft von einer Wettfahrt zur andern in der richtigen Rennverfassung zu erhalten.

Das Training im Vierer oder Zweier ist insofern einfacher, als sich vier oder gar nur zwei Ruderer natürlich schneller zusammenfinden als deren acht. Andererseits aber ist ein Vierer, besonders aber ein Zweier infolge der geringeren Breite und Masse, sowie der geringeren Schnelligkeit erheblich schwerer im Gleichgewicht zu halten als ein Achter. Wird, was in Deutschland meist der Fall ist, von denselben Ruderern für Achter- und Viererrennen gleichzeitig trainiert, dann empfiehlt es sich, zuerst die Achtermannschaft zusammenzusetzen und sich als solche an das Rennboot gewöhnen zu lassen und dann erst aus der Achtermannschaft die für die Arbeit im Vierer am besten geeigneten vier Ruderer auszuwählen. In den seltensten Fällen werden es die vier stärksten und schwersten Ruderer des Achters sein, welche im Vierer die nötige Schnelligkeit zu erreichen imstande sind. Gute Verteilung der Kräfte und richtige Verteilung nach dem Gewicht sind natürlich sowohl für den Vierer als auch für den Zweier erforderlich. In bezug auf die Unterweisung, auf Länge und Art der Übungs-

fahrten, gilt im wesentlichen dasselbe, was über das Training im Achter gesagt wurde.

Da der Riemenzweier nur, und der Vierervielfach ohne Steuermann gefahren werden, so kommt in diesem Falle noch die Bedienung des Fußsteuers hinzu. Um im steuermannslosen Boote geradeaus fahren zu können, muß man, nachdem der Bug des Bootes genau ausgerichtet ist, zwei (ein Punkt genügt nicht) räumlich voneinander entfernte jedoch genau in der Richtung des Hecks hintereinanderliegende Richtpunkte, z. B. Baumwipfel, Masten, Schornsteine oder dergleichen wählen, auf welche das Heck des Bootes stets genau ausgerichtet bleiben muß, d. h. sofern die Bahn vom Start bis zum Ziel eine schnurgerade ist. Hat die Bahn jedoch eine oder mehrere Biegungen, dann müssen natürlich an jeder Biegung neue Richtpunkte genommen werden.

Soweit in Kürze obige Ausführungen, die für den Laien bestimmt sind.

Ein Instruktor und Trainer muß selbst wissen, was er zu tun hat, andernfalls würde er nicht der geeignete Mann sein.

Das Training im Einer beruht, soweit es sich um das Körpertraining handelt, im wesentlichen auf denselben Grundsätzen. Die Hauptsache ist völlige Sicherheit im Boote und eine vollendete „watermanship“. Diese erreicht man nur durch vieles Skullen im Rennboote. Ein Training im Renneiner erfordert, wenn man seinen Höhepunkt erreichen will, eine Zeitdauer von zehn bis zwölf Wochen.

Der Skuller fange im Frühjahr mit dem Training so zeitig wie möglich an und rudere die ersten Wochen hindurch täglich längere Strecken von zehn bis zwölf Kilometer, ohne dabei viel anzuhalten, im gemüthlichen Paddeltempo und mit halber Kraft. Bei diesen Übungsfahrten achte man besonders auf den Stil und übe schwierige Teile des Schlages, besonders das Finish und das Wasserfassen in aller Ruhe so lange, bis man es raus hat. Es schadet

dabei gar nichts, wenn man das Finish beispielsweise übertrieben hart ausführt und etwas weiter zurückschwingt, als man es sonst vielleicht tun würde; man lernt es so jedenfalls am ersten und wird nach einiger Zeit schon von selbst das Richtige herausfinden. Nach meinen Erfahrungen kann ich dem Skuller nur raten, solche Studienfahrten allein, ohne Ruderlehrer und Trainingsdampfer auszuführen; ich nehme dabei natürlich an, daß dem Skuller kein Professional zur Verfügung steht und daß er weiß, worauf es ankommt. Wer Gelegenheit hat, mit einem Professional oder einem wirklich erfahrenen Skuller zusammen zu rudern, kann selbstverständlich nichts besseres tun, als in ständiger Begleitung zu rudern. Kein englischer Skuller läßt sich mit dem Trainingsdampfer begleiten oder gar für ein Rennen auf diesem Wege „fit“ machen. Zunächst also Ruhe und Geduld. Es ist charakteristisch für die meisten Skuller, besonders aber für die Anfänger, möglichst frühzeitig im Renntempo fahren zu wollen, oder gar nach Zeit, um daraus einen Maßstab für die Leistungsfähigkeit zu ziehen.

Nichts ist verkehrter und unsinniger als diese Methode; alles, was der Ruderer an Technik mühsam erlernt hat, pflügt dabei fast immer verloren zu gehen.

Ganz ohne große Anstrengung, im zweiundzwanziger Schläge höchstens, soll ein Skuller während der ersten Wochen seine Arbeit verrichten, bis er in seinem Stile vollkommen sicher ist und sich mit seinem Boote förmlich verwachsen fühlt. Wer im langsamen Tempo richtig und sicher rudern gelernt hat, kann dies erst recht, wenn er schneller rudert, denn das langsame Rudern und das dabei besonders schwierige Ausbalancieren des Rennbootes erfordert eine größere Kunstfertigkeit. Erst dann, wenn der Skuller mindestens zwei bis drei Wochen langsame Arbeit im Paddeltempo hinter sich hat und sich in seinem Boote völlig sicher fühlt, darf mit dem streckenweise schnelleren Fahren begonnen werden. Zunächst ist dabei nicht nötig, größere Strecken im Renntempo zu absolvieren, sondern es genügt vollständig, etwa ein- bis zweimal am Abende eine Strecke

von 300—400 m scharf zu rudern; diese Strecke muß aber in allerschärfster Fahrt zurückgelegt werden. Man tut gut daran, eine bestimmte Strecke hier zu wählen und sich mit der Stoppuhr entweder selbst zu zeiten oder zeiten zu lassen.

Das eigentliche scharfe Training für das erste Rennen im Jahre sollte nicht länger als höchstens drei Wochen dauern. Erst in dieser Periode, nach einem sechs- bis achtwöchentlichen Vortraining, sollte der Skuller mit dem scharfen Fahren über 2000 m beginnen. Ein Dutzend solcher Fahrten genügen vollständig. Das ganze Geheimnis des Trainings liegt darin, daß man zum Tage des Rennens „fit“ ist. Hat man zu viel harte Arbeit geleistet, etwa durch allabendliches schärfstes Fahren über die ganze Rennstrecke, dann pflegt gewöhnlich die Frische, die lebendige Energie, verloren gegangen zu sein und damit dann auch die Kampfesfreudigkeit, ohne die man nicht gut ein Rennen mit Aussicht auf Erfolg bestreiten kann. Also nochmals: „Ein langes Vortraining ohne Überanstrengung, ein kurzes scharfes Training von etwa drei Wochen, kurz vor der Regatta nur noch leichte Arbeit und Startübungen.“

Das dürfte die geeignetste Methode sein, nach der man so leicht nicht übertrainiert. Niemals aber kann ein kurzes scharfes Training von etwa vier bis fünf Wochen ein langes allmähliches Training von etwa zehn bis zwölf Wochen ersetzen.

Der Zweier o. St.

Von Hermann Wilker vom Ludwigshafener Ruderverein.

Man hat ihn schon oft die vornehmste Bootsgattung genannt. Ich finde mit Unrecht. Warum soll ein Boot mit

Anm. Wer als Ruderer über irgend etwas im Rudersport schreibt, wird immer mehr von seinen eigenen Erfahrungen reden. Zusammenfassendes, Allgemeines kann viel eher der unbeteiligte Zuschauer liefern. Von diesem Gesichtspunkte aus bitte ich vorliegende Äußerungen zu betrachten.

D. Verf.

2 Sitzen „vorneher“ sein als eins mit 4 oder 8? Wenn man sagen wollte die schwierigste, so könnte man das schon eher gelten lassen; denn unzweifelhaft erfordert die Beherrschung des Zweiers mehr Kunst, als die des Vierers und Achters. Der Grund ist leicht zu finden. Vor allem steht das Boot nicht so gut. Die geringste Unausgeglichenheit in der Ruderarbeit gibt sofort einen starken Ausschlag, der dann wiederum von nur einem Ruderer ausgeglichen werden muß. So darf wohl behauptet werden: Wer im Zweier ordentlich rudern kann, der hat die höchste Stufe der Ruderkunst im Riemenboot erreicht. Hier zeigt sich so recht die Überlegenheit guter Arbeit. Nirgends kann man die „rohe Kraft“ weniger anbringen als im Zweier. Nirgends hat man aber auch so unmittelbar das Gefühl der unbedingten Sicherheit und Zuverlässigkeit wie hier, wenn gut gerudert wird.

Der Zweier o. St. wurde und wird in Deutschland nicht so gepflegt, wie er es verdiente. Mannschaften, die sich ausschließlich mit ihm beschäftigten, hatten wir wohl noch nie. Alle unsere bedeutenden Zweier-Mannschaften fuhren in der Hauptsache eine andere Bootsgattung und nahmen den Zweier nur so nebenbei mit. Unsere schnellsten Zweier o. St. waren auch mit einer Ausnahme: Ernst und Altman vom Wiking in Berlin, Leute aus guten Vierern: Legel und Krause von Spindlersfeld, Klaus und Ehrenberg von Viktoria in Berlin, Wilker und Fickeisen vom Ludwigshafener Ruder-Verein.

Die Zusammenarbeit im Vierer und Achter ist wohl die beste Grundlage für das Zweierfahren. Wir wenigstens fanden uns schon bei der ersten Fahrt im Zweier o. St. zurecht. Trotzdem muß eine Mannschaft, wenn sie ihr Bestes leisten will, auch tüchtig im Zweier o. St. üben. Das Fahren im Vierer und Achter kann das Üben im Zweier o. St. nicht ersetzen. Die unbedingte Sicherheit — ein Hauptfordernis zur Erlangung von Schnelligkeit — wird nur durch fleißiges, am besten, wenn auch nur kurzes, tägliches Üben erlangt. Wir fuhren meist etwa 8 Tage vor einer Wettfahrt so ziemlich täglich Zweier o. St., selten mehr

als 1 km. Unterließen wir das einmal, so mußten wir's im Rennen büßen und die fehlende Zuverlässigkeit durch unverhältnismäßig größeren Kraftaufwand zu ersetzen suchen — nie mit dem gleichen Erfolg. Das zeigt schon, daß hier im Zweier auch die feinste Arbeit bezahlt wird, was man vom Vierer und Achter nicht immer sagen kann. Mehr wie dort ist hier die Ruderkunst das Entscheidende und schon um deswillen sollten unsere guten Ruderer alle sich im Zweier o. St. versuchen. Er ist wirklich die hohe Schule des Riemenbootruderns, die dann auch den andern Bootsgattungen zugute kommt. Wir haben immer gefunden, daß unser Fahren im Zweier das des Vierers günstig beeinflusste, und je ähnlicher das Gefühl im Vierer dem im Zweier wurde, desto größere Schnelligkeit entwickelten wir.

Das Rudern selbst ist natürlich im Zweier genau dasselbe wie im Vierer und Achter. Höchstens, daß wir etwas weniger in die Auslage gehen und Rückschwung ganz vermeiden. Ob das aber allgemein empfehlenswert ist, möchte ich dahingestellt sein lassen. Mehr wie im Vierer und Achter kommt es hier auf Ausgeglichenheit der Arbeit an, auf ein gegenseitiges Einfühlen, auf ein An- und Abgleichen der Kräfte; denn naturgemäß wirkt ein einseitiges Mehr oder Weniger ungünstig auf den Lauf des Bootes. Ein einziger Fehlschlag hat viel schlimmere Folgen, weil der gegebenenfalls ausgleichende Mann wie im Vierer fehlt. Daher werden nur solche Ruderer im Zweier o. St. Gutes leisten, die nicht nur an sich gut rudern, sondern auch genauest abgestimmte Zusammenarbeit leisten. Mehrjährige Übung ist unerlässlich, wenn man über das Mittelmaß hinaus will.

Sind aber einmal 2 Leute aufeinander eingespielt, so ist das Zweierfahren eine hohe Freude. Es ist leicht einzusehen, daß Gemüts- und körperliche Verfassung von 2 Leuten öfter zusammenstimmen, als von vier oder acht. Was daher im Vierer und Achter seltener ist, wird hier zur Regel; und dieser Gleichklang gewährt nicht nur den höchsten Genuß, er verbürgt auch größte Schnelligkeit. Wer schon einmal empfunden hat, wie gleichsam alle Hemmungen abfallen,

wie ein Boot geradezu fliegt und schwebt, weiß, was ich meine. Das sind Fahrten, die in dem Zuschauer den Eindruck des Mühelosen und Selbstverständlichen erwecken. Und das Geheimnis? Es wird alle Kraft restlos zur Fortbewegung des Bootes verwendet.

Wenn ich auch der Meinung bin, daß man in jedem Stil, auch im Zweier, Vorzügliches leisten kann, so halte ich doch gerade die Art unseres Ruderns für diese Bootsgattung ganz besonders geeignet. Nicht in dem Sinne, daß sie für Vierer oder Achter weniger gut wäre, sondern weil sie eben sehr schwierig ist und bei weniger guter Ausführung von nur einem Ruderer lange nicht mehr so wirkt. Je feiner die Ruderarbeit ist, desto weniger Leute werden sie gut leisten können und gar viele kommen mit einem etwas robusteren Stil weiter.

Unser zwar rasches, aber nicht hartes Wasserfassen vermeidet den bei einem verhältnismäßig langsamen Boot, das auch durch weniger Masse nicht so stark in Bewegung gehalten wird, so häufig vorkommenden schädlichen Ruck beim Einsatz. Wir fangen durch unsere Einsatzbewegung das Boot auf und ermöglichen sein gleichmäßiges Durchlaufen. Der scheinbar weiche Anzug wird durch fast gleichzeitiges Einsetzen von Körper-, Bein- und Armarbeit außerordentlich verschärft und gesteigert bis zum letzten Augenblick. Ein blitzschneller Endzug bringt das Blatt sauber aus dem Wasser und rasches Händeweg, Vorlegen des Oberkörpers und Anrollen gleichen die Hemmungen (Reibung und Widerstand der Luft) aus und erhalten die Geschwindigkeit des Bootes unvermindert. Die alte Weisheit: bestimmter Einsatz, scharfer Durchzug und sauberer Schluß — wie leicht gesagt und wie schwer ist's oft zu tun!

Wie gesagt, einen eigenen Zweier-Stil gibt es nicht. Aber der Stil kommt im Zweier am meisten zur Geltung, man könnte das Boot geradezu einen Prüfstein für den Stil nennen. Unsere jahrelange Überlegenheit im Zweier o. St. ist uns stets ein Beweis für die Güte unseres Stils, wenn auch

die Bedeutung der nun jahrzehntlangen Zusammenarbeit nicht vergessen wird.

Sehr wichtig ist in allen steuermannslosen Booten das Steuern. Da sei auch der sichersten und gewandtesten Mannschaft empfohlen, sich des Steuer zu bedienen. Muß einmal ausgeglichen werden, so geschieht es am raschesten, sichersten und mit dem wenigsten Verlust durch das Steuer. Ein möglichst gleichmäßiger Aufwand von Energie und Kraft gewährleistet die größte Streckenschnelligkeit. Jedes Anspannen und Nachlassen zeitigt schädliche Folgen, schon wenn es innerhalb der Mannschaft gleichzeitig geschieht. Viel mehr aber noch, wenn einer übermäßig zieht, der andere nachläßt. Das gibt Unregelmäßigkeiten ins Boot, verursacht Unsicherheit, die immer ganz bedeutende Kraft unnütz verschlingt. Alles das wird vermieden durch das Fußsteuer, das ja nur in seltenen Fällen zur Anwendung kommt. Eine Mannschaft, die beständig steuern muß, wird überhaupt nie eine hervorragende Rolle spielen. Die Arbeit muß so ausgeglichen sein, daß das Boot gerade läuft. Aber ist einmal eine Änderung der Fahrtrichtung notwendig, so bewirkt man diese am besten durch das Steuer. Auf den Ruhm, ganz ohne Steuer fahren zu können, wird man billig verzichten.

Ob Dreh- oder feste Dollen den Vorzug verdienen, soll hier nicht entschieden werden. Wir fuhren bisher stets mit festen Dollen, machen aber gerade zurzeit Versuche mit Drehdollen, die bis jetzt sehr zufriedenstellend ausgefallen sind, sodaß nicht ausgeschlossen ist, daß wir zu ihnen übergehen. Jedenfalls ist die Dollenfrage im Zweier o. St. so wenig ausschlaggebend, wie im Vierer und Achter.

Entscheidend aber ist das gute Rudern, die vollendetste Fertigkeit in Ausübung unseres Sportes. Ich kann mir nichts denken, was besser geeignet wäre, uns in unserem Sport vorwärts zu bringen, unser Rudern zu verbessern und zu verfeinern, als die Pflege des Zweiers o. St.

Wenn daher diese Zeilen da oder dort Veranlassung geben sollten, dem bisher vielfach stiefmütterlich behandel-

ten Boot mehr Aufmerksamkeit zuzuwenden, so hätten sie ihren Zweck vollkommen erreicht — und unser deutscher Rudersport hätte sicher nur Vorteil davon.

Das Geheimnis des Englischen Schlages.

Von Wilh. Rettig, Oberbaurat a. D.

Der Verlag der Zeitschrift „Wassersport“ Berlin hat mir den Abdruck des nachstehenden Aufsatzes in entgegenkommender Weise frei gegeben. Er erschien zuerst im Jahre 1887 als das Ergebnis einer Studienreise, die Herr Oberbaurat Rettig im Jahre 1886 nach England unternommen hatte. D. Verf.

Wenn man in Henley die vielen guten Mannschaften rudern sieht, so fällt einem vor allem die eigentümliche Zeiteinteilung während des Schlages auf, welche dem Rudern ein besonderes, von dem bei uns gesehenen ganz und gar verschiedenes Ansehen gibt. Während aus der gleichmäßig hin und her gehenden Arbeit unserer Ruderer das Bestreben zu sprechen scheint, das Boot in ungestörtem Schwung und Fortgang zu erhalten, gewinnt man dort sofort und unbedingt den Eindruck, daß alle Kraft ohne jede weitere Rücksicht nur dazu aufgewendet wird, um das Boot aus dem Wasser heraus und über dasselbe hinweg ein Stück vorwärts zu schleudern. Kaum sind die Blätter eingetaucht, so erhebt sich auch schon hinter jedem derselben ein kräftiger Wasserberg, aus welchem sie wieder wie der Blitz heraus und nach vorwärts übers Wasser fliegen. Nun kommt der Vorgang, der am meisten überrascht: In der gewohnten Vorstellung, daß die Zeit, in welcher der Riemen durch die Luft geht, eine für den Nutzeffekt verlorene sei, erwartet man ein neues blitzschnelles Eintauchen ohne den geringsten Zeitverlust; da schweben aber die Blätter immer noch über dem Wasser, die Ruderer scheinen es mit dem neuen Schlag gar nicht so eilig zu haben — die Blätter schweben noch: da ein neues Eintauchen, an jedem Blatt

ein scharfes Aufspritzen, und gleich darauf fliegen aus dem zu Schaum geschlagenen Wasserberg die Blätter wieder übers Wasser in ihren Schwebezustand. — Sieht man nach der Uhr, so findet man 38 Schlag, während man auf höchstens 32 gewettet hätte. Ein Achter in dieser Art gerudert, sieht schön und großartig aus. Der Stil verhält sich zu dem so oft bei uns gesehenen wie der Flug eines Adlers zu dem einer Krähe. Und der Effekt ist gar nicht zu verkennen; man sieht sich binnen wenigen Minuten überzeugt, daß es so die ausgiebigste und richtigste Art ist, das Boot vom Platze zu bringen. Die fortgesetzte Anschauung der vielen dauernd im Gang befindlichen Boote hat übrigens die Wirkung, daß man sich auch zugleich über die praktischen und theoretischen Gründe klar wird, welche zu diesem Stil geführt haben, resp. überhaupt schließlich überall, wo nicht nur mit Armen und Beinen, sondern auch mit dem Kopfe gerudert wird, zu demselben führen müssen, denn sie sind im Grunde einfach genug, wenn auch etwas schwierig nachzuweisen.

Wir stellen uns vorläufig drei Fragen:

1. Welche Vorteile werden durch den enorm konzentrierten Einsatz und Durchzug erreicht?

2. Welchen Nutzen hat das blitzschnelle Herausheben des Blattes aus dem Wasser und das darauf folgende energische Vorstoßen der Hände bis zum Strecken der Arme?

3. Warum wird nicht sofort nach dem erfolgten Vorstoßen des Ruders der Körper schleunigst vorgenommen und der neue Schlag so schnell als möglich begonnen?

Antwort auf Frage 1: In beistehender Abb. 1 ist der Weg, welchen das Ruderblatt beim Rudern eines Bootes



Abb. 1.

sowohl im Wasser wie über demselben in Wirklichkeit machen wird, durch die punktierte Linie dargestellt. Angenommen, das Ruderblatt wird bei *a* eingetaucht, so wird durch den Zug am Ruderhebel nicht nur das Boot in Gang

gesetzt werden, sondern es wird zugleich auch das Ruder in entgegengesetzter Richtung das der Fläche seiner Schaufel widerstehende Wasser wegschieben. Nicht genau, aber nahezu um die Weglänge, welche das Blatt im Wasser in der der Fahrt entgegengesetzten Richtung zurücklegt, wird das Boot weniger vorwärts gehen, als wenn das Blatt — wie es zum Beispiel beim Eintauchen in flüssiges Blei der Fall sein würde — beim Eintauchepunkt *a* festeren Halt gefunden hätte und nicht hätte weichen können. — Sollte der rasche Zug etwa das Mittel sein, um das Ausweichen des Wassers hinter dem Blatte zu verhindern und den idealen Weg des Ruderblattes, welcher in Abb. 2 dargestellt ist, zu ermöglichen? Zum Teil — allerdings. Wir erinnern uns als solche, die schon in der Schule aufzumerken



Abb. 2.

pflügen, wenn in der Physikstunde vom Wasser die Rede war, daß da ein Gesetz heißt: der Widerstand des Wassers gegen einen in Bewegung befindlichen Körper wächst mit der Zunahme der Geschwindigkeit des letzteren und zwar im Quadrate derselben. Wenn also ein Körper doppelt so schnell durchs Wasser will, findet er den vierfachen Widerstand, als wenn er nur mit einfacher Schnelligkeit vorwärts zu dringen sich begnügt; er muß daher in dem ersteren Falle viermal so viel Kraft aufwenden, um den Widerstand zu besiegen und das Wasser zur Seite zu schieben. Wir müssen uns gewissermaßen das Wasser von eigensinnigen Geistern durchdrungen vorstellen, die immer massenhafter und derber sich entgegenstemmen, je eiliger es jemand hat. Indem ich diesen Geistern nun vormache, daß ich mit meiner Schaufel schnell durchs Wasser will, verlocke ich dieselben, sich meinem Vorhaben mit aller Gewalt entgegenzustemmen und zwingt sie so im Interesse des edeln Rudersports — der Zweck heiligt die Mittel — zu wirken und

mein Boot um ein gutes Stück weiter zu schieben, als es mir ohne diese Hilfe gelungen sein würde.

Jeder Mensch hat bei einer gewissen Körperverfassung — nehmen wir für unseren Fall an, bei seiner durch geeignetste Übung hervorgebrachten besten — eine bestimmte Leistungsfähigkeit. Sagen wir z. B. er kann 10 Minuten lang 40 mal in der Minute die Kniebeuge machen und dabei jedesmal eine Last von 30 Kilogramm, welche vor seinen Füßen liegt, mit Hilfe seines Oberkörpers und seiner Arme zu seiner Brust heranziehen, jeden Zug über den Weg von 1 Meter. Es würde dies ungefähr die Arbeit eines Mannes, welche er bei einem Achterrennen über 3000 m an seinem Ruderhebel zu verrichten hat, darstellen.

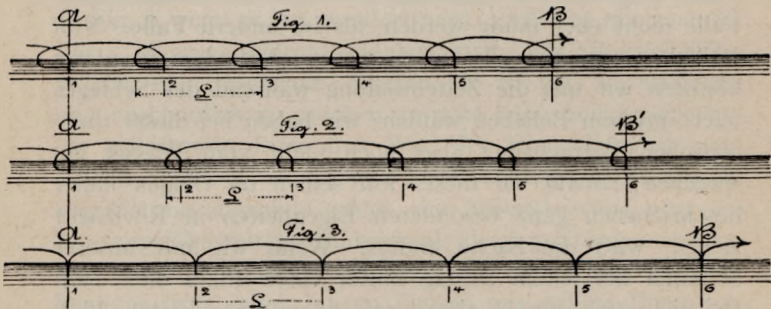


Abb. 3.

Er wird zu der einmaligen Ausführung der genannten Arbeit demnach jedesmal ein und eine halbe Sekunde brauchen. Ober nun während dieser ihm durch seine Leistungsfähigkeit vorgeschriebenen Zeiteinheit die 30 kg in der halben Zeit, also in drei Viertel Sekunden, zu sich heranzieht und während der zweiten Hälfte der ihm zur Verfügung stehenden Zeit sich von der Anstrengung ausruht, — oder ob er die genannte Last in einer halben Sekunde über den gegebenen Weg von 1 m hinwegreißt und sich dafür die übrig bleibende ganze Sekunde zum Ausruhen nimmt, — ist vom theoretischen Gesichtspunkte aus betrachtet ganz gleichgültig:

die Arbeitsleistung bleibt in beiden Fällen dieselbe, gleich $\frac{30}{1\frac{1}{2}} = 20$ Kilogramm per Sekunde.

In der Wirklichkeit gilt dieser Satz natürlich nur innerhalb der Grenzen der menschlichen Muskelkräfte.

Aufs Rudern angewendet würde dieser Satz lauten: ob ich rasch und stark ziehe und mich dafür etwas länger ausruhe, oder ob ich mir längere Zeit zum Ziehen nehme und dafür lieber etwas weniger zum Ausruhen, kommt ganz auf eins heraus. Vorausgesetzt, daß ich in beiden Fällen einen gleich langen Schlag ziehe, also den Ruderhebel über einen Weg von 1 m jedesmal, so werde ich in dem einen Falle nicht eher müde werden, als im andern Falle. Nun freilich, wenn dies alles wäre, was zu bedenken ist, dann könnten wir uns die Zeiteinteilung während des Schlages nach unserem Belieben wählen; wir haben bei dieser theoretischen Betrachtung aber noch nicht vom Wasser gesprochen; sobald wir dieses mit seinen im Obigen näher beschriebenen ganz besonderen Eigenheiten in Rücksicht ziehen, wird die Sache anders. Wenn wir mit unserer Schaufel bei jedem Schlag hinter einen Pfahl oder zum Beispiel etwa hinter einen auf einem verankerten Floß eingeschlagenen Pflock fassen könnten, dann dürfte es wohl ziemlich einerlei sein, in welchem Stile wir dies tun, wie wir uns die Zeit während des Schlages einteilen¹⁾ — nicht aber, sobald wir, wie dies beim Rudern der Fall, mit der Schaufel unseren Halt im Wasser selber zu suchen gezwungen sind.

In der Einleitung dieser Besprechung haben wir gesehen, daß durch rasches und scharfes Anziehen der Widerstand des Wassers gegen die Ruderschaukel vergrößert werden

¹⁾ Wenigstens trifft dies zu, wenn wir uns mit unserem Nachdenken nur auf die Hauptsache beschränken und uns nicht in Spitzfindigkeiten verlieren. Letztere gäbe es ja noch in genügender Anzahl zu bedenken, sobald man die Gesetze der Beschleunigung und der Verzögerung der Bootsschnelligkeit mit in die Betrachtung ziehen wollte; ich muß dies jedoch gelehrteren Köpfen überlassen.

kann. Das Wasser hält bei einem raschen und starken Zug unvergleichlich viel besser stand, als bei einem langsamen und schwächeren Zug. Die Ruderschaufel wird im ersteren Falle, da sie weniger Zeit hat und außerdem größeren Widerstand im Wasser findet, in Wirklichkeit einen viel kleineren Weg durch dieses machen, als im zweiten Falle. Der Weg, welchen das Blatt im Wasser macht, wird aber von dem Fortgange des Bootes, welcher unter idealen Umständen der Länge des Schlages, der Entfernung zwischen zwei aufeinander folgenden Eintauchungspunkten der Riemenblätter, gleich sein müßte, in Abzug zu bringen sein. Das Boot wird nach 6 Schlägen nicht von A nach B (Abb. 3) gelangt sein, wie dies in Fig. 3 dargestellt ist, sondern nur nach B' Fig. 2, wenn es gut gerudert wird, vielleicht nur nach B'' Fig. 1, wenn es schlecht gerudert wird. Für alle drei Fälle, welche ich durch die Skizzen auf S. 151 zu erläutern und anschaulich zu machen gesucht habe und in welchen die gekrümmte Linie den Weg des Riemenblattes beim Rudern darstellt, ist ein und dieselbe Länge L der Durchzugsleistung zugrunde gelegt, die Arbeitsleistung oder die Leistungsfähigkeit des Ruderers als gleich groß angenommen. Wie ersichtlich, kommt der den schärfsten Schlag ziehende Ruderer trotz seiner langen Pausen mit seinem Boote am schnellsten zum Ziele, ohne eine größere Anzahl von Schlägen oder etwa längere Züge machen zu müssen. Er gewinnt bei jedem Schlag so viel, als seine Ruderschaufel sich während des Zuges vom Eintauchepunkt weniger nach rückwärts entfernt hat, als diejenige seines Gegners. Nehmen wir an, daß bei dem in Deutschland noch fast allgemein geübten Stile das Blatt bei jedem Zug um 40 cm durch das Wasser geht, während die Engländer durch die Anwendung ihres aus den oben entwickelten Grundsätzen hervorgegangenen Stiles es dahin bringen, daß das Blatt nur um 25 cm ausweicht, so gewinnen sie bei jedem Schlag 15 cm für den Fortgang des Bootes, also bei einer Rennstrecke von 300 Schlag 45 m, was im Achter etwa 2 klare Längen sein würden.

Die Antwort auf die erste der drei Fragen, welche wir uns gestellt hatten: „Welche Vorteile werden durch den enorm konzentrierten Einsatz und Durchzug erreicht?“ wäre nach allem Obigen in die kurzen Worte zusammenzufassen: Der scharfe Einsatz in Verbindung mit dem starken und schnellen Durchzug verhindert das Ausweichen des Wassers hinter der Ruderschaukel und bringt infolgedessen das Boot schneller vom Platze, ohne von seiten des Ruderers eine größere Arbeitsleistung zu erfordern. Das letztere ist das Wichtigste, was zu beweisen war.

Nachdem wir nunmehr die Frage nach der Wichtigkeit des raschen Durchzuges erschöpfend zu beantworten versucht haben und zu dem Ergebnis gelangt sind, daß durch Anwendung desselben eine schnellere Fahrt oder, was dasselbe ist, eine wesentliche Ersparnis von Kraft ohne Zweifel erreicht wird, gehen wir daran, die zweite Frage zu beantworten. Dieselbe lautete: „Welchen Nutzen hat das blitzschnelle Herausheben des Blattes aus dem Wasser und das darauf folgende energische Vorstoßen der Hände bis zum Strecken der Arme?“

„Like a ball“, also wie eine Kugel aus dem Rohr sollen die Hände von der Brust zurückfliegen, sagte uns in einer langen Unterredung der Vater der neueren englischen Ruderkunst — oder Ruder-„Wissenschaft“, wie er sie selber nennt, — Mr. Bradford Woodgate, indem er in seiner Amtsstube einen Schlag in der Luft durchzog, daß seine breite Brust vom Anprall seiner Fäuste einen Ton gab und dann wieder die Arme vorfliegen ließ, daß man die Muskeln knacken hörte. Und in der Tat, wenn etwas beim Rudern der englischen Mannschaften ganz besonders augenfällig und für jedermann sofort erkennbar hervortritt, so ist es die außerordentlich geringe Zeit, welche nach Beendigung des Durchzuges gebraucht wird, um wieder in die Auslage mit gestreckten Armen zu kommen. Das Herunterdrücken der Hände um etwa 10 cm, sobald dieselben die untere Kante des Brustkorbes

berührt haben, zum Zwecke des klaren Heraushebens des Ruderblattes aus dem Wasser, das darauf folgende Biegen des Handgelenkes zum Zwecke des Plattdrehens der Schaufel, das Vorstoßen des Hebels in einem leichten Bogen nach unten bis zum Strecken der Arme — alle diese Bewegungen werden in so unmittelbarer Folge, in so engem und ununterbrochenem Anschluß an den in einem einzigen kraftvollen Schwunge durchgezogenen Schlag ausgeführt, daß von einem Halt oder auch nur vorübergehendster Verlangsamung in irgendeinem Augenblicke während dieser Bewegungsfolge gar keine Rede ist. Der ganze Zug vom Augenblicke des Vorgehens aus der Grundstellung bis zu dem Augenblicke, in welchem mit wieder gestreckten Armen das Vorziehen des Körpers — oder bei festen Sitzen nach stattgehabtem Aufrichten das Vorschwingen — beginnt, ist in ein einziges Tempo zusammengefaßt und wirkt wie eine untrennbar zusammengehörige Handlung.

Diese Art zu rudern hat ihre guten Gründe; sie ist nicht nur aus großer praktischer Erfahrung darüber, wie man die eigenen Kräfte am besten ausnützt und nicht das geringste Teilchen derselben verliert, hervorgegangen, sondern sie ist nicht minder das Ergebnis eingehendster Überlegungen und Untersuchungen über den Einfluß ihrer Wirkungen auf den gleichmäßigen Gang des Bootes. —

Jeder aufmerksame Ruderer wird bei öfteren Fahrten im Rennboot ganz von selber darauf kommen, daß er bequem und sicher und ohne Kräfteverschwendung nur rudern kann, wenn er nach dem Durchzug keine Pause macht. Der Halt, den er am Ruderhebel findet, erweist sich als das schönste und beste Mittel, dem Rückschwung des Oberkörpers gleichzeitig mit der Beendigung des Zuges Einhalt zu tun und die Vorbewegung desselben wieder einzuleiten; das Aufrichten des Oberkörpers braucht in diesem Falle nicht von den verhältnismäßig wenig leistungsfähigen Bauchmuskeln bewirkt zu werden, wird vielmehr von den Armen sozusagen umsonst mit besorgt, da die dazu

nötige Anstrengung bis zum letzten Augenblicke dem Fortgange des Bootes zugute kommt. Das Vorstoßen der Arme muß selbstverständlich gleichzeitig, in dem Halte am Ruderhebel wurzelnd, mit dem Aufrichten vor sich gehen, da der sonst unvermeidliche Rückstoß der Armbewegung nach erfolgter Einleitung des Vorschwingens letzteres wieder unterbrechen würde, so daß das Aufrichten des Oberkörpers zum zweiten Male in Gang gebracht werden müßte, und zwar durch die hierfür nun allein noch zur Verfügung stehenden Bauchmuskeln. Man denke sich nur in dem Augenblicke nach der Einleitung des Aufrichtens eine noch so kurze Pause in der Armarbeit, so entsteht das bekannte Vorfallen über den Ruderhebel mit den Nachteilen, welche wir soeben bezeichnet haben. Oder man denke sich ein Aufhören der Armarbeit, bevor dem Rückschwunge Einhalt getan ist, so wird es ebenfalls nicht schwer fallen, sich den verderblichen Erfolg einer derartigen Pause vorzustellen; denn in diesem Falle wird den Bauchmuskeln ganz allein zugemutet, nicht nur den Rückstoß der vorzustreckenden Arme, sondern noch dazu den ungebrochenen Rückschwung des Oberkörpers aufzuhalten, sowie das Aufrichten des letzteren einzuleiten, und zwar, ohne daß von der aufgewendeten Kraft dem Fortgange des Bootes auch nur der geringste Teil zugute kommt. — Ist nun durch die im letzten Augenblicke des Zuges stattgehabte Versäumnis der Armarbeit dem Rückschwunge des Körpers kein Einhalt getan und müssen statt dessen die Bauchmuskeln zu Hilfe genommen werden, um das Versäumte nachzuholen, so erheben sich durch die Muskelverbindungen des Unterleibes mit den Oberschenkeln die letzteren, und die Knie kommen gerade in dem Augenblicke in die Höhe, in welchem die Hände mit dem Ruderhebel darüber hinweg zurückgeführt werden sollen, und es entsteht eine ärgerliche Störung der Arbeit; die verehrten Leser werden die unglückliche Lage einer Mannschaft, in deren Mitte ein Ruderer die genannten Fehler macht, aus eigener Erfahrung kennen. Aber auch ganz abgesehen davon, daß

das rasche Vorstoßen der Arme ohne Pause sich zur Vermeidung der hier zusammengestellten Nachteile in ruder-technischer Beziehung empfiehlt, hat dasselbe die Bedeutung, daß es die Zeit, in welcher das Boot nicht mehr angetrieben wird und seine Fahrt zu vermindern im Begriffe ist, so viel als möglich abkürzt, eine Bedeutung, welche übrigens nur im Zusammenhange mit der Beantwortung der dritten im Anfange der gegenwärtigen Abhandlung gestellten Frage besprochen werden kann.

Die dritte Frage lautete: „Warum wird nicht sofort nach erfolgtem Vorstoßen des Ruderhebels der Körper schleunigst vorgenommen und der neue Schlag so schnell als möglich begonnen?“ Die nächstliegende Antwort würde sein: „Weil der Mensch auch einmal Ruhe braucht.“ Der neue Schlag kann eben noch nicht begonnen werden, da die Zeit des Ausruhens jetzt gekommen ist und die Grenze der Leistungsfähigkeit durch sofortigen Neubeginn der Arbeit überschritten werden würde. Durch die prompte Erledigung des Zuges und das ohne Pause erfolgende Vorstoßen der Arme ist Zeit gewonnen worden und kann nun voll ausgenützt werden. Dieses ist der Zeiteil, in dem die Ruderschaukeln über das Wasser langsam hinschweben und zwar in höchst augenfälligem Gegensatz zu dem unmittelbar vorhergehenden „flitzen“ derselben. Sobald die englischen Ruderer mit den Händen über die Knie weg sind, heben sie die letzteren und beginnen das Vorziehen des Körpers mit größter Ruhe und Stetigkeit; sie nehmen sich dazu die volle ihnen übrig gebliebene Zeit und teilen diese so ein, daß sie gerade zum neuen Wasserfassen mit der Rollbahn zu Ende gekommen sind, ohne weder am Anfang noch am Ende irgendeine Pause eintreten zu lassen; ebenso verteilen sie das Vorneigen des Oberkörpers auf die ganze Länge des Vorziehens gleichmäßig; so etwa, daß sie, so lange die Beine noch gestreckt sind, mit dem Rücken lotrecht sitzen — aus der größten Rückneigung von etwa 25° haben sie sich vorher während des Vorstoßens der Arme aufgerichtet; — wenn halb vorgeollt, ist auch die halbe Vorneigung erreicht, und

am Ende der Bahn der Oberkörper in der vollen Neigung von 20—25° angekommen. Man könnte es ein Vorschleichen nennen, so bedächtig sieht es aus, wenigstens im Vergleiche zu der vorhergegangenen so lebhaften und flinken Arbeit. So zerlegt sich also der Schlag in 2 Zeiten: das einleitende Vorgehen aus der lotrechten Stellung des Oberkörpers mit steif gestreckten, das Boot mittels der Riemen im Gleichgewicht haltenden Armen bis zum Augenblicke des Wasserfassens ist der erste, der Durchzug mit dem aus seinem letzten Teil geborenen Wiederaufrichten und Vorstoßen der Arme ist der zweite Teil; — im schneidenden Gegensatze zu der bei uns noch heimischen Art, nach welcher mit der Beendigung des Zuges der erste Zeiteil abgeschlossen ist und der zweite erst das Aufrichten und das Vorziehen bringt.

Die beiden Zeiten des englischen Schlages sind selbstverständlich nicht durch Pausen in der Bewegung getrennt, sondern es sind die beiden so verschiedenen Handlungen aufs vollkommenste verschmolzen; das Schweben der Blätter über dem Wasser ist durchaus kein Stillstehen derselben; es wirkt wie das Schweben eines Weihs, der abwartet, bis wie weit ihn sein mächtiger Flügelschlag wohl tragen wird. Irgendein Halten, eine Pause, ein Abbrechen der Bewegung ist unter allen Umständen der größte Fehler, weil er den Lauf des Bootes zu einem ungleichmäßigen macht.

Wir kommen da auf ein schwieriges Kapitel: den Einfluß der Körper-Bewegungen der Ruderer innerhalb des Bootes auf die Stetigkeit seines Laufes.

Die Untersuchung über diesen Gegenstand ist viel wichtiger, als gewöhnlich geglaubt wird. Es kommen dabei wieder mechanische Vorgänge ins Spiel, deren Wirkung allerdings jeder Ruderer kennt, deren Ursache jedoch die wenigsten sich klar zu machen pflegen.

Es weiß jeder, daß ein leichtes Boot beim Rudern durchaus nicht gleichmäßig durchs Wasser schießt, sondern namentlich, während das Ruder aus dem Wasser ist, ganz

eigentümliche Verzögerungen und Beschleunigungen erleidet. Welche Einflüsse sind es, die es zu Wege bringen, daß das Boot, wie dies auch für Leute, welche gar nichts vom Rudern verstehen, augenfällig sichtbar hervortritt, plötzlich schneller geht, um dann einen Augenblick stille zu stehen, bevor es wieder in Gang kommt?

Angenommen, es liegt ein Boot unbewegt im stillen Wasser. Im Bug steht ein Mann und macht einen Schritt nach dem Steuer zu. Sobald er die Bewegung einleitet, bemerken wir, daß das Boot eine Gegenbewegung macht; um so viel, als er vorschreitet, kommt ihm das Boot entgegen und macht erst dann einen Halt, wenn auch der Insasse still steht. Ist das Gewicht des Bootes dem Gewichte des Mannes gleich, so wird jedes von beiden den halben Weg machen. Ist das Gewicht ungleich, so wird die geringere Masse den größeren Weg machen und die größere Masse den kleineren Weg. Geht der Mann wieder zurück auf seinen Platz, so rückt auch zu gleicher Zeit das Boot an seine alte Stelle. Allerdings nicht ganz genau, aber den Unterschied, der durch die Reibung am Wasser erzeugt wird, können wir für unsere Betrachtung vernachlässigen, da er nur sehr gering sein wird.

Aus der Beobachtung dieses Vorganges folgern wir, daß, wenn Massen oder, was dasselbe besagt, Gewichte von Körpern innerhalb des Bootes sich nach einer gewissen Richtung und um eine gewisse Weglänge verschieben, das Boot ebenfalls aus seiner Lage sich verschiebt, und zwar in entgegengesetzter Richtung und um eine Weglänge, welche im umgekehrten Verhältnisse seiner Masse zu den genannten Gewichten steht. Der Vorgang wird derselbe sein, ob das Boot still liegt oder ob es in Fahrt begriffen ist. Die Gegenbewegungen werden sich in letzterem Falle als Verzögerungen und Beschleunigungen, unter Umständen als Stillestehen und als Vorwärtsschießen bemerkbar machen.

Bei einem Rennboote werden diese Bewegungen um so stärker sein, als das Gewicht des Bootes im Verhältnisse zu dem der Mannschaft ein sehr geringes ist. Im Vierriemer

würde die Mannschaft etwa 360 kg wiegen, das Boot nur etwa 60 kg; es kann daher ohne großen Fehler angenommen werden, daß, wenn die Mannschaft innerhalb des Bootes ihr Gewicht verlegt, nur das Boot allein die ganze Bewegung macht. Indem die Ruderer aus der Hocke ihren Körper nach hinten schwingen, haben sie in Wirklichkeit mit ihrem Körper fast keinen Weg gemacht, sie haben vielmehr das Boot nahezu um die ganze Weglänge der gemachten Bewegung zurückgeschoben oder, wenn das Boot in Fahrt befindlich war, letztere verzögert. Umgekehrt werden sie, indem sie ihren Körper nach erfolgtem Durchzuge wieder vorziehen, dies auch nur scheinbar tun, in Wirklichkeit aber das Boot zu sich heranziehen oder demselben, wenn es in Fahrt ist, eine Beschleunigung erteilen. Es ist hiernach erwiesen, daß die Ruderer durch das Verlegen ihres Körpergewichts ein wirksames Mittel besitzen, die Fahrt des Bootes zu beschleunigen und zu verzögern. Da nun ein Boot, welches gerudert wird, nicht gleichmäßig laufen kann, sondern während des Zuges seine Fahrt beschleunigt, und während der Ruhepause dieselbe wieder verlangsamt, so sind die Ruderer imstande, das Boot während des Zuges noch schneller vorwärts zu treiben und während der Pause dessen Fahrt noch mehr zu verlangsamen, oder andererseits die Fahrt des Bootes während des Zuges zu mäßigen und während der Pause die Verlangsamung zu hindern, — je nachdem sie die Verlegung ihrer Gewichte innerhalb des Bootes der Zeit nach vornehmen.

Es ist nun aber von höchster Wichtigkeit, daß das Boot eine möglichst gleichmäßige Fahrt macht, denn es ist eine ganz unnütze Kraftvergeudung damit verbunden, daß man das Boot in dem einen Augenblick scharf antreibt und aus dem Wasser hebt, um es im nächsten Augenblicke wieder in dasselbe zurücksinken zu lassen. Obgleich die meisten sich ohne weiteren Beweis hierüber klar sein werden, so ist es doch nicht uninteressant, den tatsächlichen Nachweis für diese Behauptung beizubringen und ich bitte die

verehrten Leser, mir ihre Aufmerksamkeit für ein kleines Rechenexempel zu schenken:

Wir haben also nachzuweisen, daß es weniger Kraft erfordert, ein Boot in gleichmäßiger Schnelligkeit über den Weg von 4 m zu rudern, als es Kraft erfordern würde, die ersten 2 m sehr schnell und die übrigen 2 m langsamer zu fahren. Der Anschaulichkeit halber wollen wir nicht sagen 4 m sondern z. B. 400 m. Wir nehmen an, zwei Ruderer sollen über diese Strecke ein Rennen rudern. Die Leistungsfähigkeit der beiden sei gleich. Wir nehmen als Grenze ihrer Leistungsfähigkeit an, daß sie imstande sind, den Weg von 400 m in 2 Min. = 120 Sek. bei gleichmäßiger Fahrgeschwindigkeit zu durchrudern. Den Widerstand des Wassers bei dieser Geschwindigkeit auf 50 kg angenommen, ergibt sich für das Durchrudern der genannten Strecke eine Arbeitsleistung von $50 \times 400 = 20\,000$ Kilogramm-meter. Der eine der beiden Ruderer, welcher es für gut hält, in gleichmäßiger Fahrt von 3,33 m per Sekunde bis zum Ziele zu gehen und auf diese Weise seine Kräfte so einzuteilen, daß dieselben gerade bis zum Ziele ausreichen, wird also genau 120 Sek. brauchen. Der andere glaubt besser zu fahren, wenn er über ein Stück des Weges seine Kräfte höher anspannt, um dann den Rest wieder langsamer fahren zu können. Er durchfährt die ersten 100 m mit einer Geschwindigkeit von 5 m in der Sekunde, braucht also zu den ersten 100 m eine Zeit von 20 Sek., so bleibt ihm dann für die übrigen 300 m noch eine Zeit von 100 Sek.

Untersuchen wir nun, ob die Arbeitsleistung, die der Ruderer auf diese Weise zu vollbringen hat, nicht die Grenze seiner Leistungsfähigkeit übersteigt, oder ob er etwa sogar mit einer geringeren Arbeit bis zum Ziele kommt:

Wir haben den Widerstand des Wassers gegen den mit 3,33 m Schnelligkeit per Sekunde Fahren den mit 50 kg angenommen. Da nun der Widerstand des Wassers mit dem Quadrate der Schnelligkeit der Fahrt wächst, so findet die schnellere Fahrt von 5 m Geschwindigkeit per Sekunde

einen Widerstand von

$$\left(\frac{5}{3.33}\right)^2 \times 50 = 114 \text{ kg.}$$

die Arbeitsleistung des zweiten Ruderers wird daher auf der ersten 100 m langen Strecke sein = $114 \times 100 = 11\,400$ Kilogrammometer. Wie wir oben bereits festgestellt haben, sind ihm noch 100 Sek. zur Vollendung der Strecke übrig. Von seiner Leistungsfähigkeit, welche wir mit 20 000 Kilogrammometer angenommen haben, sind ihm dafür noch 8600 übrig. Um den zweiten Teil der Strecke von 300 m in der Zeit von 100 Sek. zu durchfahren, wird er nunmehr eine Geschwindigkeit von 3 m per Sekunde entwickeln müssen. Der Widerstand des Wassers bei dieser Schnelligkeit beträgt

$$\left(\frac{5}{3.33}\right)^2 \times 50 = 45 \text{ kg.}$$

Die zu verrichtende Arbeitsleistung beträgt daher $45 \times 300 = 13\,500$ Kilogrammometer, übersteigt also die Grenze seiner Leistungsfähigkeit um 4900 Kilogrammometer, das heißt, um nahezu ein Viertel, also ganz bedeutend. Quod erat demonstrandum: Die gleichmäßige Schnelligkeit trägt den Sieg davon. Theoretisch ist daher jeder Spurt ein Fehler und somit in der Praxis ausschließlich aus taktischen Gründen erlaubt, wenn es um die sogenannte „Wurscht“ geht.

Was für die große Strecke von 400 m gilt, gilt selbstverständlich auch für eine kleine Strecke, also auch für jeden Zeitabschnitt eines Schlages. Es wird nicht nur die geringste Arbeitsleistung erfordert werden, wenn es gelingt, eine möglichst gleichmäßige Fahrt über die ganze Rennstrecke beizubehalten, sondern es wird auch nach obigem ebenso wichtig sein, das Boot während jedes einzelnen Schlages in gleichmäßigem Schwunge zu erhalten, nicht in einem Augenblicke ein zu schnelles Vorwärtsschießen desselben zu gestatten und im andern Augenblicke das Boot ins Wasser sinken zu lassen. Die Ruderer werden daher das Mittel, welches

sie durch die Verlegung ihrer Gewichte im Boot zu dessen Beschleunigung oder Verzögerung haben, so anwenden müssen, daß die schnelle Fahrt des Bootes während des Zuges gemäßigt und andererseits der Verlangsamung der Fahrt während der Pause entgegengewirkt wird.

Oder: Die Ruderer werden das Mittel, welches sie durch die Verlegung ihrer Körpergewichte im Boot zu dessen Beschleunigung oder Verzögerung haben, so anwenden müssen, daß die ungleichmäßige Schnelligkeit desselben, welche durch die ihrer Natur nach in Zwischenräumen erfolgende Ruderarbeit erzeugt ist, zu einer wenn irgend möglich ununterbrochen gleichmäßigen umgearbeitet wird.

Wenn dies gelingt, so ist die Kraft — wie wir uns durch Rechnung bewiesen haben — aufs höchste ausgenützt und das Ziel wird mit der gegebenen Leistungsfähigkeit in der kürzestmöglichen Zeit erreicht werden.

In der Lösung dieser Schwierigkeit liegt das Geheimnis.

Während des Zuges läuft ein Boot schneller, als während der Pause, das ist jedem klar. Nehmen wir an, es mache bei jedem Schlage 7 m, so werden davon — ohne Anwendung von Schwingen und Gleiten, also bei einem ausschließlich durch Armarbeit getriebenen Boot — 4 m auf den Zug und die übrigen 3 m auf die Pause kommen, vorausgesetzt, daß wir für beide uns gleiche Zeit genommen haben. Ungefähr wird diese Annahme wohl der Wirklichkeit entsprechen.

Sind wir nun imstande, den Lauf des Bootes beim Zug von 4 m auf $3\frac{1}{2}$ m zu mäßigen, dagegen die Fahrt während der Pause von 3 m auf $3\frac{1}{2}$ m zu erhöhen, also den ersteren um $\frac{1}{2}$ m zu verlangsamen und letztere um $\frac{1}{2}$ m schneller zu machen, so wäre in der Tat das höchste Ziel der vollkommensten Gleichmäßigkeit der Fahrt erreicht. Es fragt sich nun: Können wir die gewünschte Wirkung mit dem

uns gegebenen Mittel der Gewichtsverlegung erreichen? Die Antwort lautet: Allerdings. Und zwar ohne jeden Zweifel, wenn es nur richtig angefangen wird; wenn es eben so gemacht wird, wie es die Engländer machen und wie wir es im Laufe unserer Besprechung geschildert haben. Bei einer Gleitbahn von 65 cm Länge wird das Gewicht schon allein durch das Gleiten um etwa 45 cm verlegt; dazu kommt noch das Schwingen, welches die Verschiebung nach vorn und hinten doch um mindestens je 15 cm vergrößert, macht zusammen 75 cm. Diese starke Verschiebung wird das im Verhältnis zu dem Gewichte der Mannschaft sehr leichte Boot jedesmal um wenigstens einen halben Meter schneller oder langsamer gehen machen, je nachdem die Beinarbeit zur Unterstützung oder zur Abschwächung der im gleichen Augenblicke gerade stattfindenden Ruderarbeit verwendet wird. — Da es nun unser Ziel ist, den Lauf des Bootes während des Zuges zu mäßigen und während der Pause mehr anzutreiben, so müssen wir das Zurückschwingen welches vermittels des Druckes der Beine auf das Trittbrett das Boot um 50 cm rückwärts schiebt, während des Zuges vornehmen, sowie andererseits in ähnlicher Weise das Vorgleiten und Vorschwingen, durch welches wir mittelst des Zuges unserer in dem Trittbrett steckenden Füße und Beine das Boot um 50 cm vorwärts zu schieben imstande sind, während der Pause der Ruderarbeit zur Ausführung bringen¹⁾. — Nur so wird es möglich sein, das Boot auf der Höhe eines gleichmäßigen Ganges zu erhalten; jede Pause zwischen dem Aufhören und dem Einsetzen des neuen Antriebes wird die Fahrt verlangsamen und das Boot zurücksinken lassen.

Es könnte eingeworfen werden, es sei doch falsch, die Fahrt des Bootes während des Zuges mäßigen zu wollen; man käme doch gewiß weiter, wenn man dies unterließe.

¹⁾ Beim Rudern mit festem Sitz fallen diese Wirkungen ohne weiteres Zutun zusammen; nicht aber ohne weiteres bei dem Rudern auf dem beweglichen Sitze. Auf diesem muß das Zusammenfallen der Bewegungen erst durch Schulung erreicht werden und darin, daß es nicht richtig gemacht wird, liegt die Gefahr des beweglichen Sitzes.

Diesem Einwurfe gegenüber dürfen wir aber nicht vergessen, daß beim Rudern auf der langen Rollbahn das Zurückgleiten und -schwingen mit seiner verzögernden Wirkung eben doch irgendeinmal kommen muß, und wir also nur die Wahl haben, entweder eines nach dem andern zu tun oder beides gleichzeitig: gleiten wir zuerst, wie es schlechte Ruderer tun, so bringen wir das Boot erst beinahe zum Stillstand; freilich haben wir in diesem Falle nachher den ungehemmten Zug zur Verfügung, aber dafür müssen wir auch mittels desselben das vorher allzuweit zurückgesunkene Boot wieder herausheben, haben also durchaus nichts an Arbeit gespart; vielmehr haben wir durch die daraus entstandene sehr ungleiche Schnelligkeit nach unserem früher gerechneten Beispiel einen wesentlichen Kraft- oder Zeitverlust erlitten. Nehmen wir dagegen das Gleiten und Zurückschwingen gleichzeitig mit dem Zuge vor, so wird allerdings dieser gehemmt und die Fahrt während desselben verzögert — deshalb findet dieser aber auch einen besseren Halt im Wasser und kann unbeschadet scharf und stark sein, — aber mit dem Zuge ist nun zugleich auch der verzögernde Teil der Beinarbeit, wie wir gesehen haben, auf die glücklichste Weise abgetan und erledigt, und wir haben nun für den Teil des Schlages, in welchem die Fahrt nach Aufhören des Zuges sich naturgemäß verlangsamen würde, den anderen beschleunigenden Teil der Beinarbeit frei und sind also imstande, das Verlorene zurückzugewinnen und die Verlangsamung der Fahrt während des Zuges in der günstigsten Weise durch Beschleunigung derselben in der Zeit des Vorgehens wieder auszugleichen.

Wenn wir nunmehr dargetan, daß das Zurückschwingen zugleich mit dem Zuge und das Vorschwingen während des Aufhörens der Ruderarbeit erfolgen muß, so ist leicht einzusehen, daß sowohl die verzögernde als auch die beschleunigende Körper- und Beinarbeit auf die gleichzeitig stattfindende Ruderarbeit ganz gleichmäßig ver-

teilt werden muß, um in jedem Augenblicke ihre ausgleichende Wirkung tun zu können; denn jeder Teil des Zuges, welcher ohne das verzögernde Schwingen und Gleiten erfolgt, wird eine Überschreitung, jeder Teil der Pause, welcher nicht von dem beschleunigenden Vorschwingen begleitet ist, wird ein Heruntersinken unter die durch die Leistungsfähigkeit einer Mannschaft gegebene Durchschnittsgeschwindigkeit veranlassen, und die daraus sich ergebende ungleich schnelle Fahrt einen Kraft- oder Zeitverlust unweigerlich zur Folge haben. Mit anderen Worten: Jede Pause in der Arbeit resp. jede Unterbrechung in der wechselseitigen Bewegung ist ein Fehler und unbedingt zu vermeiden.

Der zweite Teil meiner Antwort auf Frage 2 und 3 dürfte nach allem obigen nun also lauten: Das blitzschnelle Herausheben des Blattes und das unmittelbar daran sich schließende lebhafteste Vorstoßen der Hände hat den Zweck, die vom Aufhören des Zuges bis zum Wiedereinsetzen der Beinarbeit aus rudertechnischen Gründen notwendige Pause zum wenigsten auf das aller kürzeste Zeitmaß zurückzuführen, so daß ein Zurücksinken des Bootes nur in allergeringstem Maße stattfinden kann; und das langsame Vorziehen zugleich mit dem Vorschwingen des Körpers, nach dessen Grund wir in Frage 3 suchen, ist geboten durch die Erwägung, daß das Boot durch die beschleunigende Wirkung des Vorziehens nicht über die durchschnittliche Geschwindigkeit hinaus in Schuß kommen darf¹⁾. —

Das Geheimnis der unbesiegten englischen Ruderkunst besteht also darin, unter Zugrundelegung eines sehr scharfen, die eigentümliche Widerstandskraft des Wassers ausnützenden Zuges die gegebene Zeit des ganzen Schlages in der Weise einzuteilen, und die Bewegungen innerhalb

¹⁾ Sehr häufig sieht man den Fehler, daß das Boot nach dem Aufhören des Zuges einen Sprung macht. Das kommt von dem hastigen Vorstürzen. Unfehlbar ist damit ein unmittelbar sich anschließendes Stillstehen verbunden.

des Bootes so wohlbedacht vorzunehmen, daß das Boot in ununterbrochenem Laufe und gleichmäßiger Schnelligkeit durch das Wasser schießt.

In der Tat sehen wir, daß die Boote der guten englischen Klubs bei diesem Schlage wunderbar gleichmäßig weiter laufen, so daß uns noch in der Erinnerung immer wieder das Bild frei beschwingten Fliegens und Schwebens vor Augen tritt im Gegensatze zu dem gewohnten Eindruck des mühevollen Vorwärtsarbeitens.

Wenn es mir nun nicht ganz gelungen sein sollte, die Gedanken und Folgerungen, welche ich als richtige erkannt zu haben glaube, vielleicht infolge mangelhaften Ausdruckes oder manchmal nicht ganz erschöpfender Beweisführung für alle verehrten Leser gleich faßlich darzustellen, so bitte ich um gütige Nachsicht in Anbetracht der großen Schwierigkeit, welche die in Frage kommenden, in gegenseitiger Abhängigkeit stehenden und verwickelten Vorgänge der beschreibenden Behandlung bieten.

In dem Gefühle, daß ich denjenigen meiner verehrten Leser, welche es sich trotzdem nicht haben verdrießen lassen, mir bis hierher durch Dick und Dünn meiner Erwägungen zu folgen, zu Dank verpflichtet bin, will ich zum Schlusse noch wenigstens etwas Greifbares bieten als eine kleine Entschädigung. In der Annahme, daß ich da und dort noch in irgendeinem Punkte mißverstanden worden sein könnte, gebe ich hier noch eine kurzgefaßte Anweisung darüber, wie der englische Schlag zur Ausführung gebracht werden soll.

1. Auslage: Sitz auf der Mitte der Gleit- oder Rollbahn, 32 cm hinter den Dollen; Knie etwa im rechten Winkel gebogen; Trittbrettneigung für Schuhe ohne Absätze 45 Grad, für Schuhe mit Absätzen entsprechend steiler; die Trittbrettriemen fest und stramm über die Füße geschlossen, und zwar nicht über die Zehen, sondern oberhalb von deren Gelenken über die festen Fußknochen. Die äußere Hand auf dem Ende des Ruderhebels, den Daumen

am besten oben aufliegend, die Finger nur mit den beiden letzten Gelenken gebogen, das Handgelenk gerade gestreckt; die innere Hand in einem Abstände von 10 cm von der äußeren den Ruderhebel voll umfaßt haltend, alle 3 Fingergelenke gebogen, mit dem Daumen unter dem Hebel. Körperhaltung leicht vorgeneigt; Rücken und Nacken eine gerade Linie bildend, Kopf in derselben Richtung hoch und frei herausgestreckt. Schultern nicht hochgezogen, Brust halb heraus, so viel als tunlich ohne Zwang; im ganzen eine richtige turnerische Kniebeugstellung im Sitzen. Arme gerade hinausgestreckt, so weit als möglich vorlangend; die Knie einen Zwischenraum von etwa 20 cm zwischen sich lassend. Alle Muskeln gespannt.

2. Vorgehen: Langsames, gemäßigtes Anziehen der Beine durch vermehrte Kniebeuge, bis das Ende der Rollbahn erreicht ist, also Vorrollen um 22—24 cm. Auf den Weg des Vorrollens gleichmäßig verteiltes allmähliches Vorbeugen des Oberkörpers bis zur Neigung von 25 Grad; Rücken gerade wie vorher; Arme wie vorher steif hinausgestreckt, Hände in derselben Höhe wie in der Auslage.

3. Zug. Beine im Begriff, den Schwung des Oberkörpers aufzuhalten; deren Muskeln dadurch elastisch gespannt. Jetzt Augenblick des Entschlusses gekommen: Zugleich mit dem Heben der Hand Eintauchen des Blattes in das Wasser; aus demselben Augenblicke des Entschlusses hervorspringender Rückschwung und Zug am Ruderhebel unter lebhaftester Anspannung der gesamten Körperkräfte in dem Bewußtsein, daß es gilt, in dem beweglichen Wasser künstlich einen festen Halt zu gewinnen, und ihm einen Widerstand abzulocken, den es seiner Natur nach unter gewöhnlichen Umständen nicht bietet. Ebenso gleichzeitiges und auf den ganzen Zug verteiltes Zurückschwingen und -Gleiten oder -Rollen unter gleichmäßig starkem und festem Druck der Beine gegen das Trittbrett bis zum Ende der Rollbahn, bis der Körper in seiner größten Rückneigung von 25 Grad angekommen. Arme sind noch gestreckt.

Hier beginnt die Einleitung des Vorgehens. Diese fällt noch in den letzten Teil des Zuges und zwar in denjenigen Teil, welcher nur mit den bis dahin geschonten, weil bis dahin nur als Zugstangen benutzten Armen zu vollenden ist: Der Biceps kommt endlich zu Ehren, der Körper wird durch die jetzt zum scharfen Finish einsetzende energische Armarbeit aufgerichtet und kommt dem Ruderhebel auf halbem Wege entgegen. In dem Augenblicke, in welchem die Hände den Brustkorb berühren, beginnt wieder

4. Das Vorgehen: Vom Halte am Ruderhebel aus fliegen die Hände — zugleich am Leibe heruntergedrückt, um das Blatt klar aus dem Wasser zu heben — wieder nach vorn, so flink und schnell als möglich bis zu gestreckten Armen, damit die Beine ungehindert sich heben und ohne Zeitverlust die Arbeit des Vorziehens beginnen können, welche das Boot im Schuß erhält, während der Ruderer bedächtig vorrollend nun Kraft zum neuen Schlage sammeln kann.

Allgemeine Wettfahrt-Bestimmungen.

Ausschreibung.

§ 1. Jede Verbands-Ruder-Regatta (§ 6 d. G.-G.) muß von einem Regatta-Ausschuß öffentlich ausgeschrieben sein und

Zu § 1.

Jedem Regatta-Ausschuß steht es frei, noch besondere Bestimmungen zu treffen, sofern dieselben nicht gegen die Verbandsgesetze bzw. gegen Beschlüsse der Rudertage verstoßen. Rudertag, Bremen, 9. Oktober 1898.

Eine Vereinbarung im Sinne des § 1 Absatz 2 der Allgemeinen Wettfahrt-Bestimmungen liegt nicht vor, wenn von einer Stelle aus ein wenn auch beschränkter Kreis zu Meldungen am Rennen durch Rundschreiben oder dergleichen aufgefördert wird.

Ein solches Rennen muß vielmehr durch den unmittelbaren Austausch der Herausforderungs- und Annahmeerklärung der Verbands-Vereine selbst zustande kommen.

Ausschuß-Äußerung, Hamburg, 12. April 1896.

auf Grund der nachstehenden Bestimmungen geleitet werden. Die Namen der Ausschuß-Mitglieder sind auf dem Programm anzugeben.

Rennen, welche nicht auf Grund einer öffentlichen Ausschreibung, sondern nur auf Grund einer besonderen Vereinbarung zweier oder mehrerer Vereine nur zwischen diesen, oder von einem Verein nur unter seinen Mitgliedern abgehalten werden, und für welche nur Erinnerungsgaben, aber keine Preise und Ehrenzeichen ausgesetzt sind, unterliegen nicht den Allgemeinen Wettfahrts-Bestimmungen.

Offene Wettfahrten, welche über eine längere Strecke als 10 Kilometer führen, sind als Dauerrudern anzusehen und unterliegen den Verbandsgesetzen nur, soweit diese die Zugehörigkeit zum Verbandsverbande und die Amateurschaft betreffen.

§ 2. Die Ausschreibungen zu einer Regatta müssen enthalten:

- a) die Angabe des Ortes, des Tages, an welchem, und des Wassers, auf welchem die Regatta stattfindet;
- b) die Bootsgattungen;
- c) die Art der Rennen bzw. deren Beschränkungen. Eine Einteilung der Rennen in Klassen ist zulässig;
- d) die Reihenfolge der Rennen; dieselbe ist bindend soweit in der Ausschreibung bezüglich einzelner Rennen nicht ein Vorbehalt gemacht worden ist;
- e) die Höhe des Einsatzes und die Bezeichnung der Preise;
- f) die Länge der Ruderbahn, die Lage der Startnummern zu derselben, die Angaben, ob die Rennen auf stillem oder fließendem Wasser, stromauf- oder -abwärts gerudert werden;
- g) die Melde- und Nennungsschlüsse;
- h) die Stelle, an welche die Meldungen und Nennungen zu senden sind;
- i) die näheren Angaben über die abzuhaltenden Vorrennen, sowie den Tag der Vorrennen gemäß § 18 der A. W. B.

Auch die Teilnehmer an Dauerrudern müssen mindestens 4 Wochen dem betreffenden Verein als Mitglieder angehört haben.

Ausschuß-Äußerung, Wiesbaden, 21. April 1900.

Zu § 2.

Es empfiehlt sich, die Ausschreibung um Hochschulpreise wie folgt zu fassen: „Offen für immatrikulierte oder vor dem Staatsexamen stehende Studierende an Universitäten und Hochschulen des In- und Auslandes, die

§ 3. Die Ausschreibungen können für Ausleger- und Dollen-Rennboote, sowie für Ausleger- und Dollen-Gigs (Riem- oder Skullboote) geschehen.

in einer anderen Fakultät das Staatsexamen noch nicht bestanden haben.“ Urteil, 15. Oktober 1904.

Wenn in einer Ausschreibung andere Beschränkungen als die durch die Allgemeinen Wettfahrt-Bestimmungen geregelt ohne Angabe eines bestimmten Termins vorgesehen sind, so ist im Zweifelsfalle als maßgebender Termin der Nennungsschluß anzusehen.

Ausschuß-Äußerung, München, 19. September 1897.

Wenn in einer Ausschreibung auf das Starten in einem anderen Rennen Bezug genommen wird, so ist im Zweifelsfalle das Starten in einem Vorrennen dem Starten in dem Hauptrennen gleich zu erachten.

Ausschuß-Äußerung, Berlin, 8. September 1901.

Rennen für Senioren allein mit Ausschluß von Junioren auszuschreiben, ist unstatthaft.

Ausschuß-Äußerung, Hannover, 9. Oktober 1887.

Der § 2 der Allgemeinen Wettfahrtsbestimmungen bestimmt: Die Reihenfolge der Rennen ist bindend. Diese Bestimmung ist öffentlich rechtlicher Natur und kann daher auch von dem Regatta-Ausschuß selbst mit Zustimmung der Beteiligten nicht geändert werden.

Ausschuß-Äußerung, Berlin, 11. September 1898.

Startplätze sind in der Höchstzahl der startberechtigten Boote auszulegen und dürfen während der Regatta ihren Standort nicht wechseln. Der Regatta-Ausschuß ist berechtigt und verpflichtet, schon vor der Auslosung der Startnummern bekanntzugeben, in welcher Weise sich die Startplätze für die Boote unter Beobachtung der Nummernreihenfolge verschieben, falls einzelne der gemeldeten Boote ausfallen. — Die die bezüglichen Bestimmungen sind im Programm wiederzugeben.

Ausschuß-Äußerung, München, 17. September 1905.

Von diesen Bestimmungen darf auf Anordnung des Schiedsrichters abgewichen werden.

Rudertag, Hamburg, 17. August 1908.

Zu § 3.

Die amtlichen Bootsbenennungen sind:

1. Zweier, Vierer, Sechser usw.
2. Einer, Doppel-Zweier usw.,
3. Dollen-Zweier, Dollen-Vierer usw.,

Ein Dollenboot ist ein solches, bei welchem ein Faden, der außen von der Kiellinie an ein Ruderlager gelegt ist, überall die Bootswand, bzw. jede Planke berührt.

Gigs sind solche Boote, welche aus mindestens 10 möglichst gleich breiten Planken klinkerartig gebaut sind und einen Außenkiel haben. Mannschaften, die in Rennbooten gemeldet haben, dürfen auf derselben Regatta nicht in Gigs melden bzw. starten.

§ 4. Die Preise, von denen für jedes Rennen unter Beifügung von Ehrenzeichen nur einer auszusetzen ist, dürfen nur aus Wertgegenständen bestehen.

§ 5. Die Länge der Bahn darf nicht unter 1800 m betragen.

In besonderen Fällen kann jedoch der Ausschuß des Deutschen Ruder-Verbandes eine kürzere Bahn für zulässig erklären.

Amateur-Eigenschaft.

§ 6. Als Amateur im Deutschen Ruder-Verband gilt jeder, der das Rudern nur aus Liebhaberei mit eigenen Mitteln be-

4. Dollen-Einer, Dollen-Doppel-Zweier usw.,
5. Gig-Zweier, Gig-Vierer usw.,
6. Gig-Einer, Gig-Doppel-Zweier usw.,
7. Dollen-Gig-Zweier, Dollen-Gig-Vierer usw.,
8. Dollen-Gig-Einer, Dollen-Gig-Doppel-Zweier usw.

Rudertag, Gießen, 21. März 1887 u. Berlin, 7. Oktober 1894.

Zu § 4.

Falls gegen den siegenden Verein Protest eingelegt ist, soll derselbe an den gewonnenen Preisen und Ehrenzeichen Gravierungen nicht vornehmen lassen, bevor nicht die Berufungsfrist (§ 47 der Allgemeinen Wettfahrts-Bestimmungen) abgelaufen oder die Entscheidung des Ausschusses auf die eingelegte Berufung ergangen ist.

Ausschuß-Äußerung, Hamburg, 12. April 1896.

Zu § 6.

Der Ausschuß darf Anfragen, ob nach geschilderten, tatsächlichen Verhältnissen ein Vereinsmitglied als Amateur im Sinne der §§ 6 und 7 der Allgemeinen Wettfahrts-Bestimmungen anzusehen ist, im Vorwege nicht beantworten. Er nimmt zu Einzelfällen lediglich als Berufungs-Instanz gegen Beschlüsse der Regatta-Ausschüsse Stellung. Ausschuß-Äußerung, Berlin, 26. April 1903.

Wenn ein akademisch gebildeter Lehrer durch Dienstvertrag verpflichtet ist, neben seinen sonstigen Lehrauf-

treibt oder betrieben hat und dafür keinerlei Vermögensvorteile in Aussicht hat oder hatte, weder in der Hauptsache als Arbeiter seinen Lebensunterhalt durch seiner Hände Arbeit verdient, noch auch in der Öffentlichkeit eine Tätigkeit aus-

gaben die Schüler seiner Anstalt im Rudern zu unterrichten und demgemäß sein Gehalt festgesetzt ist, so wird er dadurch nicht zu einem bezahlten Ruderlehrer, sondern er betreibt nach wie vor das Rudern nur als Liebhaberei.

Ausschuß-Äußerung, Hannover, 15. Oktober 1904.

Durch § 6 sollen Personen, die in der Hauptsache mit körperlicher Tätigkeit und ihrer Hände Werk als berufsmäßige Arbeiter gegen Bezahlung Beschäftigung und Verdienst haben, von der Teilnahme an Regatten ausgeschlossen sein. Es macht hierbei keinen Unterschied, ob der betr. Arbeiter in dem elterlichen Hause Wohnung und Lebensunterhalt empfängt oder nicht, ebenso wie es gleichgültig wäre, ob er für seine Lebensbedürfnisse Zuwendungen von anderer Seite, sei es durch Geschenke Dritter oder etwa durch Zuschüsse aus eigenem Vermögen erhalte. Es kommt nicht darauf an, ob der Verdienst des betr. Arbeiters zu seinem Lebensunterhalt ausreicht oder hierzu verwendet wird; entscheidend im Sinne der A. W.-B. ist für die Amateureigenschaft nur die berufsmäßige, gegen Bezahlung erfolgende Betätigung hauptsächlich körperlicher Arbeit in Arbeiterstellung oder die Ausübung einer Tätigkeit in der Öffentlichkeit, die als solche eines Arbeiters erscheint.

Ausschuß-Äußerung, Mainz, 3. Dezember 1892
und Rudertag, Hamburg, 17. August 1908.

Söhne von Handwerksmeistern, die im väterlichen Geschäft tätig sind, sind in bezug auf diese Bestimmungen wie andere Handwerker zu behandeln. Es kommt lediglich auf die Art der Tätigkeit und nicht darauf an, ob diese Tätigkeit im elterlichen Geschäfte oder in einem fremden Betriebe ausgeübt wird. Der Meistersohn ist genau so wie jeder andere als Arbeiter im Sinne des § 6 der Allgemeinen Wettfahrt-Bestimmungen zu betrachten, wenn seine Tätigkeit in der Hauptsache in Ausübung körperlicher Arbeit in Arbeiterstellung besteht oder derselbe in der Öffentlichkeit eine Tätigkeit ausübt, die als solche eines Arbeiters erscheint.

Ausschuß-Äußerung, Danzig, 10. September 1903
und Rudertag, Hamburg, 17. August 1908.

übt, die als solche eines Arbeiters erscheint, noch in einem anderen Sportzweige als Nicht-Amateur gilt, noch in irgendeiner Weise beim Bootsbau beschäftigt ist, noch nach dem 1. Januar 1884 um Geldpreise gestartet hat.

Teilnahme an Wettfahren.

§ 7. Zur Teilnahme an Wettfahrten ist jedes ausübende Mitglied des angemeldeten Ruder-Vereins berechtigt, welches

Eine berufsmäßige Betätigung in Arbeiterstellung liegt dann nicht vor, wenn augenscheinlich diese Tätigkeit nur als eine vorübergehende zum Zwecke der Ausbildung erfolgt.

Ausschuß-Äußerung, Berlin, 26. April 1903.

Die Bemerkung „noch in der Öffentlichkeit eine Tätigkeit ausübt, die als solche eines Arbeiters erscheint“, gilt nicht für Handwerksmeister.

Rudertag, Hamburg, 17. August 1908.

Für den Rudersport kann derjenige, der infolge dieser Bestimmungen als Nicht-Amateur gilt, nicht dadurch die Berechtigung zum Starten wiedererlangen, daß er in dem anderen Sportzweige einfach durch Zeitablauf wieder als Amateur angesehen wird.

Urteil, 28. September 1902.

Der Rudertag erklärt, daß der § 6 der Allgemeinen Wettfahrt-Bestimmungen auf diejenigen Bootbauer, die bis zum Tage des Erlasses dieser Bestimmung (16. März 1884) Mitglieder eines Verbands-Vereines waren, keine Anwendung findet. Rudertag, Hamburg, 7. April 1889.

Das heißt, beim Rudern gestartet hat. Das Starten in einem andern Sport, in dem auch für Amateure Geldpreise gegeben werden, schließt den Betreffenden vom Starten als Ruderer nicht aus.

Ausschuß-Äußerung, Berlin, 28. September 1902.

Ausnahmsweise können Deutsche, welche ohne eigenen Vermögensvorteil vor dem 1. Januar 1900 im Auslande um Geldpreise gestartet haben, vom Deutschen Rudertag auf Antrag als Amateure erklärt werden.

Rudertage, Berlin, 7. Oktober 1894
und Straßburg, 7. Oktober 1900.

Zu § 7.

Der Rudertag überträgt dem Ausschuß, geeignete Schritte zu tun, damit die im Deutschen Ruder-Verbande

demselben mindestens vier Wochen vorher als ausübendes Mitglied angehörte und den Bedingungen des § 6 dieser Wettfahrt-Bestimmungen seit mindestens einem Jahre entspricht. Ein Ruderer oder Steuermann darf auf Verbands-Regatten in einem Kalenderjahre nur für einen Verein starten. Der Steuermann muß mindestens 17 Jahre alt sein und mindestens 50 kg wiegen. Ein etwaiges Untergewicht ist zu ergänzen.

§ 8. An den Junior-Rennen können nur solche Ruderer teilnehmen, die vor dem 1. Januar des Kalenderjahres, in welchem die Regatta stattfindet, noch kein offenes Rennen als Mitglied eines Verbands- oder ausländischen Vereins gewonnen haben.

Siege in Rennen, welche für Schüler ausgeschrieben sind, ziehen den Verlust der Juniorschaft in keinem Falle nach sich.

für akademische Ruder-Vereine gestifteten Preise möglichst allen Mannschaften zugänglich sind, welche am Sitze deutscher Hochschulen ansässig sind und nur aus tatsächlich Studierenden dieser Hochschulen bestehen.

Rudertag, Mannheim, 11. Oktober 1896.

Ausländische Ruder-Vereine können überdies zur Teilnahme an Verbands-Regatten zugelassen werden, wenn die betreffenden Ruderer den Grundsätzen des § 6 der A. W.-B. entsprechen. In denjenigen Ländern, in denen ein von dem Deutschen Ruder-Verband anerkannter Ruder-Verband besteht, müssen die betreffenden Vereine diesem Verbandsverbande angehören.

Rudertag, Frankfurt a. M., 26. Oktober 1902.

Alle Aufreizungen, welche den Austritt von Mitgliedern aus einem Verein und den Wiedereintritt in einen andern bezwecken sollen, werden als höchst unpassend bezeichnet.

Rudertag, Dresden, 6. Oktober 1901.

Bei Rennen um einen Hochschulpreis muß im Zweifelsfalle auch der Steuermann den an die Ruderer gestellten Anforderungen der Ausschreibung entsprechen.

Urteil, Straßburg, 6. Oktober 1900.

Zu § 8.

Die Mannschaft, die Sieger ist, oder der etwa nachträglich der Sieg zugesprochen wird, muß die Pflichten des Sieges (Verlust der Juniorschaft usw.) auf sich nehmen. Es ist jedoch in ihr Belieben gestellt, Preis und Ehrenzeichen nicht anzunehmen bzw. dem Regatta-Ausschuß zurückzugeben.

Ausschuß-Äußerung, Wiesbaden, 21. April 1900.

Die Juniorschaft für Einer und mehrruderige Boote ist getrennt zu beurteilen, jedoch ist ein Senior im Einer auch Senior in anderen Scullbooten. Auf Steuerleute findet die Anforderung der Juniorschaft keine Anwendung. — Wer zur Meisterschaftsregatta für Deutschland genannt wurde, gilt nicht als Junior.

Der Meister von Deutschland im Einer darf in Deutschland um keine Meisterschaft im Einer starten.

§ 9. Ein Wanderpreis kann nie endgültig gewonnen werden, sondern verbleibt nur ein Jahr lang im Besitze des Siegers. Ein Herausforderungspreis ist dagegen nach mehrmaligem Sieg zu gewinnen.

Finden sich keine Bewerber um einen Wander- oder Herausforderungspreis, so hat der Regatta-Ausschuß die weitere Verfügung über denselben bis zur nächsten Regatta.

Meldung und Nennung.

§ 10. Der Zeitpunkt für die Meldungen zu den verschiedenen Rennen muß für ausländische Vereine mindestens drei Wochen, für inländische Vereine mindestens zwei Wochen, der Zeitpunkt für die Nennung der Mannschaften mindestens zwei Wochen vor dem Tage der Regatta liegen.

Zu § 9.

Wenn bei Herausforderungs- oder Wanderpreisen im Einverständnis mit dem den Preis verteidigenden Verein ein Rennen in einer anderen Bootsgattung gerudert wird als in der ersten Ausschreibung vorgesehen war, so ist dasselbe als ein neu ausgeschriebenes zu betrachten. Alle früher in diesem Rennen gewonnenen Siege würden demnach nicht zählen.

Ausschuß-Äußerung, Juli 1891.

Zu § 10.

Alle Meldungen auch wenn die Mannschaft nicht genannt wurde, müssen auf dem Programm veröffentlicht werden.

Ausschuß-Äußerung, Hamburg, 11. Februar 1884.

Da der Meldetermin für eine Regatta mindestens 3 Wochen, beziehungsweise 2 Wochen vor dem Regatta-Termin liegen muß, ist der Meldeschluß für die an einem Sonntag stattfindende Regatta am Sonnabend 3 Wochen, beziehungsweise 2 Wochen vorher. Findet die Regatta an 2 Tagen statt (Vorrennen nicht gerechnet) so zählt der erste Tag als Regatta-Termin.

Ausschuß-Äußerung, Hamburg, 4. Oktober 1885.

§ 11. Die Anmeldungen haben schriftlich in verschlossenem Umschlag mit der Aufschrift: Meldung bzw. Nennung zur Regatta“ oder durch Telegramm, welches gleichzeitig brieflich zu bestätigen ist, an die in den Ausschreibungen bezeichnete Stelle zu geschehen; jede an dem als Melde- oder Nennungsschluß bestimmten Tage nach 6 Uhr abends einlaufende Anmeldung ist als nicht geschehen zu betrachten.

§ 12. Die Meldungen müssen den Namen des Vereins und die Bezeichnung der Rennen enthalten, für welche er meldet. Der Einsatz ist den Meldungen anzufügen und wird nur zurückgegeben, wenn das betreffende Rennen nicht zustande kommt.

§ 13. Die Vor- und Zunamen sowie der Stand der Mannschaften sind bei der Nennung derselben anzugeben. Zugleich ist ein Obmann zu nennen, der allein berechtigt ist, während der Regatta mit dem Regatta-Ausschuß in Regatta-Angelegenheiten zu verhandeln; der Obmann darf einen Stellvertreter ernennen. Als Stellvertreter gilt am Start oder auf der Rennstrecke in mehrruderigen Booten der Schlagmann, im Einer der Ruderer selbst.

§ 14. Der Gebrauch eines Scheinnamens ist nur nach vorheriger Anmeldung desselben bei dem Verbands-Ausschusse ge-

Zu § 11.

Die nicht rechtzeitig erfolgte Nennung der Mannschaft schließt den betreffenden Verein von der Regatta aus und eine spätere Nennung ist selbst mit Bewilligung der Beteiligten unzulässig.

Ausschuß-Äußerung, Berlin, 25. März 1888.

Zu § 12.

Die Einsätze sind als Bestandteil der Meldung zu betrachten und sind daher den brieflichen Meldungen, eventuell den die telegraphische Meldung bestätigenden Mitteilungen beizufügen oder gleichzeitig durch Postanweisung einzusenden. Ausschuß-Äußerung, Berlin, 25. März 1888.

Zu § 13.

Die Weglassung der Vornamen bei Nennung der Mannschaften führt die Ungültigkeit der Meldung herbei.

Ausschuß-Äußerung, Danzig, 10. September 1903.

Die Regatten veranstaltenden Vereine sind verpflichtet, in ihren Ausschreibungen von Rennen für Studenten die Vorschrift aufzunehmen, daß anzugeben ist, an welcher Hochschule die Ruderer und Steuerleute immatrikuliert sind bzw. das akademische Bürgerrecht haben und zu welcher Fakultät sie gehören.

Rudertag, Berlin, 6. August 1906.

stattet, welcher denselben amtlich bekannt zu machen hat.⁷⁾ Bei jeder Anmeldung und Änderung ist eine Gebühr von M. 10.— an die Kasse des Deutschen Ruder-Verbandes zu entrichten.

§ 15. Die Eröffnung der verschlossenen Meldungen bzw. Nennungen findet nach dem Melde- bzw. Nennungsschluß in einer Sitzung des Regatta-Ausschusses statt. Die Meldungen bzw. Nennungen sind innerhalb 24 Stunden an den Ausschuß des Deutschen Ruder-Verbandes zur Veröffentlichung einzusenden. Jedem beliebigen Verein ist innerhalb 48 Stunden eine Abschrift der Meldungen und Nennungen zuzusenden. Die Unterlassung der rechtzeitigen Einsendung an den Ausschuß zieht eine Ordnungsstrafe von 25 Mark nach sich, welche der Verbandskasse zufallen.

§ 16. Ein Rennen fällt aus, wenn zu demselben nur ein Verein gemeldet hat, ausgenommen Rennen um einen Wander- oder Herausforderungspreis. Diese müssen auch bei Einlauf nur einer Meldung abgehalten werden.

Ruderbahn.

§ 17. Die zu durchrudernde Bahn soll, wenn nötig, durch Flaggen oder sonstige Merkmale mindestens 3 Stunden vor Beginn der Rennen — einschließlich der Vorrennen — abgesteckt sein. Bei Krümmungen soll die Bahn mindestens von 50 zu 50 Metern abgesteckt werden. Für jedes Boot muß eine brauchbare Wasserbreite von 15 Metern vorhanden sein. Die Startplätze sind durch weithin sichtbare, übereinstimmende Nummern zu bezeichnen; das Ziel muß leicht kenntlich gemacht sein.

§ 18. Um die Zahl der am Hauptrennen teilnehmenden Boote zu beschränken, können Vorrennen stattfinden. Die-

Zu § 14.

Die im Vorjahre geführten Scheinnamen bleiben für das laufende Jahr bestehen, falls nicht eine Abmeldung bei dem Verbands-Ausschuß erfolgt.

Ausschuß-Bekanntmachung, Berlin, 14. Mai 1892.

Zu § 15.

Die Regatten veranstaltenden Vereine sind verpflichtet, den bei den Rennen beteiligten Vereinen auf Verlangen auch den Stand der gemeldeten Mannschaften anzugeben.

Ausschuß-Äußerung, Berlin, 15. Oktober 1893.

Zu § 18.

Vorrennen müssen über die gleiche Strecke wie das Hauptrennen gefahren werden.

Ausschuß-Äußerung, Berlin, 18. September 1904.

selben müssen beim Starten von mehr als zehn Booten mit und 8 Booten ohne Steuermann stattfinden; sie können an dem der Regatta vorhergehenden Tage abgehalten werden, müssen aber drei Stunden vor Beginn des ersten an jedem Regattatage festgesetzten Rennens ausgefahren sein. Die Zahl der zu dem Hauptrennen zuzulassenden Boote muß den beteiligten Vereinen spätestens bei der Startverlosung bekannt

Es ist unzulässig, daß die Entscheidung über Zulassung zum Hauptrennen von der im Vorrennen gefahrenen Zeit abhängig gemacht wird.

Rudertag, Berlin, 6. August 1906.

Der Regatta-Ausschuß ist verpflichtet, falls die für die Vorrennen bekannt gegebenen Zeiten oder ihre nach der Ausschreibung sich ergebende Aufeinanderfolge geändert werden, dies allen beteiligten Vereinen möglichst frühzeitig zur Kenntnis zu bringen.

Der Regatta-Ausschuß muß sämtliche Vorrennen eines und desselben Hauptrennens (abgesehen von etwaigen Entscheidungsläufen) hintereinander starten lassen. Er hat z. B. nicht das Recht, wenn in Rennen 1 und in Rennen 2 je zwei Vorrennen zu fahren sind, zunächst den ersten Lauf für Rennen 1 und darauf den ersten Lauf für Rennen 2 anzusetzen. Von dieser Regel darf nur abgewichen werden, wenn alle an den betreffenden Hauptrennen beteiligten Vereine ausdrücklich zustimmen und die Pause, welche bei regelmäßiger Reihenfolge zwischen den Vorrennen entstanden wäre, inngehalten wird. Diese Vorschrift gilt auch für die bei Vorrennen etwa nötig werdenden Entscheidungsläufe.

Ausschuß-Äußerung, Berlin, 21. März 1909.

Wenn zwischen Vorrennen und Hauptrennen ein zum Hauptrennen berechtigtes Boot wegen Ausschlusses durch Regatta-Ausschuß oder Schiedsrichter die Startberechtigung verliert, so hat der Regatta-Ausschuß das in dem fraglichen Vorrennen, an dem das ausgeschlossene Boot beteiligt war, als nächstes einkommende Boot als startberechtigt zum Hauptrennen zu erklären. Dagegen ist es nicht gestattet, ein als nächstes eingekommenes Boot für startberechtigt zu erklären, wenn ein vorher eingekommenes Boot wegen eines in der Ausschreibung liegenden Umstandes in der Zeit zwischen Vorrennen und Hauptrennen die Startberechtigung verliert oder freiwillig auf die Teilnahme im Hauptrennen verzichtet.

Ausschuß-Äußerung, Berlin, 18. Juli 1910.

gegeben werden. Der Tag der Vorrennen muß in der Ausschreibung bestimmt sein.

Die Nichtteilnahme an einem Vorrennen ist dem Regatta-Ausschuß mindestens eine Stunde vor Beginn des Vorrennens anzuzeigen.]

Für eine nicht rechtzeitig abgemeldete Mannschaft (von unvorhergesehenen Ereignissen abgesehen) ist an den Regatta-Ausschuß eine Ordnungsstrafe von M. 20.— zu zahlen.

Sind zu einem Rennen 20 oder mehr Boote genannt, so ist der die Regatta veranstaltende Verein berechtigt, das Rennen in zwei selbständige Rennen zu teilen. Er muß, wenn er von dem Recht Gebrauch machen will, in der Ausschreibung erklären, in welcher Weise die Teilung erfolgen wird. Die beiden Rennen sind hintereinander an dem in der Ausschreibung festgelegten Platze zu fahren. Findet die Feststellung, wie die Boote auf den Rennen verteilt werden, erst nach der Startplatzverlosung statt, so ist nichtsdestoweniger eine durchgehende Startplatzverlosung vorzunehmen, deren Ziffern unter Berücksichtigung der Teilung die Startplätze für beide Rennen bilden.

Startplätze.

§ 19. Die Verteilung der Startplätze, sowie die Bildung der Abteilungen für die Vorrennen hat durch das Los zu geschehen. Diese Verlosung muß in Anwesenheit eines Unparteiischen stattfinden und ist hierüber ein Protokoll aufzunehmen. Der Zeitpunkt der Verlosung ist den Beteiligten mindestens 3 Tage vorher, das Ergebnis derselben innerhalb 48 Stunden bekannt zu machen.

Ersatzleute.

§ 20. Ersatzleute sind zur Hälfte der genannten rudernden Mannschaft des Bootes zulässig; außerdem ist ein Wechsel des genannten Steuermannes gestattet. Der Wechsel ist vor Beginn des Rennens vom Obmann oder dessen Stellvertreter einer vom Regatta-Ausschuß vorher bezeichneten Persönlichkeit schriftlich anzuzeigen. Nur solche Ruderer und Steuerleute werden zum Start zugelassen, die ordnungsgemäß genannt sind.

§ 21. Für die in den Vorrennen mit der Berechtigung zum Rudern im Hauptrennen einkommenden Mannschaften einschließlich des Steuermanns sind im Hauptrennen keine Ersatzleute zulässig.

Erscheint bei einem Vorrennen in einer Abteilung nur ein Boot am Start, so muß dasselbe dennoch über die Bahn gehen.

Rennabzeichen.

§ 22. Die Rennabzeichen für die Mannschaften werden vom Regatta-Ausschuß geliefert und sind nach dessen Anordnungen zu tragen.

§ 23. Bei Rennen, in welchen alle Nennungen bis auf eine zurückgezogen werden, gilt die übrigbleibende Mannschaft nach Durchrudern der Bahn als Sieger.

§ 24. Die Gewinner eines Wanderpreises oder eines Herausforderungspreises, welcher noch nicht Eigentum der Sieger wird, haben den Empfang des Preises schriftlich zu bestätigen und sind verpflichtet, den Preis spätestens vier Wochen vor dem nächsten Meldeschluß unverseht zurückzustellen.

Regattaergebnisse.

§ 25. Der Regatta-Ausschuß hat die genauen Ergebnisse der Rennen bei eintägiger Regatta am Abend sofort nach deren Schluß, bei zweitägiger nach Schluß der Rennen an jedem Tage an den Ausschluß des Deutschen Ruder-Verbandes zur Veröffentlichung abzusenden. Die Unterlassung der rechtzeitigen Absendung zieht eine Ordnungsstrafe von 25 Mark nach sich, welche der Verbandskasse zufallen.

Die Absendung hat in doppelter Ausfertigung zu erfolgen.

Zu § 22.

An den Regatten haben die Ruderer sowohl während der Rennen als auch auf dem Lande in einer dem Rudersport entsprechenden anständigen Kleidung zu erscheinen; die besonderen Bestimmungen hierüber sind den betreffenden Regatta-Ausschüssen zu überlassen.

Rudertag, Bremen, 9. Oktober 1898.

Der Rudertag stellt fest, daß das Trickot Ärmel-Ansätze haben muß und die Länge des Beinkleids bis dicht oberhalb des Knies zu gehen hat.

Rudertag, Hamburg, 17. August 1908.

In gegebener Veranlassung erklärt der Ausschluß daß das Fahren mit unbedecktem Oberkörper auf Trainings- oder Wanderfahrten in Booten welche durch die Klubflagge oder in anderer Weise als Boote eines Verbandvereins kenntlich sind, unzulässig ist, da es geeignet ist, das Ansehen des Verbandes zu schädigen und denallgemeinen Anschauungen von Sitte und Anstand nicht entspricht. Ausschluß-Äußerung, Berlin, 12. August 1911.

Zu § 25.

In den amtlichen Regatta-berichten sind die Startplätze der einzelnen Mannschaften anzugeben.

Rudertag, Hannover, 16. Oktober 1904.

§ 26. Eine Meldung oder Nennung, welche unter Angabe falscher Tatsachen erfolgt, schließt den Verein nicht nur von dem betreffenden Rennen aus, sondern der Regatta-Ausschuß kann denselben auch von allen übrigen Rennen ausschließen.

Wenn innerhalb 3 Monaten nach einem solchen Rennen eine solche Meldung dem Wettfahrt-Ausschuß zur Kenntnis gelangt, so hat bei Begründetheit dieser Angabe die nachträgliche Nichtigkeitserklärung des etwa durch den betreffenden Verein erfochtenen Sieges durch den Regatta-Ausschuß unter Zurückverlangen des Preises und der Ehrenzeichen zu erfolgen.

Richter.

§ 27. Der Regatta-Ausschuß wählt für die Regatta Schiedsrichter, Zielrichter, Starter, wenn nötig, Bahnrichter und sonstige zur Aufsicht bei der Regatta notwendige Personen. Nur vor Beginn der Regatta bzw. der Vorrennen bekannt gegebene Schiedsrichter, und zwar bei jedem Rennen, die Vorrennen eingeschlossen, nur einer dürfen in Tätigkeit sein.

Schieds-, Ziel- und Bahnrichter dürfen nicht Mitglieder eines Ruder-Vereins sein, der an dem Rennen oder den zu dem betr. Rennen gehörigen Vorrennen beteiligt ist. Den Mitgliedern des Regatta-Ausschusses und den die vorerwähnten Ämter bekleidenden Personen ist bei Ausführung ihres Amtes unweigerlich Folge zu leisten.

Start.

§ 28. Jede Mannschaft hat sich rechtzeitig am Start einzufinden; widrigenfalls kann der Start ohne Rücksicht auf die nicht rechtzeitig Erschienenen stattfinden.

Zu § 27.

Die von mehr als einem Schiedsrichter gefällten Urteile sind ungültig.

Ausschuß-Äußerung, Frankfurt a. M., 19. Oktober 1890.

Zu dem für den Schiedsrichter bestimmten Platz sollen Mitglieder der an dem Rennen beteiligten Vereine während des Rennens Zutritt nicht haben.

Rudertag, Frankfurt a. M., 26. Oktober 1902.

Zu § 28.

Die Wiederholung eines ordnungsgemäß gestarteten Rennens darf von dem Schiedsrichter selbst mit Zustimmung der beteiligten Vereine nicht angeordnet werden.

Ausschuß-Äußerung, Mainz, 3. Dezember 1892.

Es ist ausschließlich Sache der startenden Mannschaften, dafür Sorge zu tragen, daß sie sich rechtzeitig am Start einfinden. Ein Unterschied wird hierin auch nicht

§ 29. Alle Boote werden mit ausgerichteten Steuerenden gestartet und haben das Rennen beendet, wenn die Spitze des Bootes die Ziellinie passiert.

§ 30. Der Starter hat sich von der Bereitschaft der Teilnehmer durch die Frage: „Meine Herren, sind Sie fertig?“ zu überzeugen; hierauf gibt er mit dem Worte „Los!“ das Zeichen zur Abfahrt und begleitet dieses Wort „Los!“ mit dem Senken der in seiner Hand befindlichen, roten Flagge.

dadurch begründet, daß die betr. Mannschaft sich für den Weg zum Start eines von dem betr. Regatta-Ausschuß gestellten Transportmittels bedient. Sie hat allein die Gefahr des nicht rechtzeitigen Eintreffens zu tragen, insbesondere auch dann, wenn sie sich derselben dadurch verstärkt aussetzt, daß sie an mehreren Rennen teilnehmen will, die kurz aufeinander folgen. Ein nicht rechtzeitiges Einfinden, mag es auf eigener Nachlässigkeit oder auf unverschuldeten, anderweitigen Umständen beruhen, gibt keinen Anspruch auf Wiederholung des betr. Rennens.

Ausschuß-Äußerung, Mainz, 3. Dezember 1892
und Berlin, 16. September 1904.

Zu § 30.

Bezüglich der Startkommandos beschließt der Ausschuß in gegebener Veranlassung folgende Bekanntmachung:

Der Ausschuß des Deutschen Ruder-Verbandes hat in Erfahrung gebracht, daß auf verschiedenen Regatten Mannschaften bereits bei der Einleitung des Startkommandos nämlich der Frage: „Meine Herren sind Sie fertig?“ vom Start losgegangen sind ohne das Kommando „Los!“ abzuwarten, ja, daß in einzelnen Vereinen entsprechende Anweisungen an die Steuerleute ergangen sind, und von den Trainingsleitern entsprechende Vorübungen vorgenommen wurden. — Der Ausschuß warnt auf das Schärfste vor derartigen, der Stellung und dem Geist eines Verbandsvereines nicht entsprechenden Maßnahmen und richtet an alle Starter und Schiedsrichter die ernste Aufforderung, jedem solchen Versuch entgegenzutreten. Es wird das am leichtesten erreicht, wenn der Starter zwischen der Frage: „Meine Herren! Sind Sie fertig?“ und dem Worte „Los!“ eine deutlich wahrnehmbare Pause macht und sich in dieser Pause davon überzeugt, daß kein Boot vorzeitig vom Start gegangen ist.

Ausschuß-Äußerung, Berlin, 12. August 1911.

Schiedsrichter.

§ 31. Jedes ohne Aufsicht des Schiedsrichters geruderte Rennen ist auf Einspruch eines der Teilnehmer ungültig und muß nochmals gerudert werden. Ebenso kann der Schiedsrichter auch ohne solchen Einspruch ein ohne seine Aufsicht gerudertes Rennen für ungültig erklären und nochmaligen Start anordnen. Der Schiedsrichter bestimmt den Zeitpunkt für den neuen Start.

§ 32. Die Machtvollkommenheit des Schiedsrichters erstreckt sich über das ganze Rennen von seinem Beginn bis zu seinem Ende. Der Starter ist dem Schiedsrichter unterstellt. Die Entscheidungen des Schiedsrichters sind auf Grund der nachstehenden Bestimmungen zu fällen.

§ 33. Hält der Schiedsrichter oder der Starter den Start für unrichtig, so hat der Betreffende die Boote sofort unter Erheben und Schwenken einer roten Flagge zurückzurufen. Die Weigerung zum nochmaligen Start oder der dreimalige falsche Start einer Mannschaft oder eines Scullers zieht die Ausschließung der- oder desselben von der Preisbewerbung nach sich.

Der Schiedsrichter hat das Recht, bei außergewöhnlichen Wind- und Wetterverhältnissen oder sonstigen, unvorhergesehenen, störenden Ereignissen den Start des Rennens zu verschieben oder ein bereits begonnenes Rennen von neuem starten zu lassen.

§ 34. Jedes Boot soll während des ganzen Rennens in seinem eigenen Fahrwasser bleiben; verläßt ein Boot seine Bahn, so tut es dies auf seine eigene Gefahr. Verläßt ein Boot mit

Zu § 32.

Der Schiedsrichter ist nicht verpflichtet, vor Abgabe seiner Entscheidung die Beteiligten zu hören.

Ausschuß-Äußerung, Frankfurt a. M., 11. Oktober 1911
u. Ausschluß-Äußerung, Nürnberg, 13. Sept. 1896.

Der Schiedsrichter soll tunlichst seine eigenen Wahrnehmungen von dem Hergang des Rennens seiner Entscheidung zugrunde legen, allein es ist nicht ausgeschlossen, daß er, wenn jene nicht ausreichen, sich auf Grund der Aussagen der beteiligten oder unbeteiligten Augenzeugen die zur Feststellung der Tatsachen nötige Überzeugung bildet.

Ausschuß-Äußerung, Cassel, 6. Oktober 1889.

Zu § 34.

Jedwedes Leiten auf Regatten und Dauerrudern, ob vom Wasser oder vom Lande aus, welches auf Verabredung

Steuermann, ohne klare Führung zu haben, sein eigenes Fahrwasser, und behindert ein anderes, in seinem Fahrwasser verbleibendes Boot derart, daß der Schiedsrichter diese Behinderung als den Ausgang des Rennens beeinflussend ansieht, so kann er, auch ohne Einbringung eines Protestes, dieses Boot ausschließen. Wer außerhalb der als abgesteckt bezeichneten Bahn rudert, ist ausgeschlossen.

Ein Boot, das die abgesteckte Bahn verläßt, wird nicht ausgeschlossen, wenn es durch ein unvorhergesehenes Hindernis dazu gezwungen ist, oder wenn es vor den Augen des Schiedsrichters, d. h. bevor es den Schiedsrichter passiert hat, an dem gleichen Punkte in die Bahn zurückkehrt und von dort aus innerhalb der Bahn das Ziel erreicht.

§ 35. Das eigene Fahrwasser eines Bootes ist seine der Mittellinie der Regattabahn gleichlaufende Fahrbahn. Diese Mittellinie ist bekannt zu machen und nötigenfalls durch Zeichnung zu erläutern.

§ 36. Der Schiedsrichter allein hat darüber zu entscheiden, ob ein Boot sich im eigenen Fahrwasser befindet.

Kollision.

§ 37. Versucht ein Boot, das sein eigenes Fahrwasser verläßt, oder sich im Fahrwasser eines anderen Bootes befindet,

der konkurrierenden Vereine zurückzuführen ist, ist untersagt. Anfeuern wird nicht als Leiten betrachtet.

Rudertag, Bremen, 9. Oktober 1898.

„Klar sein“ heißt: mit einer klaren Länge führen. Es muß also zwischen den beiden Booten eine volle Bootlänge Raum sein. Rudertag, Hamburg, 17. August 1908.

Verlassen sämtliche Boote die Bahn, so darf ein neues Rennen nicht angeordnet werden.

Ausschuß-Äußerung, Berlin, 11. September 1898.

Zu § 37.

Der § 37 zwingt nicht den Schiedsrichter, jedes, an einer Kollision in einem ihm fremden Fahrwasser beteiligte Boot auszuschließen, sondern nur das die Kollision verursachende Boot. Unter verursachen ist die vorsätzliche oder fahrlässige Herbeiführung einer Kollision zu verstehen. Erfolgt also zwischen zwei Booten in einem für beide fremden Fahrwasser eine Kollision, so hat der Schiedsrichter das Boot auszuschließen, das nach seiner Ansicht die Kollision vorsätzlich oder fahrlässig verursacht hat. Das können beide Boote sein, es kann aber

eine Kollision, so hat der Schiedsrichter dasselbe, ohne die Einbringung eines Protestes abzuwarten, von der Preisbewerbung auszuschließen. Der Verein, dessen Boot die Kollision verursacht, hat den an Material etwa entstandenen Schaden zu ersetzen.

Wird ein Boot durch ein unvorhergesehenes Hindernis gezwungen, seine Bahn zu verlassen und erfolgt hierdurch eine Kollision, so ist das dieselbe verursachende Boot nicht auszuschließen.

§ 38. Eine Kollision liegt vor, wenn nach Beginn des Rennens ein Teilnehmer mit seinem Ruder, Boot oder Körper mit dem Ruder, Boot oder Körper eines anderen Teilnehmers so in Berührung kommt, daß diese Berührung von dem Schiedsrichter als den Ausgang des Rennens beeinflussend angesehen wird.

§ 39. Wenn zwei oder mehrere Boote desselben Vereins sich an einem Rennen beteiligen, und es verursacht das eine Boot absichtlich eine Kollision, so kann auch das andere Boot von dem Schiedsrichter ausgeschlossen werden.

auch nur eins der kollidierenden Boote sein. Die Wettfahrts-Bestimmungen enthalten mit Recht keine Vorschrift dahin, daß ein in einem fremden Fahrwasser kollidierendes Boot nur dann ausgeschlossen werden könne, wenn das andere Boot sich in seinem Fahrwasser befunden habe.

Ausschuß-Äußerung, Danzig, 10. September 1903.

Diese zwingende Vorschrift des § 37 kann auch für den Schiedsrichter durch eine Einigung der Parteien nicht beseitigt werden.

Ausschuß-Äußerung, Berlin, 15. Oktober 1893.

Der Schiedsrichter ist im Hinblick auf § 42 nicht verpflichtet, schon während des Rennens den Ausschluß eines Bootes kundzugeben. Er hat vielmehr lediglich das Recht, aber nicht die Verpflichtung, falls er einen neuen Start anordnen will, schon während des Rennens diese Anordnung zu treffen.

Ausschuß-Äußerung, Frankfurt, 25. Oktober 1902.

Darüber, ob ein unvorhergesehenes Hindernis ein Boot gezwungen hat, seine Bahn zu verlassen, und was als ein solches Hindernis anzusehen ist, hat allein der Schiedsrichter zu entscheiden; seine Entscheidung ist bindend und unterliegt einer Nachprüfung durch den Ausschluß nicht.

Ausschuß-Äußerung, Danzig, 10. September 1903.

§ 40. Der Schiedsrichter kann im Falle einer unvorhergesehenen Gefahr oder drohenden Kollision jeden Teilnehmer eines Rennens warnen.

§ 41. Die Anzeige einer Kollision muß dem Regatta-Ausschuß von dem betreffenden Obmann sofort nach dem Rennen gemacht werden.

§ 42. Im Falle einer Kollision hat der Schiedsrichter entweder:

die Reihenfolge der Boote, mit Ausnahme desjenigen, welches infolge der Kollision ausgeschlossen wurde, so festzustellen, wie sie einkamen,

oder

anzuordnen, daß die Boote, dasjenige, welches die Kollision verursachte, ausgenommen, nochmals die ganze Bahn oder einen Teil derselben, welcher jedoch mindestens die Hälfte der Bahn betragen soll, zu durchrudern haben und den Zeitpunkt hierfür zu bestimmen.

Trifft er diese Anordnung schon während des Rennens, so kann er die Boote sofort durch Erheben und Schwenken einer roten Fläche zurückerufen.

Vermag der Schiedsrichter nicht festzustellen, wer infolge der Kollision auszuschließen ist, so steht es ihm frei, das Rennen nochmals rudern zu lassen.

Ein Start auf der Strecke ist unzulässig, wenn für das neue Rennen mehr als vier Boote zur Teilnahme berechtigt sind.

Ein Boot, welches das Rennen (ausgenommen aus Gründen einer Kollision bzw. in Gemäßheit des § 34 aus Gründen der Behinderung) aufgegeben hat, darf an einem neuen Rennen oder einem Entscheidungsrennen nicht mehr teilnehmen. Die Entscheidung, ob ein Boot ein Rennen aufgegeben hat, liegt beim Schiedsrichter.

Tote Rennen.

§ 43. Bei toten Rennen findet ein Entscheidungsrudern mit gleicher Mannschaft statt. Der Schiedsrichter hat den Zeitpunkt für dasselbe zu bestimmen.

Zu § 42.

Der Schiedsrichter muß bei erneutem Start nach abgebrochenem Rennen die Boote stets in eine Linie legen. Er hat nicht das Recht, sie staffelförmig, wie sie sich im Augenblick der Kollision befanden, erneut zu starten.

Rudertag, Berlin, 7. Oktober 1894.

§ 44. Weigert sich eine Mannschaft, an einem Entscheidungsrudern gemäß § 43 teilzunehmen, so ist dieselbe als besiegt zu betrachten. Dem Gegner wird, ohne daß derselbe die Bahn nochmals zu durchrudern hat, der Preis bzw. der Sieg zugesprochen.

§ 45. Jeder Teilnehmer, der sich der Entscheidung des Schiedsrichters nicht fügen will, wird ausgeschlossen.

Protest.

§ 46. Ein beteiligter Verein kann bei dem Regatta-Ausschuß wegen Streitigkeiten oder Unregelmäßigkeiten, die auf eine Wettfahrt Bezug haben, Protest einlegen.

Dieselben sind von diesem zu entscheiden, soweit die Entscheidung nicht zur Befugnis des Schiedsrichters gehört. Bei Einlegung eines Protestes, der schriftlich zu erfolgen hat, sind von dem Protestierenden 20 Mark zu hinterlegen, welche der Regattakasse verfallen, falls der Protest als unbegründet zurückgewiesen und diese Entscheidung in der Berufungsinanz nicht aufgehoben wird. Die Einlegung eines Protestes, mit Ausnahme des im § 26 vorgesehenen, muß spätestens eine Stunde nach Ablauf des betreffenden Rennens erfolgen und ist den gemäß § 25 einzusendenden Ergebnissen der Regatta zur Veröffentlichung zuzufügen.

Der Regatta-Ausschuß hat seine Entscheidungen schriftlich niederzulegen, zu begründen und den von den Entscheidungen betroffenen Vereinen binnen einer Woche nach der Entscheidung schriftlich mitteilen.

§ 47. Alle Entscheidungen des Schiedsrichters müssen spätestens an dem der Regatta folgenden Tage schriftlich unter

Zu § 46.

Der Rudertag stellt fest, daß jeder Beamtete eines Regatta-Ausschusses bei Einbringung von Protesten von Hinterlegung der Protestgebühr von M. 20.— befreit ist.

Rudertag, Berlin, 6. August 1906.

Zu § 47.

Nur der Ausschuß des Deutschen Ruder-Verbandes darf eine Entscheidung des Schiedsrichters aufheben, nicht aber darf der Schiedsrichter seine eigene Entscheidung aufheben.

Ausschuß-Äußerung, Berlin, 18. September 1904.

Die Nachprüfung des tatsächlichen Hergangs eines Rennens ist dem Ausschuß entzogen. Er darf daher die in dieser Hinsicht angebotenen Beweise nicht erheben.

Beifügung einer Begründung dem Regatta-Ausschuß eingebracht werden und sind bindend. Diese Entscheidungen sind baldmöglichst dem Ausschluß des Ruder-Verbandes einzusenden. Eine Berufung an den Ausschluß des Deutschen Ruder-Verbandes gegen diese Entscheidungen oder gegen Entscheidungen des Regatta-Ausschusses findet nur dann statt, wenn solche gegen die Allgemeinen Wettfahrt-Bestimmungen oder das Grundgesetz verstoßen. Die Berufung muß innerhalb vier Wochen nach Bekanntmachung der Entscheidung unter gleichzeitiger Beifügung von 40 Mark eingelegt werden, welche bei Abweisung der Berufung der Verbandskasse verfallen. Der Ausschluß entscheidet endgültig.

Das Canoe.

Von E. Hartung, Verein d. Touren-Ruderer.
B. R. C. W. B. C. B. Y. C. B. R. V.

Das Wort „Canoe“ kommt aus dem Karaibischen Canagua, französisch „Canot“, portugiesisch und spanisch „Canoa“, und bedeutet einen ausgehöhlten Baumstamm, hat also eigentlich mit dem Boot, welches jetzt diesen Namen führt, wenig gemein. Auch die Aussprache des Wortes in Deutschland ist nicht richtig, da allgemein „Känu“ (englisch) gesagt wird, während es richtiger Canó heißen müßte.

Es gibt verschiedene Arten Fahrzeuge, die unter dem Namen „Canoe“ fahren und doch ganz verschieden in der Bauart sind, sogar kaum eine Ähnlichkeit miteinander haben.

Das Boot, welches heute im allgemeinen damit gemeint ist, wurde erst Anfang der fünfziger Jahre von dem Engländer Mac Gregor erbaut, und zwar nach dem grönländischen Kajak, dessen gute Eigenschaften er für unsere Verhältnisse benutzte und zum Teil verbesserte, und mit dem er ausgedehnte Reisen

Dem Ausschluß unterliegt nur die Prüfung der Frage, ob der Schiedsrichter auf Grund der von ihm gemachten, tatsächlichen Feststellungen die Vorschriften des Grundgesetzes und der Allgemeinen Wettfahrts-Bestimmungen richtig zur Anwendung gebracht hat.

Ausschuß-Äußerung, Frankfurt a. M., 11. Oktober 1891.

Die nachträgliche Erklärung einer Mannschaft als Sieger hat keine rückwirkende Kraft.

Rudertag, Frankfurt a. M., 26. Oktober 1902.

in Deutschland, Frankreich, Norwegen, Schweden, Holland, Belgien, Syrien und Ägypten machte, die er dann durch Reisebeschreibungen bekannt werden ließ.

Das Canoe ist bedauerlicherweise in Deutschland noch lange nicht genug gewürdigt und bekannt. Der Laie nennt es „Seelenverkäufer“, „Eierkiste“, „Schmalzgondel“ usw. und kann

nicht begreifen, daß ein richtig gebautes Canoe wohl das sicherste Fahrzeug für Binnengewässer ist. Es kann auf Flüssen sowohl wie auf unseren großen Seen benutzt werden, und wenn das gewöhnliche Sportboot es nicht mehr wagen darf, über große Seen zu fahren, weil Wind und Wellen ihm Verderben bringen würden, fährt das Canoe ganz ohne Sorge hinüber. Und noch einen großen Vorteil hat das Bootchen: es ist leicht und kann ohne Umstände als Fracht- oder Eilgut mit der Bahn transportiert werden. Wehre, Schleusen usw. bieten kaum Schwierigkeiten, denn schnell ist das Boot herumgetragen, und die Reise geht weiter. Auch auf See, an der Küste kann man bei ab-



Der Verfasser im Canoe.

landigem Wind große Strecken fahren; sogar Reisen um Rügen und an der Küste entlang bis Kiel sind damit gemacht worden.

Am meisten wird dem Canoe sein langsamer Vorgang zum Vorwurf gemacht, aber mit Unrecht, denn 50—60 km pro Tag kann man im Canoe ganz gut zurücklegen, und 80—90 km sind von geübten Fahrern oft gemacht, und zwar auf stillem Wasser. Auf starkströmenden Flüssen, wie Rhein, Donau usw.

kann man ganz gut 100—110 km bewältigen. Und viel mehr leistet ein Ruderboot auch nicht. Außerdem hat das Canoe den großen Vorteil, daß es leicht unterzubringen ist. Wie schwer hält es oft in einer fremden Stadt oder einem Dorf, einen guten Platz für das Boot zu finden. Es muß alles ausgepackt und dann eventuell noch weit getragen werden. Das Canoe nimmt man einfach mit ins Gasthaus, oder es findet seinen Platz in einer Scheune oder Badeanstalt.

Das „Rudern“ oder „Paddeln“ ist leicht zu erlernen, und ein mit dem Wasser vertrauter Mensch kann in einer Stunde die Sache begreifen. Damit soll nicht gesagt sein, daß man nun gleich große Reisen machen soll; Erfahrung gehört auch zum Canoe fahren, besonders auf stark fließenden Gewässern und im Seegang.

Das Rob Roy-Canoe, wie es Mac Gregor benutzte, war aus Eichenholz, die obere Planke aus Mahagoni, Länge 4,40 m, Breite 0,75 m. Die Sitzluke war rechteckig. Gewicht ca. 30 kg. Es hatte kein Fußsteuer, wie auch heute noch englische Canoes meist ohne Steuer gefahren werden. Der Rob Roy hatte einen leichten Bambusmast mit einem ca. 1,50 qm großen Luggerssegel und einem kleinen Focksegel. Die Schürze über der Sitzluke (einer der wichtigsten Teile des Canoes) war so gebaut, daß man mit den Knien an der Reeling festdrückte.

Das Canoe, welches sich in Deutschland eingebürgert hat, ist im wesentlichen ebenso gebaut, hat aber doch manche Verbesserungen erfahren. Meistens werden die Canoes jetzt aus Zedernholz gebaut, Länge 4,35 m, Breite 0,75 bis 0,80 m. Ich würde immer ein breites Boot empfehlen; es liegt ruhiger, sein Tiefgang ist geringer als der eines schmalen Bootes. Auch ist seine Tragfähigkeit größer, ohne an Schnelligkeit zu verlieren, vorausgesetzt, daß ein geschickter Bootbauer das Canoe gebaut hat. Die Sitzluke ist nicht viereckig oder oval, wie bei dem Rob Roy, sondern so geformt, wie Fig. 1 zeigt, weil sich bei dieser Bauart die Schürze leicht und sicher befestigen läßt. Ein großer Vorteil ist das Fußsteuer, welches besonders bei Seitenwind voll zur Geltung kommt, ebenso wenn das Bootchen unter Segel fährt.

Segel (siehe Figg. 8 [2 u. 3]). Am besten für ein Touren-Canoe ist ein dreieckiges Treibersegel, weil es die Aussicht nicht versperrt und sich selbst bedient. Es steht direkt hinter der Rückenlehne. Der Mast besteht aus zwei Teilen, die wie das Paddel zusammengesetzt werden können und beim Verstauen wenig Platz einnehmen (siehe Fig. 8 [3]). Man kann auch noch ein Großsegel führen, es hat aber auf längeren Reisen kaum Zweck, da ein Amwindsegeln ausgeschlossen ist. Hat man

Hinterwind, so setzt man den Treiber und paddelt dabei. So kommt man rasch vorwärts (Fig. 8 [2]).

Manche Canoes sind mit Deckluken versehen, um bequemer Proviant usw. verstauen zu können, doch haben sie den Nachteil, selten dicht zu schließen, und ein glattes Deck sieht auch besser aus. Man kann aber sehr leicht den hinteren Teil des Canoes mit einem verschließbaren Deckel abschotten. Als Sitz ist eine gute wollene Decke — am besten ein starker Woylach —, 4—6 mal zusammengelegt, zu empfehlen, besser als Luft- oder sonstige Kissen. Außerdem kann man eine Decke oft sehr gut gebrauchen, z. B. beim Heulagern. Das Paddel soll leicht aber aus bestem Holz sein, in der Mitte geteilt und

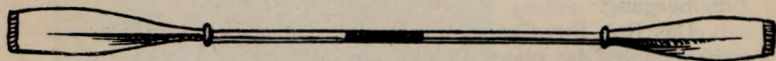


Fig. 1.

durch eine Messinghülse verbunden. So ist es auch leicht zu verstauen. Länge ca. 2,50 m, doch werden auch längere Paddel benutzt, welchem von beiden der Vorzug zu geben ist, dürfte Geschmacksache sein. Jedenfalls ist ein nicht zu langes Paddel leichter und bequemer zu handhaben.

Zur Ausrüstung eines Canoes gehört noch ein leichter, 2 m langer Bootshaken, am besten aus Eschenholz, der auf Deck seinen Platz findet, und eine lange Fangleine, mindestens 4 m lang, sowie eine 15 m lange dünne Leine, welche beim Schleusen, Treideln, Zeltbauen usw. sehr gute Dienste leistet. Auch ein Flaggenstock mit Flagge, welcher am besten am Steuerjoch (Fig. 8 [4]) befestigt wird, muß vorhanden sein. Eine kleine Positionslaterne kann im vorderen Mastloch bei Bedarf Platz finden.

Außer diesem Reise canoe gibt es noch das kanadische Canoe, welches von den Indianern aus Birkenrinde gebaut wird und mehrere Personen und Ladung trägt.

Es wird jetzt für Sportzwecke aus Linden- und anderen leichteren Hölzern gebaut. Das kanadische Canoe (siehe Fig. 2) ist offen und wird nicht mit dem Doppelpaddel gefahren, sondern mit kurzen Streichrudern vorwärts getrieben. Die Kanadier knien beim Rudern und sind sehr geschickt im Passieren von Stromschnellen, und selbst kleine Fälle werden stromab genommen. Aber das kanadische Canoe hat seine Mucken, und selbst erfahrene Fahrer müssen oft ein unfreiwilliges Bad nehmen. — In Deutschland scheint dieses Boot nicht viel Freunde zu finden, schon weil es keinen verdeckten Stauraum hat

Dann wäre noch das Segelcanoe zu nennen, welches eigentlich kein Tourenboot ist, sondern schon mehr eine Miniatur-Rennjacht genannt werden kann. Es gibt zahlreiche Konstruktionen, alle mit mehr oder minder komplizierten Schwert- und Steuervorrichtungen sowie Takelagen mit so viel Tauen, Fallen, Pardunen usw., daß ein langes Studium dazu gehört, alles kennen zu lernen. Dabei sind diese Boote schwer zu

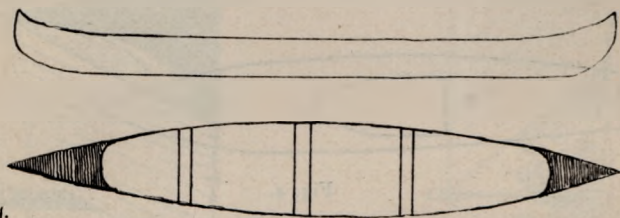


Fig. 2.



Fig. 3.

paddeln und im flachen Wasser kaum zu benutzen. Dagegen segeln sie ausgezeichnet. (Siehe „Seglers Handbuch“, ferner „Gusti, „Ruder- und Segelsport“, auch „Jachten und Canoes“ von Stanfield Hicks.) Seit einigen Jahren werden auch Canoes aus Segelleinwand mit Holzgerippe gebaut. Sie sind für manche Zwecke recht brauchbar, besonders die Canoes, die eine Kieler Werft liefert, Rempkow-Kiel, Revenblon Brücke; auch Becker, Glücksburg, liefert gute Boote, die auch als dauerhaft empfohlen werden können.

Es gibt Amateure, die sich Canoes selbst bauen; es gehört aber doch schon eine gewisse Geschicklichkeit dazu, sonst entsteht ein Monstrum, welches noch dazu gewöhnlich recht gefährlich sein wird. Man kaufe also, wenn man nicht neu bauen lassen will oder kann, ein schon gebrauchtes Canoe. Es sind immer einige auf dem Markt, und eine Annonce im „Wassersport“ oder „Der Rudersport“ wird immer Erfolg haben.

Es gibt noch ein Canoe, welches ein guter Tischler oder Zimmermann leicht bauen kann, eine Art „Sharpie“, welches auf kleinen, schnellfließenden Gewässern mit steinigtem Untergrund recht brauchbar ist. Es wurde früher auch auf Berliner Gewässern viel gefahren, ist aber fast ganz außer Gebrauch gekommen; dagegen wird es auf der Donau und auf dem Main

noch viel benutzt. Das Boot hat ganz flachen Boden, senkrechte Wände und ein leichtes Verdeck. Wenn gut gebaut, macht es gar keinen schlechten Eindruck und ist auch ganz brauchbar. Nur muß es nicht zu schmal sein, sonst wird es mit Recht eine „Kippelkiste“ genannt (siehe Fig. 4).

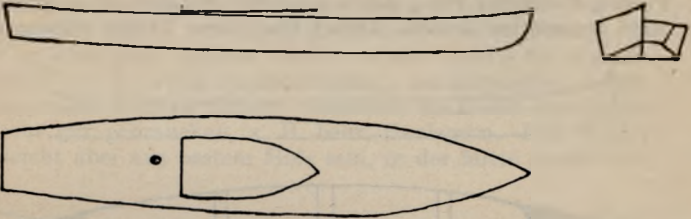


Fig. 4.

Auch Canoes zum Zusammenklappen (System Berthon) und sogar zum Zusammenlegen hat ein Fabrikant in Rosenheim in Bayern erfunden, und in ihnen sind Reisen auf Inn und Loisach gemacht worden. Ob sie sich sonst bewährt haben, ist nicht bekannt.

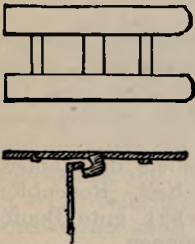


Fig. 5.

Eine große Annehmlichkeit ist die von Mac Gregor erfundene und bis jetzt noch nicht verbesserte Rückenlehne. Ohne diese würde das Paddeln auf langen Strecken kaum möglich sein (siehe Fig. 5).

Zu einer Canoereise gehört, falls man sich nicht auf Dörfer und Städte zum Übernachten verlassen will, eine Schlafgelegenheit. Im Canoe selbst zu schlafen, gehört nicht zu den Annehmlichkeiten des Lebens, und wer es einmal hat tun müssen, wird noch längere Zeit seine Knochen gespürt haben. Allerdings bei starkem Regenwetter ist das Canoe immer noch ein ganz guter Zufluchtsort; man legt das Canoe auf Sand oder Gras, und wenn man dann noch einen Schirm (den jeder Canoefahrer haben sollte) aufspannt, so kann man es schon aushalten (siehe Zelt-Fig. 6 und 7).

Bau des Canoes.

Holz, Eichen und Zedern, auch kanadisches Pappelholz ist sehr leicht und hat sich als Material für das Boot bewährt. Obere Planke Mahagoni, Deck Zedern, Waschbord Esche oder

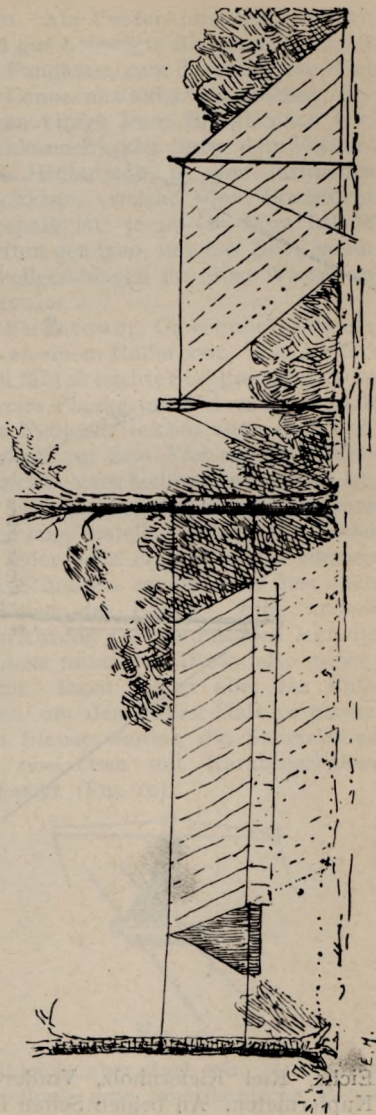
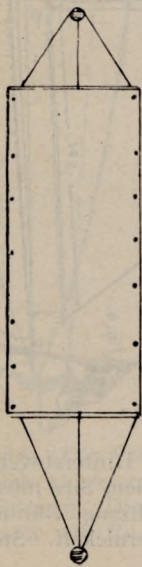
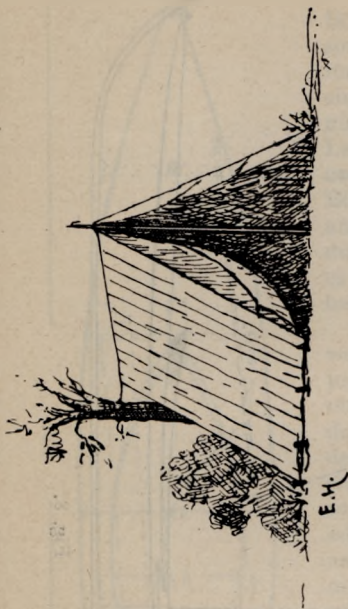
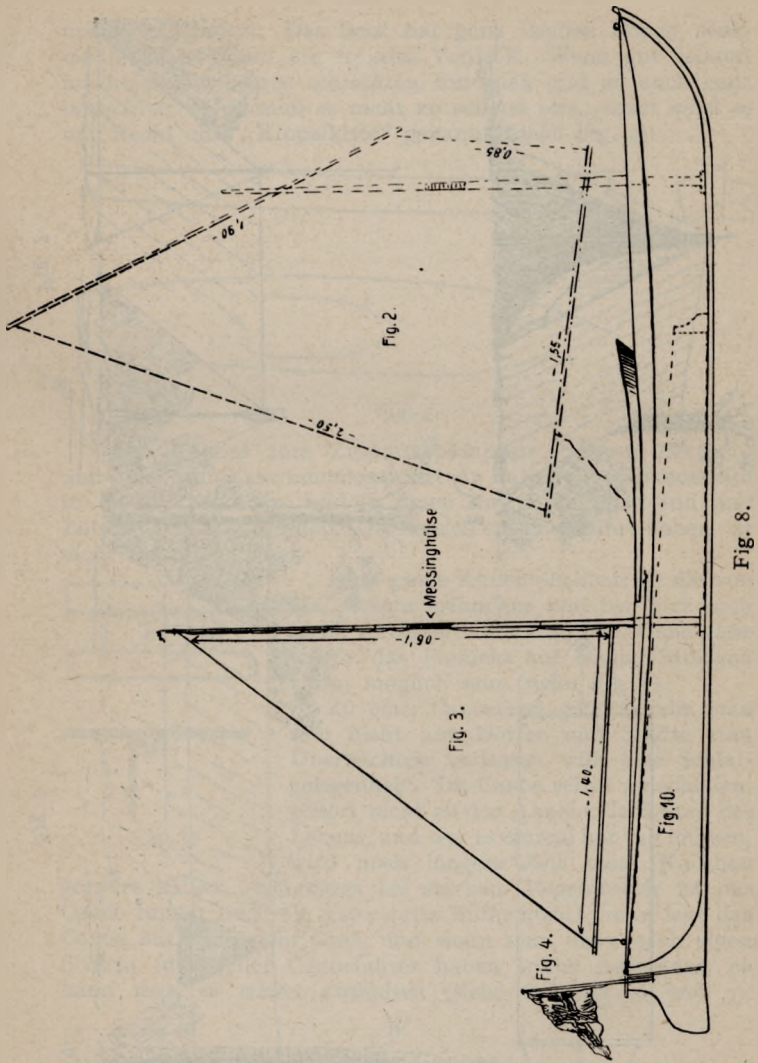


Fig. 7.

Fig. 6.



Eiche, Kiel Kiefernholz, Vorder- und Hintersteven Eiche; Kupfernieten. An beiden Seiten neben dem Sitz müssen zwei kleine Kästen angebracht sein für Rauchzeug, Uhr usw. Beschläge am besten aus Messing, gut vernickelt. Steuer wie

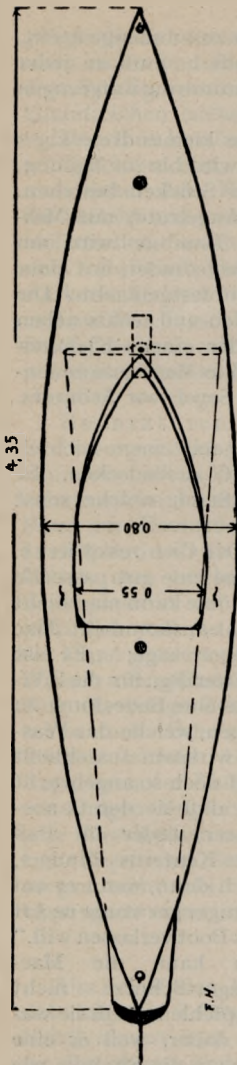


Fig. 9.

Boot. Am Vorder- und Hintersteven sind gut befestigte Ringe anzubringen für Fangleine, zum Treideln usw. Um ein Canoe unsinkbar zu machen, genügen einige leere Blechkannen (ev. Lackkannen) oder unter dem Vorder- und Hinterdeck je eine luftdichte Blechkiste, welche der Bootsform angepaßt ist; je 10—15 Liter Inhalt dürften genügen, um das Boot, wenn es vollgeschlagen ist, über Wasser zu halten.

Fußsteuer. Gewöhnliches Steuer wie an einem Ruderboot. Vom Ruderjoch führen leichte Stahltaue durch die oberste Planke unter dem Deck nach dem Fußjoch, welches unter dem Vorderdeck auf dem Kiel auf einer Messingleiste verschiebbar angeordnet ist, so daß das Fußsteuer beliebig kurz oder lang gestellt werden kann. Zwei an jeder Seite eingeschaltete Riemen mit Schnallen ermöglichen dies auch während der Fahrt. Eine andere Einrichtung für das Fußjoch legt die Schiene unter das Deck, also umgekehrt. Dazu gehört aber ein Fußbrett, um den Füßen Halt zu geben. Am Steuer werden die Steuerleinen an zwei Ösen mit Karabinerhaken befestigt (Fig. 10).

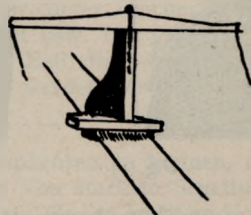


Fig. 10.

Paddel. Das Paddel soll leicht aber stark sein. Am besten eignet sich zu seiner Herstellung gute amerikanische Weißtanne (Spruce). Die Blätter, welche Ruderform haben, sind mit Kupfer wie Ruder zu beschlagen. In der Mitte ist das

Paddel geteilt und durch eine Messinghülse zusammengesteckt. Um das Abtropfen des Wassers zu verhindern, muß an jeder Seite des Paddels kurz vor dem Blatt ein Gummiring aufgezo- gen sein. (Fig. 1.)

Segel. Für ein Tourencanoe genügt ein kleines dreieckiges Treibersegel, welches am Mast festgemacht wird bis zur Teilung. Der Mast kann, wie das Paddel, aus zwei Stücken bestehen. Am besten Bambusrohr (wie eine starke Angelrute) mit Messinghülse. Der leichte Baum, auch aus Bambus, wird am Mast, an dem sich 10 cm über Deck eine Öse befindet, mit einer dünnen Leine oder einem Karabinerhaken festgemacht. Die Schoot wird durch den Ring am Hinterstevan und rechts neben der Sitzluke an einer kleinen Klampe oder einem Klemmer belegt. Ein Überzug, in den man das mit dem Mast zusammen- gerollte Segel stecken kann, schützt das Segel vor Schmutz. (Fig. 8 [3].)

Teppich. Es ist gut, die Bodenbretter mit einem leichten Teppich, welcher bis zum Fußsteuer reicht, zu bedecken. Er sieht gut aus und nimmt Schmutz und Sand, welche sonst im Boot liegen bleiben, auf.

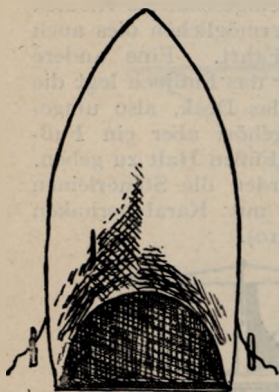


Fig. 11.



Die Canoeschürze. Ohne eine gut passende Schürze kann man nicht recht auskommen. Mac Gregor sagt: „Es ist notwendig, für die Sitzluke eine Bedeckung zu haben, welche das Wasser wirksam ausschließt und doch so angebracht ist, daß sie den Canoe- fahrer weder im Fall des Kenterns hindert, noch dann, wenn er auf weniger gezwungene Art das Boot verlassen will.“ Ich kann die Mac- Gregor-Schürze nicht empfehlen, denn sie war

unbequem und kompliziert, das kam aber daher, weil er eine rechteckige Sitzluke hatte. Heute baut man die Sitzluke wie Abb. S. 190, vorn spitz mit einem ca. 4 cm hohen Waschbord, welches nach vorn bis 6 cm ansteigt; die gut passende Schürze, welche an beiden Seiten Hohlsäume hat, in welche eine starke Schnur eingezogen ist, wird vorn über die Spitze des Waschbords

gelegt, die Schnur an beiden Enden angezogen und an Klemmern rechts und links von der Sitzluke belegt. Die Schürze soll dem Paddler genau angepaßt sein und noch bis an die Brust hinaufreichen (siehe Fig. 11).

Die Rückenlehne ist ein wichtiges Stück am Boot. Sie ermöglicht es erst, lange Touren ohne Ermüdung zu machen, muß daher dem Rücken des Paddlers genau angepaßt sein. Sie besteht aus zwei ca. 30 cm langen, 6—7 cm breiten dünnen Holzstreifen, welche durch zwei weitere Leisten verbunden sind. Zwischen den beiden Leisten wird noch ein dritter, stärkerer Holzstreifen aufgeschraubt, der unten ausgekehlt ist und auf dem Waschbordrand aufgelegt wird, so daß er schwingt. Die Lehne kann mit starkem Leder überzogen werden oder auch mit einem starken Sitzfilz, welcher mit Schnüren befestigt ist, versehen werden. Schlemmer benutzen sogar Rückenkissen.

Reparaturen auf der Fahrt. Wenn man mit seinem Canoe sorgsam umgeht, so kommen Reparaturen auf der Fahrt kaum vor; aber „Vorsicht ist die Mutter der Weisheit“. Darum nehme man auf einer längeren Tour das Notwendigste mit. Für Risse im Bootskörper ist das in jeder Apotheke käufliche Leukoplast, ein in Rollen geliefertes Heftpflaster, das beste Mittel; man trocknet den Riß gut ab, schneidet ein Stück Leukoplast in der nötigen Länge ab, legt es über den Riß (natürlich auf der Außenseite) und drückt das Pflaster mit der Hand gut fest. Es löst sich nur durch Benzin, ist also gegen Wasser unempfindlich. Auch kann man einen Riß mit hartem Talg für einige Zeit wasserdicht machen. Erwärmtes Wachs tut es auch. Sehr gut ist auch eine Paragummilösung und ein Streifen leichten Gummistoffes, wie die Radfahrer es zum Reparieren der Luftschläuche benutzen. Ein kleines Kästchen mit einigen Kupfernägeln, Schrauben, kleinen Stiften und ein paar Messingösen sowie ein paar Meter weicher Kupferdraht zum Reparieren der Steuerleinen usw. tun gute Dienste und wiegen nicht viel. Ein kleines Beil dient als Hammer und kann auch sonst oft gebraucht werden.

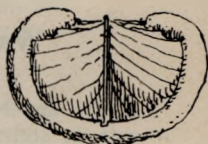
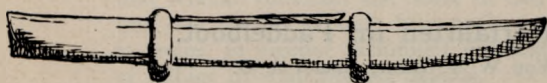
Um im Freien bequem übernachten zu können, empfiehlt sich folgende Zeltkonstruktion: Von starkem Segeltuch (ohne Naht) nimmt man ein Stück, 75—80 cm breit und 2 m lang. An den oberen Enden werden zwei kurze Holzlatten eingenäht; durch Kauschen, die eingeschlagen werden, zieht man drei Tauenden, welche sich vereinigen und zusammen den Halt an Bäumen geben. Dann lasse man sich ein Zelt aus leichtem Ballonstoff bauen, welches gerade über die Hängematte paßt.

Es muß aber an den Seiten ca. 20—30 cm herunterhängen, damit man vor Wind geschützt ist (siehe Fig. 42). Das Kopfende muß zugenäht sein, das untere Ende offen. An dem Zelt innen sind Laschen mit Bündsel, um das Zelt innen an der Hängematte zu befestigen (durch Löcher, Kauschen, welche an der Hängematte eingeschlagen sind). An der Dachfirst des Zeltes wird eine starke Leine eingenäht und damit das Zelt über der Hängematte an denselben Bäumen befestigt. Das Kopfende der Hängematte kann etwas höher liegen als das Fußende. Man kann das Zelt so bauen, daß es auch am Tage benutzt werden kann, nachdem man die Hängematte entfernt hat; dann muß es so viel länger gebaut werden, wie die Skizze (punktirierte Linie in Fig. 6) zeigt und mit Pflöcken, sog. „Häringen“ an der Erde befestigt werden. Gewicht 6—7 Pfund, es kann aber auch leichter gemacht werden. Will man aber nur vorübergehend am Tage einmal vor Regen und Sonne geschützt sein, so nimmt man ein Stück Ballonstoff (Segeltuch), wasserdicht gemacht und spanne es zwischen zwei Bäumen oder mit Hilfe von Paddel und Bootshaken oder an Bäumen auf (Fig. 7). Es ist also nur ein Dach, welches aber, gegen den Wind gebaut, gute Dienste leistet. (Gewicht ca. 1 kg.) Das kleine Zelt (Fig. 7) ist ganz praktisch. Doch kann es auch größer gebaut werden. Es wird in der Front von Paddel und Bootshaken am Ende durch den Bootsmast gestützt, kann aber auch zwischen Bäumen ganz ohne Stütze gebaut werden.

Wer ohne Hängematte auf der Erde zu schlafen genötigt ist, sehe sich vor Ameisen und Insekten vor. Eine ganz gute Einrichtung ist ein Sack aus wasserdichter Segelleinwand, der mit trockenem Moos (welches man fast immer in Kiefern-wäldern findet) oder Heu gefüllt, ein ganz gutes Lager bietet. — Luftmatratzen aus Gummi sind noch besser, aber sehr teuer. Sie werden in England und Amerika viel benutzt. Auch ein Schlafsack ist nicht zu verachten, besonders bei kühler Witterung.

Für den Transport von Canoes und kleineren Booten hat sich eine einfache Einrichtung bewährt, die ich seit langer Zeit benutze. Man lasse sich aus starker Leinwand 2 bis 3 Säcke machen, die ungefähr einen Durchmesser von 20—25 cm haben. Länge gleich dem Umfang des Bootes, an beiden Seiten offen und oben und unten mit Kauschen versehen, man fülle die Säcke mit Heu, aber recht fest, lege sie um die Boote und ziehe sie mit einem dünnen Tau durch die Kauschen zusammen, so ruht das Boot auf 2 bis 3 weichen Unterlagen und ist auch seitlich etwas geschützt. Man kann dann am Ankunftsorl das Heu wegwerfen und die Säcke verstauen und immer wieder verwenden (Fig. 12).

Zum Treideln auf Kanälen usw. dient eine ca. 15 m lange dünne Leine, die auch beim Schleusen, Zeltbauen usw. gute Dienste leistet. Beim Treideln befestigt man die Leine am Heck und am Mastloch (indem man ein Stückchen Holz an die Leine bindet und in das Mastloch steckt, so daß es quer zu liegen kommt). So kann man bequem treideln, ohne daß das Canoe an das Ufer rennt. Eine gute, dicke wollene Decke (am besten ist ein guter Woylach), mehrfach zusammengelegt, dient als Sitz in der Hängematte, als Unterlage im Walde usw. Einen derben Schirm sollte jeder Canoefahrer im Boot haben. Man kann damit vor Wind sogar ganz gut segeln. Wäsche usw. packt man am besten in ein großes Stück Wachstuch, rollt es zusammen, so daß die Enden nach innen kommen und schnallt einen Plaidriemen darum. So hat man ein handliches Paket, welches auch wasserdicht ist.



E. H.

Fig. 12.

Über Kochgeräte ließe sich ein ganzes Buch schreiben. Am besten ist ein guter Spiritus-Bootskocher, der in jedem Boots-ausrüstungsgeschäft zu haben ist, inklusive der Töpfe und Pfanne (Emaillierpfannen sind nicht zu empfehlen). Eine Blechtasse oder Becher, ein paar Emailleteller sowie ein Besteck genügen vollständig. Die Sachen sind gut zu haben bei Schindler, Berlin, Oranienstr. 24. u. a. m.

Proviand und Konserven. Wenn man selbst kochen will, so muß man, wenn man sich nicht nur auf Konserven verlassen will, ein wenig Unterricht in der Kochkunst nehmen, und man kann auch neben dem „berühmten“ Rührei ganz leicht andere Speisen kochen, ohne viel Mühe und Zeitverlust. Bequemer sind ja Konserven. Man hüte sich aber vor Sachen mit hochtrabenden Benennungen; sie sind meist nicht viel wert. Dagegen können die einfachen Hausmannskost-Konserven des Deutsch-Österreichischen Alpenvereins sehr empfohlen werden (zu haben bei Ed. M. Bader, München, Theatinerstraße). Auch die Suppentafeln von Knorr und der Maggi-Gesellschaft können empfohlen werden, ferner auch Apfelmus in Dosen und kondensierte Milch. An Getränken nehme man kalten Tee oder Kaffee; es gibt auch Tee- und Kaffee-Extrakt in Flaschen, die recht gut sind. Wasser aus Flußläufen und Seen

solle man nur im Notfalle benutzen. Ein oder zwei Flaschen mit Trink- und Kochwasser kann man ganz gut verstauen.

Für Proviant, der keine Nässe verträgt, kann man einen flachen Blechkasten mit Deckel, der gerade unter das Hinterdeck paßt, benutzen.

Karten. Wenn man eine längere Tour auf unbekanntem Gewässern machen will, so ist es gut, sich schon vorher die nötigen Karten zu besorgen und zu studieren. Man spart an Zeit und kann auch besser mit Entfernungen rechnen. Für diesen Zweck genügen auch: „Führer für Wanderruderer“, Wassersport-Verlag, ferner „Hipp, hipp, hurra!“, Verlag Straube, „Märkisches Ruderbuch“, W. Holz, Berlin, und „Führer auf den Deutschen Schifffahrtsstraßen“ und der „Ostelbische Schifffahrtskalender“ des Gea-Verlags G. m. b. H., Berlin.

Wanderfahrten im Paddelboot.

Von W. v. Diest, Oberst a. D.

Liebe zur Natur bezeichnet eine Eigenart des Deutschen — mit ihr steht in inniger Wechselwirkung sein „Idealismus“, den er ausbildete und bewahrte als Leuchte durch die dunklen Nächte des Mittelalters, als Führer im Kampf um Freiheit und Einheit. Liebe zur Natur treibt uns heraus aus dem Alltagsleben, aus niedriger Häuser dumpfen Gemächern, aus Handwerks- und Gewerbesbanden, aus dem Druck von Giebeln und Dächern, aus der Straßen quetschender Enge“ (Faust I) — und wahrlich, wir brauchen nicht weit zu schweifen, unsere Heimat mit ihren Bergen, Wäldern und Wasserflächern bietet die Freude an der Natur wie kaum ein anderes Land. Ob anderswo mehr „gereist“ wird als bei uns, weiß ich nicht, aber nirgends wird soviel „gewandert“ wie in Deutschland. Wir wissen am besten, was Wandern heißt, und was dazu gehört: ein Ranzen, ein Stock, wenig Geld, und vor allem der einfache, fröhliche Sinn, der die Natur liebt und versteht, wie in ihren Prachtbildern, im Alpenglügen der Gletscherfirne, so im stillen Dämmerungsweben der nördlichen Heide.

Freilich — erschwert ist das Wandern gegen frühere Jahre in unserer Zeit, da Dampfverkehr, Straßenbau und Fabrik-schornsteine das Naturbild vielfach verunstalten und die Ruhe stören, die von reiner Naturfreude untrennbar. Aber auch hiergegen bietet sich gerade in unserem Heimatland ein Ausweg — das „Wandern auf dem Wasser!“ Und nicht vom Dauerrudern und von „Rekordfahrten“ will ich deshalb sprechen,

und auch nicht von Bootsarten, die dazu sich eignen, sondern vom „Paddelboot“, in dem man der Natur nicht den Rücken zuwendet, in dem man geradaus sie anschaut, nach dem Schweiß der Arbeit behaglich sich streckt, indem man „wandert“, allein oder zu Zweien, je nachdem man einspännig oder zweispännig das Leben liebt, in dem vor allem man „frei“ ist, „omnia sua secum“, unabhängig von Quartier, Verpflegung und Kursbuch!

Flüsse, Kanäle, Seen, lauschige Lagerplätze am Waldesrand, wohin kein Dampfroß pfeift, der Heuschreckenschwarm der „Turisten“ nicht dringt — nur der Wanderer auf dem Wasser findet sie, mit wenig Paddelstunden selbst von der Großstadt aus, und wiederum nirgends besser als in Deutschland, hauptsächlich Norddeutschland —

„was Berge, was Burgen — zu weiterem Dom
wölbt hier sich des Himmels Gewölbe;
und Abend versinket die Sonn in den Strom,
und der Strom ist auch hier noch derselbe —
ja freier, in eigener Schönheit erglänzt
er allhier in schlichterem Kleide,
als wo er von Bergen und Burgen bekränzt,
sich brüstet im Flittergeschmeide —

so singt das „Niederrheinische Ruderlied“ von Karl Woermann, und diesen Lokalpatriotismus des nordländischen Paddlers wird ein jeder nachfühlen, der jemals Havel und Elbe hinabfuhr oder die Pracht der mecklenburgischen Seen im Boot „durchwanderte“.

Die Technik des Paddelns ist in diesem Buche von sachkundigster Feder schon gelehrt worden, sein Wert für „Körper und Geist“ von mir früher mannigfach gepriesen, am erfolgreichsten unter dem Titel: „Eine Freie Rheinfahrt. Von Biebrich nach Antwerpen.“ Mit 50 Bildern Düsseldorfer Meister*). Zweite Auflage, vermehrt durch die Anhänge:

1. „Der Borussia Meerfahrt.“ Eine Reise mit Schülern über das Stettiner Haff.
2. „Eine Wickinger-Fahrt“, mit meinen zwei Söhnen im Doppelzweier vom Strelasund über die Binnenmeere Rügens in die Ostsee über die „Greifswalder Oie“ nach Karlshagen an der Pommerschen Küste nach Swinemünde.
3. „Von Wannsee nach Hamburg im Damenskuller“ (mit Tochter und Nichte).

*) Im Selbstverlage des Verfassers. 1910. Zu bestellen bei A. Müllner, Wannsee. Preis 3 Mark, in Prachtband 4 Mark. Ertrag für Verbreitung des Schülerruderns bestimmt.

4. „Canoe-Technik und Lagerregeln“ mit Übersicht über Vorbereitung des Paddelns und Paddelbücher.

Der erzieherische Wert der Schrift wurde anerkannt vom preußischen Kultusministerium durch Verteilung mehrerer Hundert Exemplare an Schüler-Rudervereine und von der Brüsseler Weltausstellung 1910 durch Verleihung der silbernen Medaille.

Meinen vorgenannten Wanderungen nun im Binnenlande und Gesellschaftsboot habe ich Neues nicht hinzuzufügen. Doch darf ich eine wichtige Ergänzung hier nachtragen, zu der ich selbst erst im dreißigsten Jahre meiner Paddelerfahrung gelangte. Sie betrifft, kurz gesagt, die Entwicklung meines „Canoe“ zum „Kajak“, ein darwinistischer Vorgang, dessen einzelne Erscheinungen die folgenden Blätter veranschaulichen.

Von Rügen nach Hamburg an der Waterkant.

Eine Jubiläumsfahrt im Kajak.

Schier dreißig Jahre trieben um uns alte Ruderknaben,
Auf Stirne, Wangen rund herum stehn Furchen eingegraben,
Ums Haupt schmiegt die Sardelle sich mit ängstlicher Gebärde,
Sie fürchtet, daß es auch mit ihr bald gänzlich alle werde.
Doch 's Herz blieb jung, der Arm blieb straff, das Auge klar und heiter,
Noch laben wir uns an Wellen und Wind, noch rudern wir fröhlich weiter.
Und dortt dereinst des Lebens Baum und fallen Blätter und Äste,
Dann feiern wir noch an Grabes Rand der Erinnerung dankbare Feste! —

Mit diesem Gruß rief ich meinen lieben alten Wasserbruder Oberregierungsrat v. Pfeffer im Lenz dieses Jahres 1911 zur sommerlichen Jubiläumsfahrt. Und er kam — aus seinen Weinbergen im Rheingau zum nordischen Strand. Etwas ganz Besonderes sollte diese Fahrt darstellen; wie wir genau vor dreißig Jahren als die Ersten in Deutschland den Rhein herunter paddelten, aber nur vorsichtig, zögernd in die Nordsee hinaus lugten, so wollten wir jetzt, mit verbesserter Technik, frei das offene Meer befahren, ein Unternehmen, für welches „Vorgänge“ uns nicht bekannt geworden. Selbstverständlich war dabei, daß wir, der eine Familien- der andere Großvater mit 110 und 120 Semestern uns nicht in Wagnis und Abenteuer unvorbereitet stürzten. Günstige Verhältnisse hatten mir erlaubt, das Meer-Paddeln gründlich zu studieren, die Ausrüstung zu konstruieren, die hierzu nötig, und die damals bei der freien Rheinfahrt in dieser Vollkommenheit uns noch nicht zur Verfügung gestanden hatte.

Über den Rudersport auf See bestehen falsche Ansichten, nicht nur beim großen Publikum, das von der Sache überhaupt nichts versteht, sondern auch in Sportkreisen bis hinein in die „Canoe-Klubs“, die am meisten Veranlassung hätten, sich auf dem Meer zu tummeln. Das Meer mit seinen langen, vornehmen Wogen, gleichmäßigen Winden, weitem Gesichtskreis, der Wind und Wetter frühzeitig erkennen läßt, ist weniger gefährlich als die größeren Landseen mit ihren kurzen überkämmenden Wellen, schärfer gegliederten Küsten, plötzlichen Windstößen. Das vielfach gefürchtete „Hinausgetriebenwerden“ auf dem Meere ist nicht schlimm, wenn man bedenkt, daß mit Landwinden nahe der Küste ja meist ruhiges Wasser verbunden ist, und

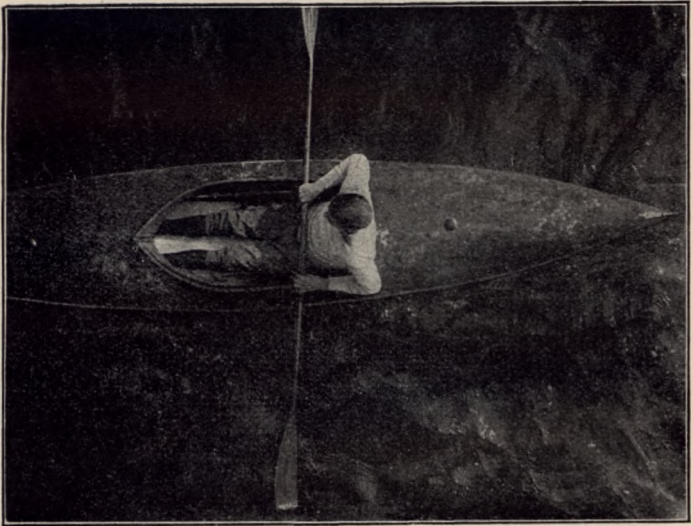


Von Rügen nach Hamburg an der Waterkant.

daß Secwinde das durch Wellengang gefährdete Fahrzeug zum Lande treiben und selbst im Fall eines Unglücks in absehbarer Zeit auf den Strand setzen. Die Überwindung der Brandung wird unten genauer behandelt werden. Nur eins sei betont: ich spreche vom baltischen Meere, von unserer Ostsee, die keine „Gezeiten“ hat. Mit Ebbe und Flut, also schon in der Nordsee, treten neue Verhältnisse ein, über welche ich weniger Erfahrung habe. Die Gefahr ist hier vermehrt durch die unsicher markierte Küstenlinie, Sandbänke, Schlickbildung und vor allem durch den starken Abtrieb der Ebbe, gegen welchen ein Paddler überhaupt schwer ankommt. —

Nachstehend sei nun das Ergebnis meiner Vorarbeit zusammengestellt.

A. Bootform. Typ des „Robroy-Canoe“, d. i. der des „Ibis“ in der freien Rheinfahrt. Länge 4,33 m; Breite 0,70 m; Gewicht des Bootes mit Zubehör = 41 kg. Flacher Kiel. Material Holz, Zederdeck. Achterteil durch verschließbaren Einsatz abgeschottet, auf dem Deck verschließbare Klappe, deren mit Gummischeiben besetzte Schlußflächen durch Flügelschraube wasserdicht angepreßt werden. Der Raum vor dem Cockpit ist nicht abgeteilt. In die vordere Spitze ist eingesetzt in $\frac{1}{2}$ m langer, dem Bootskörper angepaßter Einsatz von dünnem Blech, welcher beim Kentern das Fahrzeug unter allen Umständen über Wasser hält. Preis 200 Mark.



Blick ins Cockpit von oben.

B. Fußsteuer. Besteht aus zweiarmigem Hebel, gegen welchen die Ballen der ausgestreckten Beine drücken, und welche auf einem senkrechten Holz drehen, das in einer unter dem Deck angebrachten Holzschiene läuft. Von den Enden der Hebel laufen verschnallbare Riemen, in Drähten sich fortsetzend, die nahe der inneren Bootswand gehen, $\frac{1}{2}$ m vom Steven entfernt nach außen treten und mit Karabinerhaken in Drahtösen an dem Ruderjoch eingreifen. Das Fußsteuer ist beim Paddeln entbehrlich; seine Vorteile, leichteres Kurshalten, überwiegen nicht die Nachteile, Mühe des Einsetzens,

Erschwerung des Ein- und Ausschiffens, Sperrung des Stauraumes; es ist aber unentbehrlich beim Segeln. (Siehe unten.)

C. Rückenlehne, ein sehr wichtiges Stück, das, auch uneingehängt, am Boot mit einer Leine befestigt sein muß. Ohne Lehne ist man nach $\frac{1}{4}$ Stunde erlahmt.

D. Paddel. Zwei Teile, teleskopisch zusammengesetzt. Länge 2,50 m, Gewicht 0,60 kg. Es kann nie zu leicht sein; wenn man es den ganzen Tag schwingt, sprechen schon 10 Gramm mit.

E. Wasserschutz: a) Das Cockpit 0,75 m lang, 0,50 m breit (engl. Hahnengrube, d. i. die zirkusartig umfriedete Bühne für Hahnenkämpfe) hat einen vorn schräg ausspringenden Waschbord, seitwärts und rückwärts einen senkrechten Bord von 6 cm Höhe über Deck, dessen Oberrand noch mit einem starken Außenfalz versehen ist. Der senkrechte Bord ist außen mit einem starken Filzfutter besetzt.

b) Der Schutzrock tritt an Stelle der früheren Paddelschürze (engl. apron), die bezeichnenderweise das Cockpit nur vor dem Leibe des Fahrers deckte, Regen und Wellen seitwärts und rückwärts keineswegs abhielt. Dagegen umschließt der Schutzrock aus starkem, wasserdicht getränktem braunen Segeltuch den Leib des Paddlers fest rundum mit zwei Schnallriemen, welche möglichst hoch unter den Armen über die Brust laufen. Um den Rock in dieser Höhe zu festigen, hat er noch zwei an den oberen Saum genähte tragbandähnliche, kreuzweis über die Schultern gehende Halter. Der Unterteil des Rockes ist entsprechend der Körperhaltung des Paddlers vorn lang, hinten und seitwärts kurz geschnitten, gegen die Taille schneidermäßig abgekeilt, wodurch eine möglichst glatte nach unten abgedachte Fläche erzielt wird, welche Regen und Wellen schnell abfließen läßt. In dem Saum läuft eine Gummischnur etwa von Fingerstärke und $1\frac{3}{4}$ m Länge, welche, um das 2 m Umfang messende Cockpit herangespannt, sich fest gegen den Filz des Randes preßt und somit wasserdicht schließt. Der Falz des Randes verhindert das Abgleiten dieses Ringes, welcher jedoch bei leichtem Zerren nach oben — beim Aufstehen oder Herausfallen glatt abspringt. Beim Kentern des Bootes behält der Paddler den Schutzrock umgeschnallt. Für größere Meerfahrten empfiehlt es sich, den Schutzrock mit einer starken Lage von Rentierhaaren zu polstern, womit er sich im Moment der Gefahr zum Rettungsgürtel wandelt. Wir hatten diese Vervollkommnung noch nicht angebracht.

Noch ist zu bemerken, daß das gewöhnliche wasserdichte Segeltuch auf ihm stehendes Wasser allmählich durchläßt; eine besondere Imprägnierung des fertigen Schutzrockes ist deshalb nötig.

c) Die Paddeljacke, dient nur zum Schutz gegen Regen, wird nach Anlegen des Schutzrockes sackartig übergezogen und zwar über den Kopf, da sie vorn keine Öffnung haben darf. In die Halsöffnung ist vorn ein Keil eingesetzt, welcher sich beim Schließen, durch einen genau der Halsstärke entsprechenden Druckknopf, zusammenfaltet. Die Ärmel spannen sich mit eingenähtem Gummiband um die Handgelenke. Als Stoff für die Jacke empfehle ich Mosettig-Batist (G. Langhagel, Berlin, Alte Jakobstr. 62. Preis pro Meter (0,90 m breit) = 2,50 Mark. Für eine Jacke braucht man 3 m).

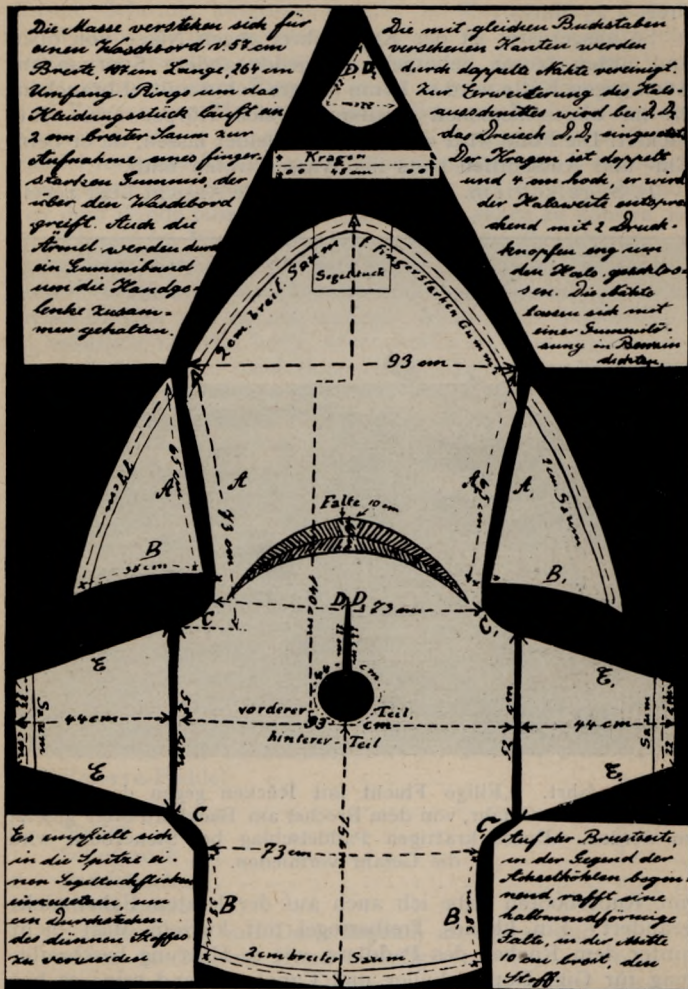


Ausfahrt durch Brandung.

Schließlich sei noch einer Verbesserung des „Wasserschutzes“ gedacht, welchen mein jüngster Paddelfreund, cand. med. Ahrendts, anfertigte, und den einige der nachstehenden Bilder darstellen. Schutzrock und Paddeljacke sind hier aus einem Stück konstruiert. Vorteil: Der Abschluß ist noch vollkommener, der Abfluß des Wassers leichter, Riemen und Schnallen um Hüfte und Schultern sind entbehrlich. Nachteil: Man kann nicht Schutzrock allein anlegen, was bei Hitze erwünscht. Auch eine Anzahl sind von Herrn Ahrendts aufgenommen, der dabei meist selbst in der Brandung stehen mußte.

Die Masse verstecken sich für einen Kragenschnitt 1.57 cm Breite, 17 cm Länge, 264 cm Umfang. Rings um das Kleidungsstück läuft ein 2 cm breiter Saum zur Aufnahme eines finger. starken Samms, der über den Waschebord greift. Auch die Ärmel werden durch ein Sammsband um die Handgelenke zusammengehalten.

Die mit gleichen Buchstaben versehenen Kanten werden durch doppelte Nahte vereinigt. Zur Erweiterung des Halsausschnittes wird bei D_1D_2 das Dreieck D_1D_2 eingesetzt. Der Kragen ist doppelt und 4 cm hoch, er wird der Halsweite entsprechend mit 2 Druckknöpfen sorgsam um den Hals geschlossen. Die Ärmel lassen sich mit einer Sammsbindung in Reversdichtung.



Es empfiehlt sich in die Spalten zwischen Segelluchtblöcken einzusetzen, um ein durchdringendes dünnes Stoff zu vermeiden

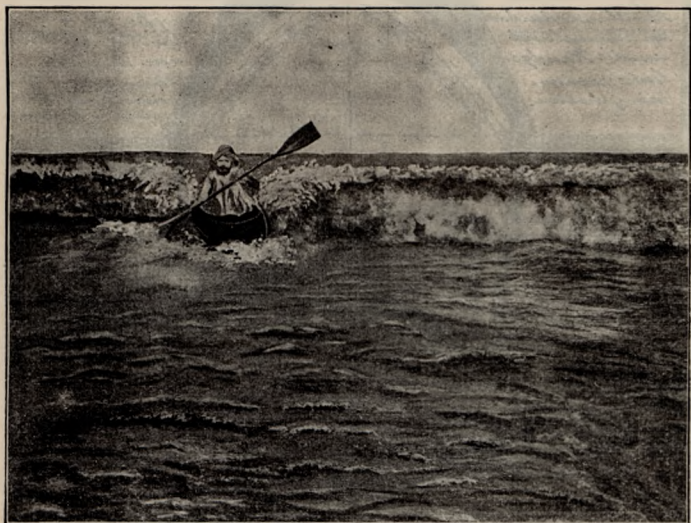
Auf der Brustseite, in der Gegend der Schulterhöhlen beugen, rafft eine halbmondförmige Falte, in der Mitte 10 cm breit, den Stoff.

Kleidung für Kajaksport
aus wasserdichtem Bathist
von S. Ahrensdo.
x G. Langhage! Berlin Alte Jacobstr. 62 (Meter 10,90 breit): 2 50 M.

d) Südwestler gleichfalls aus Mosettig-Battist (Langhagel Preis 2,25 Mark).

So ausgerüstet ist der Kajakfahrer gegen Nässe von oben und unten besser geborgen, als jeder andere Sportsmann. Auch gegen Kälte wird er kaum andere Schutzmittel brauchen, da im abgeschlossenen Bootsraum sich Körperwärme entwickelt. Die Füße wird er meist unbekleidet lassen, da er beim Ein- und Ausschiffen stets ins Wasser treten muß.

F. Segelschirm. Meine oft geäußerte Ansicht über Segeln



Landungsfahrt. „Eilige Flucht mit Rücken gegen den Feind“. Augenblick der Gefahr, von dem Brecher am Backbord breit gesetzt zu werden. Durch kräftigen Paddelschlag bei Steuerbord wird die Gefahr vermieden.

mit Ruderbooten habe ich auch auf der letzten Fahrt nicht geändert. Ein kleines Treibersegel mit kurzem Mast dicht hinter dem Rücken des Paddlers, wie es Hartung beschreibt, mag für Gig, Doppelskuller und Canoe passend sein; es hat den Vorzug, daß es die Aussicht nicht sperrt, bringt aber Gefahr bei böigem Winde, vor dem es nicht schnell genug aufgehoben oder gerefft werden kann. Für das Kajak auf dem Meere ist der Schirm das beste. Er fängt für das leichte Fahrzeug genügend Wind, verstaubt sich leicht und leistet unschätz-

bare Dienste an Land als Schutz gegen Wind und Regen. Unsere Schirme, aufgespannt 1,60 im Durchmesser, lieferte F. Wigdor, Berlin, Kommandantenstr. 85, für 20 Mark das Stück. Sie bestehen aus starkem Segeltuch, der Stock ist $1\frac{1}{2}$ m lang; zwischen zwei Rippen, 40 cm von der Spitze entfernt, sind Fenster von Marienglas eingenäht, zur Beobachtung des Kurses; Größe 5 : 10 cm. Vor dem Aufspannen wird das Paddel fortgesteckt und zwar unter zwei über das Vorderdeck quer gespannte Lederriemen. Man kann mit dem Schirm nur vor dem Winde fahren; um an den Wind gehen zu können, ist ein Schwert im Kiel erforderlich, welches das Gewicht um ca. 15 kg. vermehrt, den vorderen Raum sperrt. Ich bin Gegner dieser Verquickung von Segeltechnik und Kajaksport, es ist nichts Halbes und nichts Ganzes. Auch beim Schirmsegeln ist natürlich Vorsicht nötig, besonders in starkem Wellengang. Eine schräge Welle kann Boot und Schirm, trotz aller Gegenwirkung mit Fußsteuer, plötzlich querdrehen und Kentern verursachen, wenn man nicht rechtzeitig den Schirm anhebt oder — losläßt. Bei starkem Winde darf man den Schirm stets nur zur Hälfte spannen oder man benutzt den gewöhnlichen kleinen Turistenschirm.

G. Ausrüstung. Ich kann hier auf „Canoe-Technik“ in der „Freien Rheinfahrt“ (Anhang IV) verweisen, will aber die einzelnen Teile unseres Gepäcks mit ihrem Gewicht auführen. Die Verteilung wechselte zuweilen; der Übersicht halber sind die als ein Stück verstaute Sachen halbiert aufgeführt:

1	Schlafsack, als Rolle unter den Knien	2,00 kg
$1\frac{1}{2}$	Zeltbahn, glatt unter dem Sitz	1,85 „
1	Segelschirm an der rechten Seite	3,00 „
1	Säckchen mit Zeltstöcken	1,25 „
$\frac{1}{2}$	Reserve-Paddel	0,30 „
$\frac{1}{2}$	Bootshaken	0,25 „
$\frac{1}{2}$	Spaten	0,50 „
1	Schutzrock	1,00 „
1	Paddeljacke	0,25 „
1	Moskitonetz	0,50 „
1	Schleppschnur auf Deck liegend, an Spitze und neben der rechten Hand befestigt	0,15 „
1	Gummikissen zum Aufblasen, unter dem Sitz	0,50 „
1	Gummi-Waschschüssel	0,25 „
1	Nachttopf von Gummi	0,15 „
1	Regenmantel, an Land zu tragen	1,00 „
4	Bierflaschen voll Wasser	3,10 „
1	Trinkflasche, gefüllt mit Tee, Kaffee, (Alkohol?)	1,25 „

1/2	Korb mit Konserven, Erbswurst und gebratenen Saucischen, verschiedenes Gemüse (Lübeck. Konserven-Fabrik) . . .	3,50 ..	} im Achterdeck
1/2	Korb mit Handwerkszeug, Ausbesserungsmaterial, Nägel usw.	1,00 ..	
1/2	Kochapparat, Geschirr, Besteck, Teller, Becher usw.	2,25 ..	
	Alles Alluminium von A. Steidel, Berlin, Rosenthaler Str. 34.		
15	Dosen Hartspiritus von Rotti-Gesellschaft m. b. H., München, das beste Kochmittel (1 Dose M. 0,25)	1,25 ..	
1	Rucksack mit Kleidung und Wäsche . .	5,00 ..	
1/2	Photogr. Apparat	0,50 ..	
			Sa. 30,80 kg

Außerdem Kartentasche (1,00 kg) mit folgenden Blättern, die zu haben bei R. Eisenschmidt, Berlin, Dorotheenstr. 60.

Übersichtskarte von Mittel-	}	Stralsund, Rostock, Kiel, Ham-
europa 1 : 300 000		burg, Schwerin, Neustrelitz.
Karte des Deutschen Reiches	}	Bergen, Sagard, Wiek, Stralsund, Barth, Rostock, Krögelin, Wismar, Schöneberg i. M., Grömitz, Oldenburg i. H., Lütjenburg, Kiel, Otterndorf, Stade, Hamburg, Harburg, Lauenburg a. E., Ratzeburg, Lübeck, Eutin.
1 : 100 000		

H. Allgemeine Regeln für den Kajakfahrer auf See. Das Rudern im offenen Sportboot auf See ist in der „Wickinger Fahrt (Fr. Rheinfahrt Anh. II) geschildert. Wenn demnach Fahrten in Skuller und Gig nahe der Küste ungefährlich und reizvoll sind, so ist freie Bewegung auf dem Meere nur im Kajak möglich. Selbstverständlich ist auch diese Freiheit durch die Überlegung begrenzt, daß das kaum einen Zentner schwere Fahrzeug einem Sturm nicht standhält. Sturmanzeichen sind aber, wie schon oben gesagt wurde, auf See leicht wahrzunehmen, und der Kajakfahrer kann sich mehrere Kilometer vom Ufer auch in rauhem Wasser entfernen, gestützt auf zwei Vorzüge: Wellenschutz und Gleichgewicht. Mit gut konstruiertem Schutzrock verträgt er starke Portionen übergelender Wellen, die Leichtigkeit des Bootes läßt es über die höchste Dünung hinwegtanzen, ähnlich wie den freien Luftschiffer ein Orkan kaum erschüttert. Wirkliche Schwierigkeit bereitet das Passieren starker Brandung; aber ihre Überwindung bietet auch einen hohen sportlichen Genuß, wie er bisher noch wenig erprobt und gewürdigt wurde. Am schwersten ist hier das Ausfahren. Mit dem Bug gegen

die See wird das Kajak ins seichte Wasser gesetzt; bekleidet mit angeschnalltem Schutzrock und Paddeljacke (wer abgehärtet ist, läßt sie fort), in linker Hand das Paddel, Beine bis übers Knie entblößt, tritt der Fahrer neben Backbord, setzt die Rückenlehne ein und schiebt mit der Rechten das Boot soweit in die Wellen, daß er nach dem Einsitzen abkommt, benutzt ein Intervall zwischen zwei Brechern zum schnellen Einsteigen und richtet, noch bevor er den Schutzrock um den Rand des Cockpits spannt, zunächst seine Aufmerksamkeit und Kraft darauf, daß er nicht quer zur See



Landungsfahrt. Langsamer Rückzug mit „Front gegen den Feind“.

gedreht wird. Das ist nicht schwer in den schwachen Wellen am Ufer und hier muß unter allen Umständen der Schutzrock befestigt werden, wieder unter Ausnutzung von Intervallen. Bei sehr hohem Seegang ist dies nur möglich mit Unterstützung eines Gehilfen, der während der etwa 20 Sekunden „taktischer Schwäche“, neben oder vor dem Kajak stehend, dieses gegen die See hält. Das Fußsteuer habe ich bei solcher Ausfahrt meist nicht eingehängt, d. h. im hinteren Bootsraum gelassen, oder vom Gehilfen einhängen lassen. Nun kann die Ausfahrt beginnen. Gegen die See angehen ist die Hauptsache, außerdem

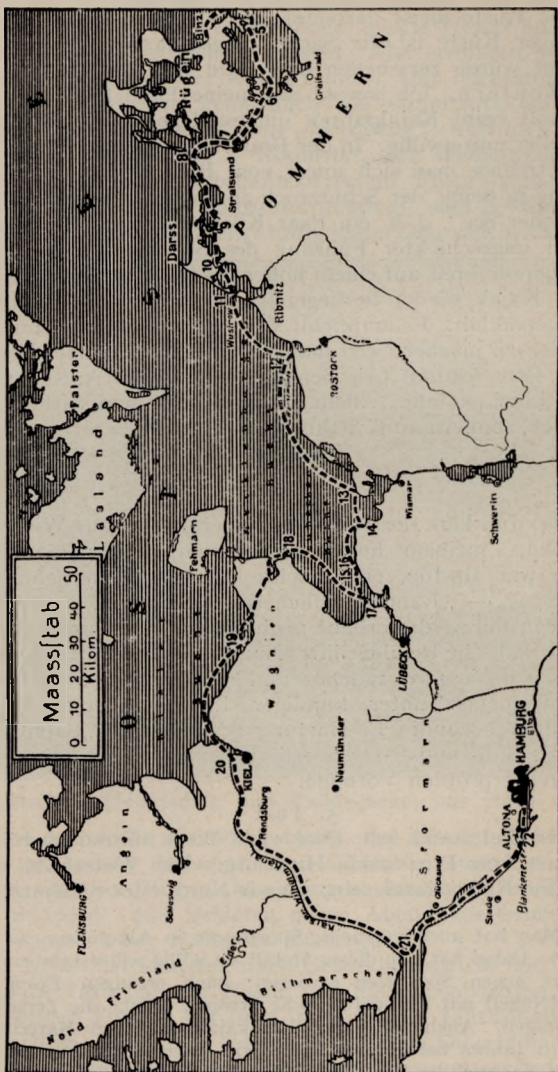
achtet man auf die groben Brecher, welche sich — entstehend nach dem Gesetz der Akkumulation — zwischen je 6—8 kleinere einschalten, schwächt ihren Anprall durch Rückwärtspaddeln und benutzt das Intervall, um vorwärts zu kommen. Man läßt sich also Zeit! Hinter der Brandung empfängt den Paddler dann meist eine hohe aber ruhige Dünung, in welcher mit Sicherheit und Grazie sich zu bewegen, nach wenig Übung erlernt wird.

Leichter als das Ausfahren ist das Landen. Das gegen die See halten erfordert zwar, mit dem Rücken gegen die Wellen-



Augenblick gleich nach der Landung. Die jetzt zurückebbende Welle hat das Kajak auf den Strand gesetzt.

kämme, vermehrte Aufmerksamkeit, aber diese tragen das in ihrer Richtung laufende Boot dann auch verhältnismäßig leicht vorwärts und setzen es mit Eleganz auf den Strand, so zwar, daß es zur Hälfte auf dem Trocknen sitzt, und das Aussteigen mühelos geschehen kann. Hierbei fahre man so scharf wie möglich vorwärts, jedes Verweilen kann das Verhängnis bringen. Im Falle der Strand klar ist, d. h., wenn es auf genaue Fahrtrichtung und Landungsstelle nicht ankommt, landet man besser rückwärts, mit dem Bug gegen die See und in langsamer Fahrt, mit Benutzung von Intervallen, wie bei der Ausfahrt beschrieben.



Orientierungskarte zur Fahrt von Rügen nach Hamburg.

Aus dem Gesagten geht hervor, daß dieser „Brandungssport“ nur an flachem Sandstrande geübt werden kann, wie ihn unsere deutsche Küste meist darbietet; auf steinigem Ufer oder gar an felsiger Küste ist die Sache ausgeschlossen. Das leichte Holzboot würde zerschellen oder bald leck springen*).

I. Kentern. Ich sowohl wie meine Paddelgefährten sind wiederholt beim Kajakfahren umgeschlagen — freiwillig zur Probe oder unfreiwillig. In der Brandung von einer Welle breit gefaßt, trennte man sich sofort vom Boot, schob es an Land und trug es heim; der Schutzrock sprang dabei stets glatt ab. Auf „hoher See“, d. h. ein Paar Kilometer vom Ufer, bin ich mal bei ungeschickter Führung des Segelschirms gekentert, als ich gerade breit auf einem hohen Kamm ritt, habe das halb gefüllte Kajak wieder bestiegen und vergnügt und naß nach Hause gepaddelt. Es empfiehlt sich, weitere Meerfahrten stets zu Zweien zu machen, weil man neben dem Gefährten liegend, der das Boot festhält (wie den Steigbügel beim Aufsitzen) bequemer hinein kommt. Allein treibend kann man seitlich nicht einsteigen, sondern muß rittlings von hinten den Sitz erreichen.

Am 4. Juli kam der Herr Oberregierungsrat aus Wiesbaden nach Binz, meinem heurigen Sommerquartier; die Reise-rüstung war tip-top, er brauchte nur Platz zu nehmen in „Fumifuga“ — „Rauch-Entflieherin“. Sie war „vor alt“ gekauft, von mir weder erbaut noch getauft, ich kann auch für grammatikalische Reinheit ihres Namens nicht aufkommen. Im übrigen war sie aber tadellos und durchaus ebenbürtig dem funkelnelneuen unter kundiger Leitung meines paddelverwandten Freundes E. Hartung gezimmerten „Salm“ redi-vivus, als Süß- und Salzwasserfisch benannt nach seinem vor 30 Jahren erprobten Vorbilde.

5. Juli.

Unser Ziel stand fest, aber viele Wege führen nach Rom und auch von Binz nach Hamburg. Die Waterkant sollte allgemeine Richtschnur sein; ob wir Nord- oder Südspitze von

*) Man hat auch versucht, Sportboote in Aluminium zu konstruieren. Dabei hat sich dieses Metall als völlig widerstandsunfähig besonders gegen Seewasser erwiesen; auch erzeugen Eisen und Kupfer (Nägeln) mit ihm galvanische Ströme, welche die Zersetzung beschleunigen. Auch bei einem Stahlkajak, aus dem Material der seit ca. 10 Jahren bei unserer Kavallerie eingeführten Pontons, besteht der Nachteil der Verbeulung, ein Schaden, der kaum wieder zu beseitigen ist, auch ist ein Loch oder Riß unterwegs nicht zu flicken.

Rügen umschifften oder die „Schmale Heide“ bei Försterei Prora auf 1 km per Land überschritten, um zunächst den Jasmunder Bodden zu benutzen, mußte Wetter und Wind angeben. Er wehte leicht Nordwest. Also spannten wir nach einiger Verzögerung der Abfahrt um 1 Uhr nachmittags die Schirme und trieben gemächlich um Granitzort herum an Sellin und Göhren vorbei zum „Nordperd“. Von hier galt es Ruderarbeit auf gerade 8 Kilometer, der Wellengang unter Land war mäßig, aber es begann zu regnen. Flugs waren Schutzrock, Paddeljacke und Südwester angelegt; alles bewährte sich vortrefflich. In stiller, merkwürdig klarer See, welche den Blick

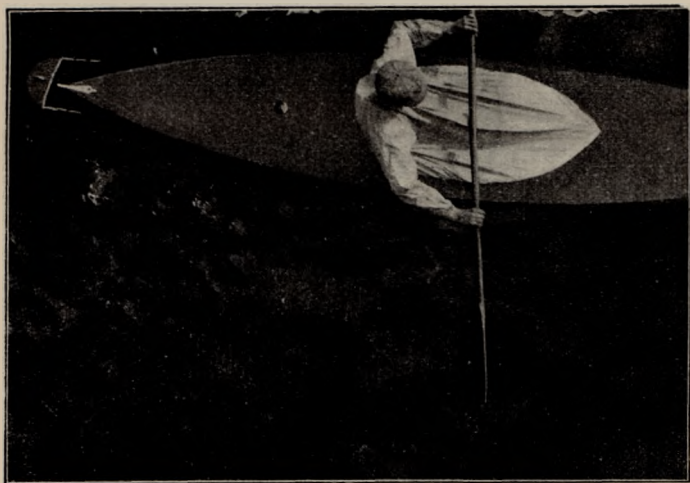


Wasserschutz (Schutzrock und Paddeljacke) aus einem Stück.

auf den 7 m tiefen Grund gestattet, der mit den Felsblöcken besät ist, welche die nordischen Gletscher einst hier an der Südostspitze von Rügen ablagerten, umfuhren wir bei Thießow das „Südperd“ und landeten gegen Abend vor Groß-Zicker, dem Hauptort der Halbinsel Mönchgut.

Es ist höchst lohnend, nach Generalstabskarte und Augenschein die Tätigkeit von Wasser und Eis zu beobachten, welche die heutigen Formen der Insel im Laufe der Jahrtausende hervorbrachten. Nach dem letzten Angriff des Diluviums blieben dem Hauptkern von Rügen viele Inseln vorgelagert, darunter die größten Hiddens-Oe, Wittow, Jasmund, Mönchgut, alle

gekrönt, oder umrandet von den mächtigen Steingeschieben, welche die Gletscher als Endmoränen zurückließen. Nun bemühte sich die Meerflut im Alluvium, diese Inseln durch sandige Anspülung zu verbinden und es entstanden, zum Teil noch in historischer Zeit, der „Bug“ zwischen Hiddens-Oe und Wittow, die „Schabe“ zwischen Wittow und Jasmund, die „Schmale Heide“ zwischen Jasmund und Granitz, alles Landzungen, die große Bodden und Wieke vom Meere abschlossen. Die jüngste Einsandung war die des Mönchgrabens, welcher auf alten Karten noch als Wasserlauf zwischen Meer und Selliner See erscheint, heute aber als unbedeutende Sandschlucht



Kombinierter Wasserschutz von oben gesehen.

vom Fußgänger zwischen Sellin und Göhren nicht mehr beachtet wird.

Eigenartig ist dabei der Partikularismus in Sitten und Sprache, wie er sich auf der so scheinbar einheitlich gebildeten großen Insel bis in die neueste Zeit erhalten hat. Bekannt ist die besondere Volkstracht der Mönchgüter; auch die Dialekte des Niederdeutschen sollen auf den einstigen Inseln verschieden sein.

In Gr. Zicker landeten wir im Hafen des Fischers Heinrich Puppe, die Boote blieben ungefährdet im Wasser. Gute Quartiere fanden wir im Gasthof von Max Pantell.

6. Juli.

Bei Sonnenschein und ruhiger See wurde der Greifswalder Bodden überquert. Mittagsrast in einsamer lauschiger Bucht an der Südspitze der herrlich bewaldeten Insel Vilm; sie wurde durch die Sturmflut von 1309 von Rügen auf 1 km abgetrennt. Wir halten etwa 5 km von der Küste ab; von ihr grüßen manche Orte mit Erinnerungen an einstiges Ringen der Völker um das fruchtbare Eiland. Bei Gr. Stresow schlug der alte Dessauer 1715 Karl XII. von Schweden; rings um die Granitsäule, 1855 als Denkmal errichtet, liegen die uralten Siegessteine als Zeugen von anderen Kriegen aus grauer Vorzeit. Weiterhin bei Neukamp landete der Große Kurfürst, erstürmte mit Derfflinger die Schwedenschanzen und jagte den Feind vom



Groß Zicker auf Mönchgut.

deutschen Boden — Frankreichs Neid erzwang nachher wieder die Auslieferung Rügens im Frieden von St. Germain (1679).

Gegen Abend umschifften wir bei Palmer Ort den südlichsten, Zudar genannten Vorsprung von Rügen, gelangten damit in den Strelasund und bezogen das erste Biwak auf einer Landzunge nahe Glewitzer Fähre.

7. Juli.

Heute stand uns der Nordwest entgegen, mit dem wir auch ferner noch schwer kämpfen sollten. Wir kamen deshalb nur bis Stralsund. Wie vor vier Jahren auf der „Wikinger Fahrt“ mit meinen Söhnen, fanden die Boote gastliche Aufnahme im Ruder-Club am nördlichsten Ende der Stadt, und wir in Rühes Touristenheim nahe dabei. Der Lorbeer der Geschichte

umrankt die altberühmte Stadt. „Und wenn sie mit Ketten an den Himmel geschmiedet wäre, ich will sie haben“ — so tobte Wallenstein vor ihren Mauern (1628). Und er bekam sie nicht. Auf dem Bürgersteige der Fährstraße bezeichnet ein Stein die Stelle, wo Ferdinand von Schill den Heldentod fand, das Haus daneben trägt sein Steinbild. Nahebei führt jetzt noch in Trajekt-Schiffen herüber nach Rügen der große skandinavische Verbindungsweg; binnen kurzem soll eine Brücke den 2 $\frac{1}{2}$ km breiten Strelasund überspannen, für Eisenbahn und Wagenverkehr jeder Art; die Einweihung des Riesenwerks ist für 1915 geplant, als Hundertjahresfeier der endgültigen Vereinigung Rügens mit dem deutschen Stammlande.

8. Juli.

Friedlich begann heute die Fahrt unter Land. Der Parower Haken fing den NNW., der aber dahinter im Prohner Wick schon recht ungemütlich wurde und Anlegen des Schutzrockes verlangte. Mit Umschiffung des Kap von Barhöft kommen wir in das Wattenmeer der Ostsee; die Karte bezeichnet große Wasserflächen mit „trocken bei niedrig Wasser“. Der Nordspitze von Vorpommern ist hier der „Bock“ vorgelagert, eine 10 km lange, 2 bis 3 km breite Untiefe, unter deren Schutz wir anfangs leidlich vorwärts kamen. Aber in Höhe von Zarrenzin verstärkte sich der Seegang und zwang uns zur Landung. Die Boote blieben im Uferschilf geborgen; da Regen einsetzte, marschierten wir nach Barhöft zurück und übernachteten in der Gastwirtschaft der Lotsenstation.

9. Juli.

Nordwind mit Sonnenschein. Der Wellengang war kaum ruhiger, aber die gestern durch Regen und Sturm verhinderte Orientierung im Wattenmeer möglich. Die Fahrtlinie der Dampfer überquerend, gewannen wir den Schutz des kleinen und großen „Werders“. Am Einschnitt hinter letzterem gewahrten wir die tosende Brandung des offenen Meeres; an Ausfahrt war nicht zu denken, wir nahmen Kurs in die Schutzgewässer, blieben am Nordufer der Grabow genannten Meeresbucht und paddelten 9 km hart am Damm entlang, durch welchen ganz nach Holländer Art die große Insel Zingst dem Meere abgerungen wurde.

Mit den bedeutenden Anstrengungen dieser ersten Tage war bei meinem Gefährten eine leichte Übermüdung des linken Unterarmes eingetreten, eine Abwechslung der Ruderarbeit durch Segeln schien dringend erwünscht. Wir verzichteten deshalb auf das ursprüngliche Ziel, Seebad Zingst, und liefen vor dem Nordwind von Kavel-Haken aus quer über die Grabow

südwärts. Die See war zu bewegt, als daß wir wagen durften, „mit vollem Schirm“ zu fahren. Wir legten deshalb bei starker Brise, wie heute, die Boote nebeneinander. Einer hielt den Anschluß, der Andere spannte einen Schirm zur Hälfte, beide steuerten; so sausten wir flott über die hier 4 km breite Grabowbucht bis in die Höhe von Dabitz, wo im kleinen Privathafen des Domänenpächters, Herrn Oberamtmann Berg, die Kajaks, ohne auf Land zu müssen, sicher angebunden wurden, und wir auf dem schönen Gutshofe die gastlichste Aufnahme fanden.



Auf Insel Vilm.

10. und 11. Juli.

Da der Nordwind kräftig weiterblies, wurden die Boote von unserm freundlichen Wirte auf einen mit Strohsäcken gepolsterten Erntewagen verladen und 13 km über Barth nach Bodstedt am gleichnamigen Bodden gefahren. Hierdurch vermieden wir den Umweg einer besonders schwierigen Wasserstrecke, der Arm meines Gefährten konnte ausruhen und bewährte sich fortan in alt erprobter Jugendkraft. Immerhin war Fußmarsch mit abgekürzter Paddelstrecke heute recht willkommen. Von Bodstedt aus fuhren wir zunächst an der Küste, dann vorbei an den „Jägerbülten“ durch den „Nadelstrom“ und „Koppelstrom“ bis Born, wo wir übernachteten. Born ist ein kleiner Badeort an der Südspitze des Darß, der mit schroffen Klippen in die Ostsee vorstoßenden Halbinsel, deren Umschiffung uns der Nordwind untersagte*). Im

*) Die hochinteressante geologische Entwicklung des Darß ist besonders berücksichtigt in „Studien an europäischen Flachlands-

übrigen ist das durch Zingst und Darß mit ihren vielverzweigten Buchten gebildete Salzwassergebiet für Kajaksport wie wenig andere geeignet. Mit Benutzung des Landschutzes und der vielen natürlichen Meeresarme, wie sie die Generalstabskarte vortrefflich anweist, gelangt der Paddler in stets anregender, wechsellvoller Fahrt von Stralsund bis Ribnitz-Dammgarten, von hier nach Wunsch Recknitz und Trebel aufwärts in die Peene-Gewässer oder mit kurzer Bahnfahrt über Rostock durch den Warnemünder Golf wieder ins Meer, oder Warnow aufwärts ins Gebiet der großen mecklenburgischen Landseen und in die Elbe. Letztere Richtung hatten wir, das Ziel Hamburg



Von Diebitz nach Bodstedt über Land.

im Auge, uns vorbehalten für den Fall eines zu unfreundlichen Meeres. Dank Äolus, dem Gott der Winde, durften wir aber an der „Wasserkante“ bleiben.

Am 11. Juli früh war der Nord abgeflaut. Ohne Gefahr ruderten wir 9 km über den breiten Saaler Bodden nach Wustrow dem Kirchdorf des zu Mecklenburg-Schwerin gehörigen „Fischlandes“, der Landenge zwischen Saaler Bodden und Ostsee, die Zingst-Darß mit dem Festland verbindet. Die Bucht Permin, in die wir nach Umschiffung des „Hohenorts“ hineinfahren, war bis Anfang des 17. Jahrhunderts mit dem Meere verbunden. Jetzt sperrt ein starker, bis an den Klippenrand

küsten“ von G. Braun (Zeitschrift der Ges. für Erdkunde zu Berlin 1911, Nr. 8), eine Arbeit, die jedem baltischen Küstenfahrer empfohlen sei.

des Darß herangehender Deich die Durchfahrt*). Doch gelangen wir in flachem Torfgraben bis auf 100 m an den Strand, tragen von hier aus die Boote bis zum Damme und richten an dessen Innenrand ein sehr behagliches Biwak ein, freundlichst unterstützt von Herrn La Roche, Kapitän a. D., der, in Wustrow wohnhaft, als dritter Paddler im Permin sich zu uns gesellt hatte. Wustrow, jetzt ein flottcs Ostseebad, war um 1400 eine Hauptniederlassung der Vitalienbrüder unter ihrem Räuberhauptmann Claus Störtebecker, einem Dienstknecht aus Ruschwitz auf Jasmund-Rügen, und seinem Kumpan Michel aus Barth, die 1402 in Hamburg enthauptet wurden. Westlich des Ortes liegt eine großherzogliche Navigationsschule und das Observatorium, von dem meteorologische Drahtmeldungen nach den wichtigsten Punkten der Ostseeküste und des Kattegats ausgehen.

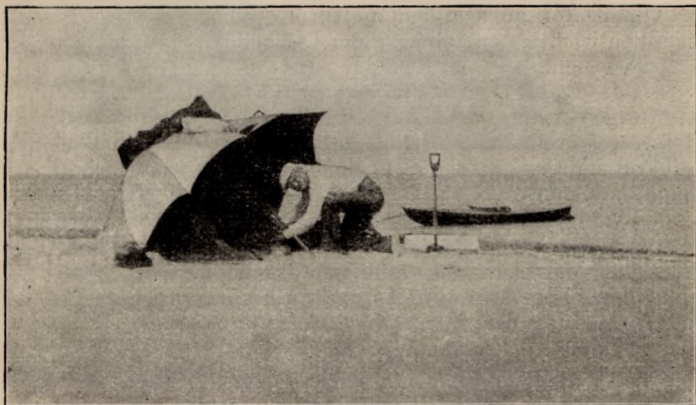
Einige Badegäste umstanden erstaunt unser Lager, das im übrigen 1 km vom Orte entfernt, nicht gestört wurde. „Das Meer erglänzte weit hinaus“ — im herrlichsten Scheine des Vollmondes, auf den Schwingen des Nordwindes klangen eigentümliche dumpfe Küstensignale über die Wasserfläche — wie Vinetaglocken — sie mußten 30 km weit von der Insel Falster kommen. — „Vinum bonum“, das Kirchengeläute im Rheingau vor 30 Jahren klang mir durch die Seele, schlaflos lag ich lange, versunken im Anschauen des wunderbaren Bildes und Erinnerung der Ruderfahrten der Jugend.

12. Juli.

Mit der aufgehenden Sonne brechen wir das Lager ab. Die nördliche Briese bläst weiter; die See atmet noch immer kräftig, aber ruhig; mit geringer Mühe durchfahren wir die Brandung, dann umfangen uns die langen, vornehmen Wogen und tragen uns freundlich auf unserm Kurse SSO. Vorbei an dem neuen großen Badeort Müriz mit seiner Dependenz Graal führt uns jetzt der gleichmäßige Ruderschlag. Hinter Graal wird auf schönem weißen Strande lange Mittagsrast mit obligatem Seebad gehalten. Dann geht's weiter am andauernd waldumsäumten Ufer, und gegen 3 Uhr nachmittags erscheinen am Horizont die Türme von Warnemünde. Einer der großen

*) Hier, wie so oft, besonders im einstigen Slawenlande, kommt die Namendeutung der geschichtlichen Überlieferung zu Hilfe. Wustrow, gleich zu setzen den häufigen Orten Wustrau, Wusterau, Ostrau, Ostrovo, heißt auf slavisch Inselort, eigentlich das umflossene Land, nach der Urwurzel „stru-“ fließen (Struga-Fluß). 60 km südwestlich an der mecklenburgischen Küste bei Alt-Gaarz trägt eine gleichartige Halbinsel denselben Namen „Wustrow“; auch sie ist erst durch neuere Anschwemmung verlandet.

dänischen Trajektdampfer verläßt bei unserer Annäherung den Hafen. Es war nun die Frage, ob wir zwischen den beiden 400 Meter ins Meer vorspringenden Molen in die Warnow einlaufen oder im Seebade landen sollten. Wir entschieden uns für letzteres. Der Wind hatte aufgefrischt und wieder gedreht; hinter den Molen empfing uns die durch Rückstau besonders heftige Brandung mit ihren unangenehm spitzen, kurzen Wellen — ohne Schutzrock wären wir „vollgeschlagen“ und dann wohl gegen die Felsen der Mole geschleudert worden. Wir hielten auf das Herrenbad; es war noch recht belebt, durch Zuruf warnten wir die Badenden vor unserer scharfen



Rast am Strande.

Attacke, einer von ihnen überhörte im Rausch der Brandung den Ruf, ich mußte seitwärts ausweichen, um ihn nicht mit der eisenbeschlagenen Spitze des Kahns zu rammen, wurde von einer Sturzwelle quer geworfen und kenterte auf ein Haar kurz vor der Landung. Der grobe polizeiwidrige Einbruch in das friedliche Gehege wurde jedoch von Bademeister und -Gästen aufs freundlichste begrüßt und unterstützt, die Boote unter der Anstalt geborgen. Es war ein heißer Tag gewesen; 30 km, zur Hälfte mit konträrem Wind — Verpflegung und Betten in dem vortrefflichen Gasthof von Hübner waren wohlverdient.

13. Juli.

Die Ausfahrt aus dem Herrenbad durch immer noch belebte Brandung erfolgt ohne „Reibungen“, der Herr Bademeister fotografiert uns vom Sprungbrett aus und reicht dann den

Kasten an langer Stange nach. Eine freundliche Briese steht von Nordost — das einzige Mal auf der ganzen Reise! Wir fahren deshalb zunächst „auf die Höhe“, d. h. etwa 2 km von der Küste ab und können nun endlich mal wieder die Schirme spannen. Eine herrliche Fahrt beginnt; flott und leicht gleiten wir an der mecklenburgischen Küste hin, die hier einen ganz eigenen Charakter annimmt. An Stelle der flachen Dünen treten schroffe Klippen, der Strand ist meist steinig; die Äcker reichen bis hart an den Steilhang, prachtvolle Weizenfelder zeugen von der Kraft des Bodens. Eine Lücke zeigt sich zwischen den Uferhöhen nur zwei Meilen hinter Warne-



Auf der Suche nach der Insel Lieps.

münde; hier werden sie durch einen von Menschenhand geschütteten, 3 km langen Wall abgelöst, welcher die Niederung des Conventer Sees mit den Doberaner Wiesen gegen den Einbruch der Ostsee schützt. Der Sage nach türmten ihn die Meerfluten selber auf das Gebet der Zisterzienser Mönche vom Doberaner Kloster zum Schutz des geweihten Landes. Still und verlassen liegt das verkrachte Seebad Heiligendamm, leblos der antike Theaterbau und die vornehmen Paläste. Dann folgen die freundlichen bunten Strandbilder der Bäder von Brunshaupten und Arendsee. Hinter dem „Trollegrund“ biegt sich die Küste schärfer nach Südwesten; mit vollem achterlichen Wind kommen wir an Alt-Garz vorbei mit seinem alter-

tümlichen Kirchturm. Das Titelbild zeigt die schöne flotte Fahrt; den scharfen Segeldruck zeigt die tiefe Lage der vorderen Kajakhälfte. Am Ende der Halbinsel Wustrow ladet eine sandige Landzunge zur Lagerrast, aber wir machen heute Rekord, überfahren ohne Aufenthalt die 5 km breite Bucht von Langwerder und landen gegen 6 Uhr abends auf der Insel Poel beim kleinen Badeort Schwarzbusch — 52 km waren in 9 Stunden fast ohne Paddelschlag zurückgelegt!

14. Juli.

Der gestrige Ruhetag wurde heute gründlich wett gemacht. Der Westwind blies uns wieder kräftig gerade ins Gesicht. Dabei galt es, die Meeresbucht von Wismar auf 9 km zu überqueren, welche tief ins Land schneidet und bei der die vorsichtige Küstenfahrt besonders zeitraubend erschien. Als Sicherheitsetappe sollte „die Lieps“ dienen, eine halbwegs auf der Karte verzeichnete Insel. Die See ging hoch, die Gegenküste war im Morgennebel schwer zu erkennen, langsam nur kommen wir vorwärts, wie stets im rauhen Wetter, fahren wir dicht beieinander, denn auf wenige hundert Meter verlor man in der Dünung den Gefährten aus dem Auge. Nach dreistündiger schwerer Arbeit ist die Lieps noch immer nicht in Sicht und schon wollen wir sie von der Karte streichen gleich jenem türkischen Admiral, der die Insel Malta erobern sollte, sie nicht fand und mit der Flotte heimkehrend meldete: „Malta jok“ (Malta gibt's nicht!). Da endlich taucht sie auf, ganz nahe vor uns als flache Sandbank von 30 m Breite, einen Kilometer lang gestreckt; um die Mitte vorigen Jahrhunderts sollen drei Bauernhöfe auf dem großen fruchtbaren Eilande gelegen haben, das auf der Generalstabskarte noch halbmondförmig durch die Untersee-Horizontale „2“ (Meter) mit Längsdurchmesser 3 km und Querentfernung 1 km angedeutet ist, und zwar als Halbinsel, in Verlängerung des „Huk“ benannten Landvorsprunges beim Dorfe Tarnowitz. Nirgends traf ich auf meinen vielen Küstenfahrten zwischen Kiel und Memel auf ein besseres Beispiel der Küstenabnagung durch die Ostsee, von der Gustav Braun sagt*), daß „der südbaltische Küstenbezirk in junger Zeit eine Senkung von über 30 m erlitten habe“. Auch der Name der Insel, von lipa, Linde, ganz gleich der slavischen Benennung der Stadt Leipzig (Libzi, Libz), deutet auf einstigen fruchtbaren, bewaldeten Boden.

Warm scheint die Sonne; fernab liegen Küste und Menschengetriebe, nur mit Scharen von Möven teilen wir den Besitz der Insel — ein ideales Biwak, der Höhepunkt unserer Fahrt!

*) Studien an Europ. Flachlandküsten. Zeitschr. der Ges. f. Erdkunde 1911, Nr. 8, S. 545.

Die „30-Mark-Jubiläumsflasche“ besten Rüdesheimers, die der Oberregierungsrat und Dezerent für Domänen, Forsten und — Weinberge des Bezirks Wiesbaden mitführte, hier kam sie zur Geltung. Schnell sind die Boote ans Ufer gezogen, das Lager aufgeschlagen, abgekocht. Dann ruhen wir aus am Busen von Mutter Natur, still, glücklich, rings umher rauscht das Meer, Freud' und Leid in 30 Jahren ziehen am Geiste vorüber, langsam sinken die Augen zum Schlaf — — — „Donnerwetter, der „Salm“ geht ab“ — so fährt der Alarmruf meines Freundes hinein in den Traum der Erinnerung, wahrhaftig, da treibt der brave Kahn friedlich vor dem Winde ostwärts



Skandinavische Blöcke auf Mecklenburgischem Strande.

in die See. Mit langen Sätzen durch das seichte Wasser wird er verfolgt und ergriffen, aber die westliche Flut leckt schon nahe am Zelt, schleunigst müssen wir aufbrechen, von neuem beginnt der Kampf, 6 km weit, viele Stunden lang, einmal, bei einer Untiefe nahe am Huk, müssen wir heraus aus den Booten und treideln, mit sinkender Sonne und sinkenden Kräften setzt uns die Brandung vor Boltenhagen auf den Strand. Es ist ein reizendes Seebad mit vielen im Grün versteckten Einzelsiedlungen, in deren einer, „Villa Waldfrieden“, wir beste Aufnahme finden. Jede hat ihre eigene kleine Badeanstalt, eine vortreffliche Einrichtung, die ich anderorts noch nicht beobachtete.

15. und 16. Juli.

Die Ausfahrt mit Steuereinsätzen wurde glücklich bewirkt, trotz hoher Brandung, dank der Hilfe badender Herren aus

unserer Kolonie. Auch ging's leidlich vorwärts unter Land, bis zum großen Klütz-höved*). Dann packte uns wieder der West, die See wurde immer böser und die Lage verschärft dadurch, daß die Küste auch hier in lehmigem Steilhang abfällt und mit skandinavischem Gletschergeschiebe besäet ist, zum Teil riesige, weit ins Meer zerstreute Blöcke, die jede Annäherung verbieten. Schon wollten wir das Ringen aufgeben und vor dem Winde nach Boltenhagen zurücklaufen, als wir am Ufer zwei badende Männer gewahrten und dort auf eine Sandstelle schließen durften. Wir wagten deshalb eine Notlandung, diesmal aber wegen der engen Einfahrt Front zum Ufer, und wurden unversehrt auf den Strand gesetzt. Und gastlich wie dieser waren auch seine Bewohner. Die Badenden waren Herr Honerla, Besitzer des Gutes Warnckenhagen ($\frac{1}{2}$ Meile von der Küste), mit Sohn, unter dessen Dache wir 36 Stunden lang die freundlichste Aufnahme fanden; so lange hielt der Weststurm an. Die Kajaks blieben im Ufergebüsch, wohl versteckt, wie wir meinten; doch tags darauf lief Meldung von Fischern ein, beim Gemeindevorsteher, es seien zwei Boote „angetrieben“. Den Inhalt fanden wir gründlich durchsucht bis in den entlegensten Stauraum, aber kein Stück des vermeintlichen Strandgutes fehlte, selbst die große Rumflasche war nur berochen worden — gewiß ein Zeichen der Ehrlichkeit der Eingeborenen. Im übrigen war am folgenden Tage (Sonntag) eine Ablösung der Muskelgruppen recht willkommen. Wir machten einen herrlichen Marsch am Strande zu den Braaker Höhen, einem Aussichtspunkt auf dem klippigen Steilufer, umgeben von wunderbarem Eichenhochwald, ein seltener Anblick so nahe der Ostsee, und luden dann unsere freundlichen Wirte zum Seemannsmahle am Strande.

17. Juli.

Heute früh konnten wir wieder in See stechen. Leichter Nebel lag auf dem ruhig atmenden Meere, als wir um 5 Uhr früh in die Kajaks stiegen und in drei Stunden die 16 km lange gerade Küstenstrecke bis Travemünde zurücklegten. Merkwürdig — die Fahrt im glatten Wasser geht schneller, aber ermüdet eher als der Tanz über das bewegte Meer; ähnlich wie Auf- und Abstieg beim Gebirgsmarsch weniger anstrengt, als der gleichmäßige Marsch auf der glatten Straße. In Travemünde wurden die Boote gleich rechts am Hafeneingang beim Lübecker Jacht-Club gut untergebracht; wir fuhren dann mit der Bahn in $\frac{3}{4}$ Stunden nach Lübeck, nahmen Quartier im Deutschen Hause (sehr zu empfehlen) und besichtigten die alte Hansestadt.

*) Höved, Höft = niederdeutsch Haupt, Kopf, Kap.

18. Juli.

Zwei Wege nach Hamburg stehen zur Wahl: durch den Elbe-Travekanal über Lauenburg oder nach Kiel übers Meer. Wind und Wetter weisen letzteren Kurs; es weht eine mäßige Südwestbrise, vor der wir vormittags aus der Travemündung über die Lübecker Bucht auf den Leuchtturm am Pelzer Haken zu segeln, von hier weiter längs der holsteinischen Küste. Diese ist noch bis Seebad Grömitz klippig gestaltet, wenn auch nicht so schroff wie die mecklenburgische; dann beginnt ein hoher künstlicher Damm, der sich 9 km bis nahe an Dahmeshöved heranzieht und das flache Hinterland gegen das Meer schützt; der größte Teil dieser jetzt äußerst ergiebigen und fruchtbaren Marsch war bis vor kurzem von dem etwa 4000 ha großen



Mecklenburgische Küste bei Brocker Höhen.

Klostersee ausgefüllt, der durch ein gewaltiges Pumpwerk 2 km südwestlich des Seebades Kellenhusen ausgeschöpft wurde; auch jetzt ist dort noch dauernd ein starker Windmotor in Betrieb; rings um das ehemalige Seebecken läuft ein riesiger Fanggraben, der in zwei Schleusen zu beiden Seiten der Pumpstation ins Meer mündet. Das Land liegt im Mittel nur $\frac{1}{3}$ m über dem normalen Meeresstand. 4 km dahinter endigt der Damm, die Küste hebt sich bis zum Leuchtturm von Dahmeshöved, senkt sich bis Dahme, und nördlich davon werden die Klippen wieder von dem Damm abgelöst, der zum Schutze des Gruber Tieflandes auf 5 fernere Kilometer erbaut wurde. Dahme ist ein aufstrebender Badeort mit Omnibusverbindung nach Station Lensahn i. H. (16 km) und täglichem Verkehr der

Dampfer Lübeck—Fehmarn—Kiel. Was mir besonders gefiel, waren außer der großen Schiffsbrücke 7 Stege für Sportboote aller Art und der lebhafteste Ruderbootbetrieb, leider sah ich kein einziges Kajak. Wir fanden gutes Quartier mit Seeblick bei Schidlowski.

19. Juli.

Der Wind hatte sich wieder NW. gedreht; aber er blies nicht stark, unter Land winkte bis zum Fehmarn-Sund schöne Meerfahrt, aber mein lieber Wasserbruder drängte nach Hause und wir wählten deshalb den halb so weiten „Landweg“, der hier den Holsteiner Ostzipfel abschneidet*). 1½ km hinter Dahme gelangen wir über ein Stauwehr mit Übertragen in den Dahmer See, von hier (2 km) in den großen Gruber See, und weiter (7 km) durch den langgestreckten Gaarzer See (3 km) bis an den Oldenburger Graben. Diese Holsteiner Wasserflächen haben mit dem Toten Meere die Ähnlichkeit, daß sie unter dem Meeresspiegel liegen, freilich nur 1,5 m statt 400. Der genannte Graben ist ein durch die großen „Brocks“ teils gestochener, teils vertiefter Schiffahrtskanal für flache Fahrzeuge. Am Nordende des Städtchens Oldenburg, an dem wir vorüberpaddeln, ragt 50 Fuß hoch die Alte (olde) Burg der Obotriten, in der nach ihrer Niederwerfung Kaiser Otto I. im Jahre 952 ein Bistum stiftete, das erst 1163 nach Lübeck verlegt wurde. Die Reise durch das träge, torfbraune Kanalwasser (7 km) mit wiederholtem Umtragen an niedrigen Brücken, und den folgenden krautigen Dannauer See (4½ km) behagt uns wenig, und freudig grüßen wir gegen 1 Uhr mittags das Meer. Mit ihm ist der Dannauer See nahe am Bröckkrug durch eine starke Stauschleuse verbunden, deren weiße Mauer seewärts sichtbar ist. Es folgt ein herrliches Lager an völlig einsamem Strande mit schönem Bade, ergiebigem Abkochen und langer Siesta. Ein milder Zephyr treibt die Wogen leicht zum Ufer. Gegen Abend bringt uns eine kurze Fahrt (7 km) zum kleinen friedlichen Seebade von Hohwacht mit freundlicher Aufnahme bei Bianconi.

20. Juli.

Heute wäre mal ein Südostwind am Platze gewesen; den scheint es aber auf der Ostsee überhaupt nicht zu geben. 40 km bis zum Kaiser-Wilhelm-Panal per Paddel, so hieß deshalb der

*) Für den Fall von zu schlechtem Wetter hatte ich noch ein längeres Abschneiden des Seeweges geplant: Von Neustadt an der Lübschen Bucht per Bahn (15 km) nach Eutin, von hier durch die „Holsteinsche Schweiz“, d. i. das Seengebiet von Eutin-Plön, in die Schwentine, und auf ihr stromab über Wahlstorf-Preetz nach Kiel.

Dienstzettel. Die Ufer dieses Obotriten-Landes sind merkwürdig einsam; bis zur Einfahrt in die Kieler Förde bei Bad Stein ist keine größere Siedelung sichtbar; nur die buntbewimpelten Badehäuser von Neu-Schönberg unterbrechen das starre Bild des hohen Deiches, mit dem hier wieder auf 15 km Küstlänge fruchtbares Weideland, eingepoldert, dem Meeres abgerungen wurde. Gegen Mittag erblicken wir auf dem Westrande der Kieler Bucht Fort Falckenstein, bald darauf ihm gegenüber Fort Stosch, die vordersten Posten der Abwehr an engster Stelle der Einfahrt, ein Kilometer — gerade so weit wie die kleinste Entfernung zwischen Europa und Asien im Bosphorus — dann grüßen uns der Leuchtturm von Friedrichs-ort, die Kasernen, links die starke Batterie von Möltenort und endlich, am Nordrand der Holtenauer Schleuse hochragend, das Kaiser-Denkmal, ein herrliches Standbild des „Alten Wilhelm“, aus Erz gegossen, zu seinen Füßen zwei riesige Germanen (Seemacht und Handel). Mit Begeisterung fahren wir in den Außenhafen, um am Ende eines Schleppzuges festzumachen, der gerade die Schleuse passieren soll. Doch unsanft wird die vaterländische Hurrastimmung gedämpft durch eine grobe Belchrung des Schleusenwärters von der Mauer herab, daß wir im Kanal nichts zu suchen hätten! — § 3 der Betriebsordnung vom 1. August 1900:

„Die Kanalverwaltung behält sich vor, offene oder nicht voll gedeckte Fahrzeuge, wenn sie nicht mindestens 0,50 m Freibord haben, ganz zurückzuweisen, oder ihre Zulassung zur Kanalfahrt von der Erfüllung bestimmter Bedingungen abhängig zu machen.“ — — —

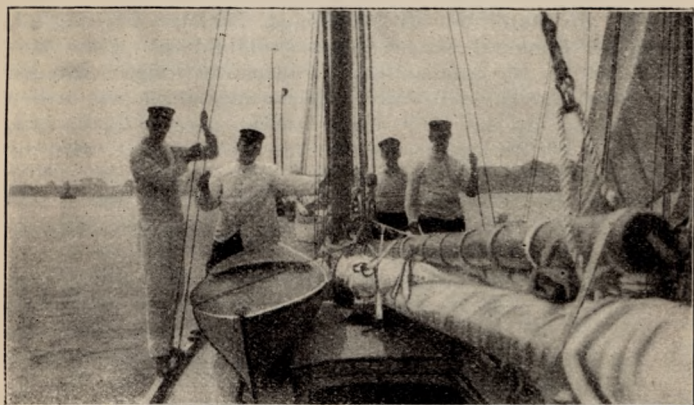
Da saßen wir mit unserer großartigen Erfahrung und Technik! Hätte ich doch O. Rupertis Führer für Wanderruderer*) schon gehabt — da ist Seite 297 das Verbot zu lesen. Nun schien guter Rat teuer. Der Grund des Verbots soll in der Gefahr liegen, daß leichte Boote durch den an den Kanalwänden rückstauenden „Sog“ der großen Segelschiffe in den Bereich der Schrauben gezogen werden können. Ich glaube nicht, daß Kajaks und flotte Sportboote bei geschickter Lenkung dem ausgesetzt sind, zumal der eigentliche Sog unter ihrem Tiefgang läuft; aber zu einer Diskussion mit der höheren Behörde um Sondererlaubnis war hier nicht Zeit und Ort. Da zeigte sich in der Not ein Ausweg. Am Ende des Schleppzuges hing der Kutter „Seeschwalbe“, der mit seinem Besitzer, Herrn Kaufmann Saft aus Hamburg, von einer Sportreise in die dänischen Gewässer heimkehrte. Mit freundlicher Erlaubnis und Hilfe

*) Berlin 1910. Wassersport-Verlag, Friedrichstr. 239.

der Mannschaft wurden beide Kajaks schnell an Bord des Kutters geheißt und auf Steuer- und Backbord befestigt. So waren wir vor dem Schleusen-Cerberus geborgen, konnten Quartier im nahen „Hotel International“ aufsuchen und abends von der Bellevueterrasse bei Düsternbrook den herrlichen Blick auf die Förhde bei Sonnenuntergang genießen.

21. Juli.

Mit einiger Verspätung lichtete unser Schleppzug gegen 7 Uhr die Anker. Unser Leben auf der „Seeschwalbe“ gestaltete sich höchst kameradschaftlich und komfortabel, die Durchfahrt des Kanals außerordentlich interessant, trotz wiederholten vielständigen Stilliegens an den „Weichen“, zu dem



An Bord der Seeschwalbe.

wir beim Kreuzen mit größeren Schiffen gezwungen waren. Im ganzen gab es 7 Stunden Aufenthalt, den längsten von 3 Stunden beim Passieren eines Pulverschiffes. Diese Verkehrshindernisse werden beseitigt nach Vollendung der riesigen Erweiterungsbauten, die wir auf der östlichen Strecke bis Rendsburg schon beobachten konnten. Hinter der prächtigen Levensauer Hochbrücke erhält zwar das bis dahin anmutige Landschaftsbild eintönigen Charakter, aber die großartige Wasserchaussee bietet dauernd wechselnde, anregende Bilder. Der Verkehr ist nach sehr scharfen Bestimmungen durch Drahtverbindung und optische Signale geregelt; nachts die ganze 99 km lange Strecke elektrisch beleuchtet.

Hinter der die Gewässer der Wilsterau einlassenden Kammer-schleuse bei „Kilometer 82“ konnten wir mit den Kajaks in die

Stör abbiegen und auf diesem Fluß abwärts bei Glückstadt in die Elbe gelangen. Aber angesichts des stillen Wetters blieben wir im Schleppzuge und setzten, spät 11 Uhr vor Brunsbüttel ankommend, unsere Boote vor der großen Schleuse auf die Reibehölzer, das sind $1\frac{1}{2}$ m breite schwimmende Bohlengänge, zur Sicherung und Ausladung der an den Kanalmauern ankern den Schiffe. Noch gegen Mitternacht wurden die recht unständlichen Vorbereitungen zum Durchgang der Schleuse mit Hilfe des sehr gefälligen Hafenmeisters Scharmann erledigt — vier Formulare auszufüllen! — ehe wir durch das dunkle Hafengelände tappend das „Bahnhofshotel“ (10 Minuten von der Schleuse) zu kurzer Ruhe erreichten.

22. Juli.

Auf unserer ganzen bisherigen Reise hatten wir keine besondere Eile angewendet, wir paddelten mit Behagen und — mit Vorsicht. Auf unserm Wege liegt Hamburg von Binz rund 540 km entfernt; das macht im Durchschnitt vom 5. bis 22. Juli 30 km täglich. Heute (Sonnabend) aber war „Rekordfahrt“ nötig. Aus verschiedenen Gründen sollte mit Wochenschluß in Blankenese vor Hamburg die Sache enden. Von Brunsbüttel dorthin sind 62 km. Wetter war tadellos, aber die Hauptrücksicht galt dem Wechsel der Gezeiten. Flut und Ebbe auf der Niederelbe wirken bis Lauenburg — 140 km! Flußströmung spielt dabei eine geringe Rolle. Windrichtung hat schon etwas mehr Einfluß. Um 3,30 Uhr vormittags, nach den amtlichen Tabellen, begann heute die Flut in Cuxhaven, dann war sie gegen 5 Uhr vor Brunsbüttel zu erwarten, $3\frac{1}{2}$ Stunden später vor Blankenese, dort „steht“ sie etwa 5 Stunden — in etwa $8\frac{1}{2}$ Stunden mußte also die Entfernung geschafft sein, $7\frac{1}{2}$ km pro Stunde ohne Ruhepause! Die Flut treibt ein leichtes Boot stromauf etwa 4 km pro Stunde; dazu $3\frac{1}{2}$ km eigene Kraft. Theoretisch war also der Rekord zu leisten, aber in praxi? —

Drei Uhr springen wir aus den Betten, fünf Uhr geht's durch die Schleuse, mit Hurra in die Nordsee, so darf man hier den 4 km breiten Strom schon nennen; die Sonne strahlt über die leicht gekräuselte Fläche, feiner Morgennebel verhüllt das Südufer, es ist überwältigend schön, die Hurrastimmung sinkt zur Andacht, man fühlt den Sinn der Worte: „Der Geist Gottes schwebt über den Wassern.“ Wieder schweift die Erinnerung zurück in die Zeit vor 30 Jahren, zur Schlußfahrt auf der Schelde hinauf bis unter die Mauern von Antwerpen, getragen vom Meere wie einst die Wassergeusen*). Noch ist wenig Leben auf dem Strom, sie haben die Nacht hindurch ge-

*) Freie Rheinfahrt, Seite 96.

wartet, aber jetzt lichten sie Anker, die Schiffe aller Nationen, die hier durch Deutschlands Hauptmeerestor einfahren, vom riesigen Ozeandamper bis hinab zum Hamburger Ewer. Je weiter wir treiben, desto mehr verdichtet sich unsere Begleitung; von Brockdorf aus halten wir dauernd gegen das Westufer, wegen der Untiefen am Ostufer und wegen des Westwindes. Die Rhyndplate, eine lange Sandbank bei Glückstadt (21 km) ist schon zugedeckt. Bis in Höhe von Stade (41 km) geht der Kurs SSO., unsere Kräfte lassen allmählich nach, aber beim Fährhaus von Twilensfleth drehen wir gegen SO. und endlich — wird der Gegner zum Freunde, wir bekommen den Nordwest in den Rücken, können die Ruder einstecken, die Schirme spannen, Flut und achterlicher Wind wirken zusammen! Wohl mit 10 - km - Stundengeschwindigkeit geht es jetzt dem Ziel entgegen. Die roten Schifffahrtszeichen, starke verankerte Holzsäulen, welche in Abstand von 500 m das Fahrwasser bezeichnen und deren Schräglage stromauf den Druck der Flut andeutet, beginnen sich aufzurichten — sobald sie sich nach rückwärts neigen, ist die Ebbe da — jetzt stehen sie senkrecht, aber da liegt auch schon Blankenese vor uns, noch wenige Minuten Fahrt und wir landen kurz nach 1 Uhr auf sandigem Strande am Westend der Hamburger Vorstadt. Es ist erreicht! Die Kajaks finden liebevolle Aufnahme bei Bootsbauer Schuldt, einem alten Freunde seit der Fahrt von 1909*), der für den Rücktransport nach Binz sorgt, und wir vortreffliches Quartier im nahen „Elbkurhaus“ zu Mühlenberg.

Oft ist mir beim Erzählen unserer Erlebnisse gesagt worden: War die Sache nicht sehr gefährlich? — mit gutem Gewissen konnte ich dies stets verneinen. Irgendeine Gefahr ist mit jedem Sport verbunden, mehr Aussicht, zu Schaden zu kommen, hat man sicher im Hochgebirge, beim Reitsport, beim Segeln, als beim Paddeln an der Meeresküste. Die meisten Chancen eines frühen Todes aber bringt gut Essen, viel Trinken und Faulenzen! Der Hauptvorteil solcher Fahrt besteht darin, daß man den Gradmesser der Körperleistung wieder höher schraubt, die ganze Lebensführung danach einstimmt und sich nicht vorzeitig zum alten Eisen werfen läßt. Es ist tief bedauerlich, wie gerade in unsern Clubs meist schon mit 30 Jahren, oft vorher, die Liste der „Alten Herren“ beginnt, die ihre Begeisterung für den Rudersport lediglich durch „Farbentragen“ und

*) „Von Wannsee nach Hamburg im Damenskuller.“ Freie Rheinfahrt (Anhang III) S. 132.

„Hip Hip Hurra“-Schreien bei der Regatta betätigen. Freilich nicht jedermanns Sache ist es, mit Jahren über fünfzig im Rollsitz und Gleichtakt gemeinsamen Schlages sich die Knochen turnerisch drillen zu lassen. Da verzichtet man gern auf den „gymnastisch höheren Wert“ der Arbeit im Gig- und Skullboot, greift zum Paddel, streckt sich behaglich angelehnt im Reiseboot, macht so viel Schläge wie man will und empfindet ohne Zwang und Eile reinsten Genuß der Natur. Dabei kann ich aber ausdrücklich betonen, daß wir beide nach den ersten Reisetagen die gleiche Ausdauer wie vor dreißig Jahren in uns fühlten, von der ganzen Fahrt den besten Gesundheitserfolg verspürten und schon jetzt die nächste Meerfahrt von Rügen ostwärts planen.

Der Bericht soll nicht endigen, ohne daß desjenigen Forschers gedacht wird, der uns am schönsten erzählt hat von jenem Volk am nördlichen Eismeer, dessen erste Lebensbedingung das Kajak ist, das „Männerboot“, wie es in der Grönländersprache heißt, im Gegensatz zum „Umiak“, zum großen offenen „Weiberboot“. In seinem „Eskimoleben“*) widmet Fridtjof Nansen dem Kajak zwei besondere Kapitel, beschreibt bis ins kleinste die Technik der Herstellung dieses „ohne Vergleich besten einsitzigen Bootes der Erde“ und schildert dann die Verwendung mit poetischem Schwunge und dramatischem Geschick. Mit seiner Mannbarkeit wird das Kajak Lebensgefährte des Polarbewohners; mit ihm fährt er furchtlos durch Wellen und Eis. In Pelzwerk gehüllt, wasserdicht eingeschnürt in eine Öffnung von Hüftweite, neben sich den Wurfspieß am Laufseil, durchstößt er jede Brandung, kentert und taucht empor mit dem Drucke des Paddels, harpuniert Seehund, Robbe und Wal, erwirbt so den einzigen Unterhalt für Weib und Kind und bezahlt oft mit seinem Leben in diesem Kampfe ums Dasein. „Der Kajakfang ist ein herrlicher Sport, ein spielender Tanz mit dem Meer und dem Tode; man kann nichts Stolzers sehen als diesen Kampf gegen die Wellen, die den Ruderer begraben. Oder wenn die Schar der Boote, von Unwetter draußen überfallen, zum Lande eilt gleich schwarzen Sturmvögeln vor dem Winde hersausend, gefolgt von den rollenden Bergen der See. Dann wirbeln die Ruder durch Wasser und Luft, der Körper leicht vornübergeneigt, der Kopf, nach Sturzwellen ausspähend, wendet häufig zurück, alles ist Leben und Mut, wenn auch das Meer ringsum einem schwarzen, schäumenden Schlunde gleicht.“

*) Aus dem Norwegischen übersetzt von M. Langfeldt, Berlin W 9, G. H. Meyer 1903.

Von Bedeutung ist schließlich auch der Unterschied zwischen Kano und Kajak, den Nansen entwickelt an der Hand der Geschichte seiner Freunde, der Eskimos. Er nimmt dabei an, daß ihre Vorfahren einst im Innern Alaskas lebten und außer der Jagd auf dem Lande auf den Flüssen und Seen Fischfang trieben in „Kanos“ von Birkenrinden oder aus hohlen Bäumen, wie es die Indianer im nordwestlichen Alaska noch heute tun. Von kriegerischen Indianerstämmen verdrängt, seien sie dann die Flüsse hinabgezogen, hätten in der Flußmündung Seegang kennen gelernt und, da die Waldbäume spärlicher wurden, je mehr sie sich dem Meere näherten, die Bootsrippen mit den Fellen gefangener Seetiere bezogen, das Deck geschlossen und allmählich die vielen eigenartigen, bewunderungswürdigen Fanggeräte erfunden, die noch immer vervollkommnet werden. Damit war das Kajak fertig.“ Hiernach bewilligt also der berühmte Forscher nur einem wasserdicht abgedeckten Boote die Bezeichnung „Kajak“ und auch mein Vorschlag dürfte begründet sein, es unter diesem Namen bei uns einzuführen. Jedenfalls spreche ich die Hoffnung aus, daß unter meinen deutschen Paddelkameraden sich recht viele vom Kano- zum Kajakfahrer fortbilden und diesen herrlichen Sport ins höhere Alter hinüberretten. —

Alt werden steht in Gottes Gunst,
Jung bleiben — das ist Lebenskunst!



Verzeichnis empfehlenswerter Bezugsquellen:

Ruderboote — Canoes — Ruder und Skulls

J. F. Becker, Glücksburg (Angeln-Ostsee)
Havel-Werft vorm. Hoffmann & Co. G. m. b. H., Potsdam
Ferdinand Leux, Frankfurt a. M.
Fr. Lürssen, Aumund-Vegesack b. Bremen
Emil Praetzel & H. Bormann, Friedrichshagen b. Berlin
Joh. Ratz, St. Gilgen
Aug. Stämpfli, Zedlitz-Breslau I

Anstrichmittel: Farben und Lacke

Beck, Koller & Co., Berlin SO, Köpenicker Str. 113
Hugo Lenssen, Zeitz
Max Schindler, Berlin SO 26, Oranienstr. 24

Artikel für Bekleidung und Ausrüstung — Karten — Photogr. Bedarfsartikel

Akt.-Ges. für Anilin-Fabrikation, Berlin SO 36
Gea-Verlag G. m. b. H., Berlin W35, Potsdamer Str. 110
G. & J. Langhagel, Hamburg, Anckelmannstr. 90
Max Schindler, Berlin SO 26, Oranienstr. 24

Vereinsabzeichen

Berliner Medaillen-Münze Otto Oertel, Berlin NO

AUG. STÄMPFLI

BOOTBAUEREI

ZEDLITZ-BRESLAU I

RENN-, VERGNÜGUNGSBOOTE

RUDER- & SKULL-FABRIK FRIEDRICHSHAGEN

● ● ● BEI BERLIN ● ● ●

EMIL PRAETZEL

&

H. BORRMANN



B. & J. Langhagel

Hamburg 25 Anckelmannstr. 90

Mosetich-Batist . . .	Canoe-Jacke M.	10.50
leicht und . . .	Südwester	„ 2.50
wasserdicht . . .	Regenmantel	„ 18.—

für Herren und Damen – Versand nur gegen Nachnahme oder vorherige Einfindung des Betrags

BITTE BEACHTEN SIE GENAU
DAS ANLIEGENDE VERZEICH-
NIS EMPFEHLENSWERTER SPORT-

LITERATUR

Fr. Cürssen, Yacht- und Bootswerft

Humund=Degesack b. Bremen

**Sportboote,
Segel- u. Motoryachten**

modernster Konstruktion und Bauart

Beck, Koller & Co.

Berlin SO * Wien I

Köpenickerstr. 113 Schellinggasse 14-16

Lack- und Farbenfabriken

Spez.: Bootslacke

unerreicht in hohem Glanz und großer Dauerhaftigkeit, unempfindlich gegen Nässe und Kälte.

Bekace - Abbeizmittel

ein ausgezeichnetes Farben- und Lack-Entfernungsmittel, das nicht ätzt.

Johann Ratz, St. Gilgen

Salzkammergut (Österreich)

Bau von Segeljachten, Motorbooten

Beibooten und Ruderbooten aller Art

Kostenanschläge stehen auf Wunsch zur Verfügung

Die Qualität macht's!

Boots- u. Yachtlacke

farblos, sowie weiß und buntfarbig,
hochglänzend, regen- und wetterbeständig,
garantiert, unter Wasser (Süß- u. Seewasser)
nicht weiß werdend, von Behörden und Ver-
einen anerkannt und bezogen, ferner „Lack-
teufel“ zum Abbeizen alter Anstriche.

HUGO LENSSEN, ZEITZ
Chemische Lackfabrik

Vertreter für Großberlin: H. SCHREPPFER,
NEUKÖLLN, Münchener Str. 14—15

Die Qualität macht's!

Die Qualität macht's!

Die Qualität macht's!

FERDINAND LEUX

GEGR. 1855

BOOTBAUEREI

TEL. 7511

FRANKFURT AM MAIN — NIEDERRAD

RUDERBOOTE

RUDER UND SKULLS, MOTORBOOTE

Seehundcanoe



glänzend bewährt
vom Quell zum Meer
auf Jagd und Reise

(ein- und zweiseitig, Grönland-
und Canadatyp, Falcanoës)

Man verlange Preisliste direkt von der Fabrik

J. F. Becker, Glücksburg (Angeln-Ostsee)



Hoots - u. Vuchthöcke

...

...

...

FERDINAND I. KÖNIG

...

...

Sechste Klasse

...

...

KOLEKCJA
SWF UJ

A

475

Biblioteka Gl. AWF w Krakowie



1800053422