

Der
Rudersport
von
J. W. u. Fr. Scheibert



Biblioteka Gl. AWF w Krakowie



1800061702

M. 5

46823

401

~~402~~

Bibliothek für Sport und Spiel

Der
Rudersport

von

J. W. und Fr. Scheibert

Mit 46 Abbildungen

~~Z BIBLIOTEKI~~

~~c. k. kursu naukowego gimnastycznego~~

~~W KRAKOWIE.~~

~~c. k. kursu nauki gimnastycznej~~

~~W KRAKOWIE.~~

Leipzig

Grethlein & Co.



46883

Alle Rechte von der Verlagsabhandlung vorbehalten.



647

Bootbauerei
von
Ernst Perdess

Coepenick bei Berlin

**Renn- und Vergnügungs-Boote
Riemen und Skulls**

Spamersche Buchdruckerei, Leipzig.

97.123

Inhalt.

	Seite
Vorwort	6
I. Abschnitt.	
Einleitung und Geschichtliches	8
Wie werde ich Ruderer?	19
II. Abschnitt.	
Familien-Rudern	22
Überwinterung	29
Instandsetzung des Bootes	33
III. Abschnitt.	
Schüler-Rudern	36
Schüler-Rudervereine	38
Gründung und Material	39
Tourenfahrt für Schüler	43
Schüler-Training	50
IV. Abschnitt.	
Das sportliche Rudermaterial	53
Die Ruder	53
Kehl-Ruder	55
Behandlung der Riemen	56
Die Auflagen der Ruder	57
Das Steuer	59
Die Rollsitze	59
Die Trittbretter	60
Schwerter	60
Der Bootskörper	61
Das Tourenboot	66
Benennungen	69
V. Abschnitt.	
Die Mannschaft.	75

VI. Abschnitt.

Der Ruderschlag	80
Die Ruderkunst	80
Die heutige Ruderkunst	81
Das Paddeln	83
Besondere Rudermethoden	83
Der moderne Schlag	84
Der deutsche Schlag	85
Auslage	85
Durchzug	87
Vorgehen	90
Das Atemholen	93
Im Skullboot	95
Der Schlag	96

VII. Abschnitt.

Theorie des Ruderschlages	98
Theoretische Einleitungen	98
Zur Theorie des Ruderns	106

VIII. Abschnitt.

Das Training	111
Allgemeines	111
Vorbereiten der Mannschaft zum Training	112
Die Steuerleute	112
Die Pflege des Körpers für das Training	113
Die Arbeit	120
Die Trainer	120
Das Training	121
Das Übertrainieren	123
Ein Trainingstag	124
Das Bassinrudern	130

IX. Abschnitt.

Das Rennen	132
Vorbereitungen	132
Herbeischaffen des Materials	133
Die Mannschaften	134
Der Platz	135
Am Start	136
Das Rennen	137
Der Sieg	138
Am Ziel	139
Die Preise	139
Nachklänge	140
In Grünau	140

X. Abschnitt.	
Das Tourenrudern	147
Strafsrecht	157
Ausweich-Bestimmungen	158
XI. Abschnitt.	
Das Kanoe	159
Der Bau	160
Kanoe-Ankauf	166
Das Aufsere des Kanoes	168
Bau-Ausführung	169
Das Aufbewahren des Kanoes	172
XII. Abschnitt.	
Die Vereine	175
Das Bootshaus	175
Beschreibung des Bootshauses „Friede“	176
Der Vorstand	180
Alphabetisches Verzeichnis der gebräuch- lichsten sportlichen Benennungen	182

Vorwort.

Wenn wir es unternehmen, nach dem Erscheinen so mancher tüchtiger Schriften, noch ein Buch über den Rudersport zu schreiben, so thun wir dies in dem Bewußtsein, hier und da selbst erfahreneren Ruderern einiges Neues zu bringen, indem wir neben der praktischen auch der theoretischen Seite des Sportes besondere Aufmerksamkeit widmeten. Herr Ingenieur Hemme hat uns hierbei geschätzten Beistand geleistet. Die dem Büchlein angehängten Photographien sind für dieses Buch ausdrücklich von der bewährten Bootsbauerei Perdess-Koepenick angefertigt worden, wofür wir hier den besten Dank aussprechen.

Anderseits haben wir, entsprechend der Tendenz der Sportbibliothek, uns in hervorragender Weise an die Laien gewendet, und hier in erster Linie an die Eltern und die Jugend, beiden die Anleitung gebend, die heranwachsenden Knaben und sich selbst zum Besten des Körpers und Herzens in diese gesundeste aller Bewegungen einzuführen.

Derselbe Beweggrund regte uns an, dem Schüler-Rudern besondere Sorgfalt zu schenken, und zwar auf Grund der eigenen Erfahrungen eines der Verfasser, der selbst jahrelang einen Schülerklub erfolgreich geleitet hat. Wir haben uns hierbei trotz unserer Liebe für den Sport nicht zu Forderungen hinreißen lassen, die dem Wesen der Schule irgendwie schaden können, sondern im Gegenteil gesucht, in erster Linie deren

Streben und Zielen möglichst gerecht zu werden, so daß selbst der pedantischere Schulmann mit der Haltung unserer Darlegungen einverstanden sein dürfte.

Das Hauptgewicht ist natürlich auf das Training in rationeller Vorbereitung und Durchführung gelegt worden.

Das Verhalten vor und in den Rennen, deren Verlauf, auch das Wesen der so anregenden, Leib und Geist erfrischenden Tourenruderei und dem Kanoe-fahren ist die nötige Aufmerksamkeit geschenkt worden, in der Hoffnung, daß durch die Liebe, die die Verfasser zu dem Rudersport haben, auch neue Jünger für diese edle Kunst gewonnen und angehende Freunde des Sportes aufs neue begeistert werden, während die älteren Ruderer an der Lektüre des Buches fröhliche Erinnerungen wachrufen sollen.

Steglitz, im März 1902.

Die Verfasser.

I. Abschnitt.

Einleitung und Geschichtliches.

Uralt wie die Menschheit ist die Benutzung des Wassers als Verkehrsstrasse. Eisenbahnen fehlten bekanntlich; selbst die Strafsen waren mehr angedeutet, als ausgebaut und für den Verkehr schwerer Lasten nicht geeignet. Der große Wasserreichtum unseres Vaterlandes zwang an Flüssen und Seen zu häufigem Uferwechsel und schnitt im Frühjahr den Verkehr ganz ab, indem ganze Landniederungen sich in Seen und Moräste verwandelten. Naturgemäß wandte man sich den bequemeren, lastenschleppenden Wasserstraßen zu. Wenn es auch recht langsam ging, so reiste man doch recht angenehm und konnte sein halbes Haus mit-schleppen. Zeit war ja damals noch nicht Geld, sondern eher etwas, das totgeschlagen werden mußte.

Alle großen Handelsstraßen gingen an den Strömen entlang und für Deutschland lagen die großen Ströme recht günstig in den Haupthandelsrichtungen, die aus Ostindien, Konstantinopel, Venedig, Genua über die Alpen nach der Nordsee und Ostsee führten. Wie viel benutzt und wie einträglich dieser Verkehr war, wissen wir einmal aus dem Reichtum deutscher Bürger in den Hansestädten, die ja gewissermaßen einen großartigen kaufmännischen Verein bildeten, andererseits belehren uns die zahlreichen trotzigen Burgruinen am Rheinthal entlang, deren Besitzer auf Kosten der Kaufleute ein nach den hinterlassenen Beschreibungen ganz sachgemäßes Leben führten.

Die Eroberung Konstantinopels durch die Türken unterband uns diese Verkehrsader, der Stau wurde durch die Entdeckung des Seeweges nach Ostindien auf dem Meeresverkehr umgangen, Spanien, Holland, England, Frankreich strichen von jetzt ab die Reichtümer ein, und Deutschland „klickte durch die Röhre“, wie der Berliner sagt; er meint natürlich durch eine leere.

Mühsam sind wir bestrebt, uns unseren Platz an der Sonne wieder zu erringen, darum navigare necesse est.

Die Fahrzeuge der Altvorderen vervollkommneten sich vom Floß zum Einbaum, ihm folgte das Rinderkanoe und dann das aus Planken gezimmerte Boot.

Am Einbaum war ja die Form eine gegebene, man brannte einen hohlen Baum noch weiter aus und verpichte die Enden. Beim Bau der Kanoes und Boote konnte man seiner Kunst freien Lauf lassen. Solche Kanoes sind heute noch, wie wir später noch näher beweisen werden, das zweckmäßigste und sicherste Fahrzeug auf reisenden Gewässern und Stromschnellen und bieten einen wunderbar eleganten Verlauf der Linien. Es verkörpern sich in ihnen eben die Erfahrungen von Generationen.

Jede Änderung bedeutet hier eine Verschlechterung für den Gebrauch, den der Erbauer im Sinne hatte.

Ebenso ist es mit dem Kajak der Eskimos, welche wohl den kühnsten „Rudersport“ treiben. Mit Staunen und Bewunderung steht jeder Kenner vor solchem Jagdkajak. Das skiffartige Fahrzeug mit seiner klassisch verlaufenden, jedes Malerauge entzückenden Linienführung, seiner idealen Anpassung an die Anforderungen eines außerordentlich rasch fahrenden, schnell manövrierenden Jagdbootes in rauhem Gewässer, ist einfach etwas Vollendetes, an dem moderne Technik vielleicht nur im Material Verbesserungen bieten kann.

Der scharfe Verlauf der Wasserlinien ermöglicht ein rasches anstrengungsloses Fahren, der „Sprung“ des Fahrzeuges (das Ansteigen beider Enden) ermöglicht

diesem ein leichtes Mitheben mit den Wellen und dadurch ein trockenes Deck, während unsere geraden Skiffs durch diese hindurch bohren. Der tiefe Sitz des Paddelnden erhöht gegenüber dem verhältnismäßig hohen Sitze des Ruderers auf dem Rollsitze die Stabilität des Fahrzeuges. Man kann sich bei dessen Anblick wohl vorstellen, wie ein gekenterter, wasserdicht eingeschürter Eskimo sich gewandt mit dem Paddel wieder



Fig. 1. Wikingerschiff.

aufrichtet, was wir allerdings noch bei keinem Skiff-ruderer erlebt haben, trotzdem wir schon oft genug solche kentern sahen oder selber vom Skiff aus un-freiwillige Bäder nahmen.

Ebenso ihrem Zwecke angepaßt und von geradezu berückendem Linienverlauf sind die Formen der alten Wikingerboote; ihnen angenähert findet man noch heute die Formen der skandinavischen Boote, wie sie vor allem in den Fjords Norwegens heimisch sind. Sie segeln und rudern sich gut und nehmen die dort

recht unangenehmen Wellen sehr elastisch und trocken bleibend auf, der seitliche Überhang und die aufgezogenen Steven halten das Spritzwasser angenehm ab, während man bei gleichem Wellengange im gewöhnlichen Rudergigboot, aber auch in der höher und breiter gehaltenen Mietsgondel, bald einen nassen Rücken und nasse Füße haben würde.

Der Besucher unserer Ostseeküste findet übrigens eine ganz ähnliche Bootsform im Gebrauch der Küstenfischer. Wie schnell und seetüchtig diese unter Segel oder Ruder sind, ist in Sportkreisen allgemein bekannt Ihre sehr apart geschwungenen Linien machen sie auch zu beliebten Vorwürfen unserer Maler.

Die alten Wikinger werden bei ihren seemännischen Fertigkeiten wohl meistens zum bequemerem Segeln gegriffen haben und derweil „auf der Bärenhaut gelegen“, noch „eins“ getrunken und gesungen haben, während sie Boreas mit schäumendem Bug zu neuen Thaten geführt hat.

Anders lag die Sache im Mittelmeer bei den Griechen und Römern. Die hier viel öfter herrschenden Windstillen machten die Besegelung wertlos, die zahlreichen Inseln nötigten zu vielen Kursveränderungen, das Segeln gegen den Wind war damals noch nicht so weit fortgeschritten wie heute, man blieb dann einfach stecken. Durch die Engen schossen heftige Strömungen, die man nur bei günstigem Wind passieren konnte, so entschloß man sich zu dem zuverlässigeren Fortbewegungsmittel des Ruderns und betrachtete das Segeln als etwas Nebensächliches. Menschliche Arbeitskraft war ja damals billig und so entstanden dort die Ruderflotten.

Freilich die Bauart, die die Professoren am grünen Tisch aus den Beschreibungen solcher Fahrzeuge uns wieder konstruiert haben, mit drei oder gar fünf Etagen voll Ruderern, wird wohl mit der Wirklichkeit nicht stimmen. Oben hätten die Ruder knechte mit riesenlangen Balken wurzeln und unten mit ganz kleinen Stummeln

pätscheln müssen. Die Verschiedenheit der Hebelsarme und des von jedem Ruderblatt zurückzulegenden Weges schließt jede Zusammenarbeit aus. Dazu etwas Seegang, so wären schöne Tausendfüßler entstanden. Fachleute haben dieses verschiedentlich nachgewiesen, aber bis dies in die Stereotypausgaben des Cornelius Nepos durchsickert, wird wohl noch viel Wasser den Rhein hinunterfließen.

Mit nur einer Reihe Rudern entwickelten diese Fahrzeuge schon eine gute Geschwindigkeit; sie wurden mit Ablösungen gerudert und die schlanken Nachrichtenschiffe der Flotten, welche aufklärten, Depeschen und Befehle überbrachten, entwickelten — vom Druck der guteingeschulten, nervigen Arme getrieben — auch auf längere Strecken hin Geschwindigkeiten, die ganz erstaunlich sind.

Auch Ruderregatten im größeren Stile wurden damals schon abgehalten. Den ersten Rennbericht lieferte, sogar in Versen, Vergil, Veranstalter der Rennen soll Aeneas gewesen sein. Ist diese Dichtung auch freie Erfindung des braven Vergil, so muß dieser für seine Person ähnlichen Festen selber beigewohnt haben, sonst würde seine Schilderung der Begeisterung der Teilnehmer und des Verlaufes der Kämpfe nicht so plastisch sein.

Noch galt das Rudern aber als harte und entehrende Arbeit, es ersetzte gewissermaßen das heutige Zuchthaus und die Geißel des Aufsehers war die handgreifliche Aufforderung zum Mehrschlag.

Den Anspruch, das Rudern zu einem sportlichen Wettkampf gebildeter Leute gemacht zu haben, kann England machen. Die Flüsse mit ihrer matten Strömung reizten die kräftige Jugend der Universitäten zum Wasserfahren; bald kam der unwillkürliche Reiz des Überholenwollens dazu. Man traf sich, übte sich, und es entstanden die Universitätsrennen. 1829 treffen sich zum erstenmal Oxford und Cambridge zum Achterrennen. Dasselbe ist jetzt zu einem klassischen Wettkampf geworden, an dem ganz England mit einem

Enthusiasmus teilnimmt, der einen nüchternen Philister am Regattaplatz glauben machen muß, dass um ihn herum alles spleenig geworden sei. Hie Dunkelblau! (Oxford) hie Hellblau! (Cambridge) scheint dort die Losung der ganzen Welt zu sein. Damentoiiletten, Herrenstroh-
hüte, Rosetten an den Pferdegeschirren, Schlipse und alles mögliche hell- oder dunkelblaue Beiwerk giebt die Sympathie des Eigners für eine der beiden Mannschaften kund. Der Jubel und Zuruf am Endkampf ist noch lauter als eine Wagnersche Oper an ihrer stärksten Fortissimostelle.

In England fafste der Rudersport dann schnell auch weiteren Boden: Henley wurde bald der Hauptkampfplatz der besten englischen Vereine.

In Deutschland war es naturgemäß das günstig gelegene und etwas englisch angehauchte Hamburg, wo 1836 der „Hamburger Ruderklub“ gegründet wurde, um diesen schönen Sport sachgemäß zu betreiben. Seitdem ist die alte Hansestadt immer ein Vorort deutscher Ruderei geblieben. Die schöne Alster liegt örtlich so bequem und bietet so viele Annehmlichkeiten für die Ruderei, daß dort viel und guter Sport getrieben wurde. Hier war stets auf scharfe Konkurrenz zu rechnen, und manch schöner von auswärts erobeter Preis bildet die Zierde der Hamburger Klubhäuser.

Ihm nach strebten bald Berlin und Frankfurt a. M. Dank seiner günstigen centralen Lage trafen sich auf dem herrlich gelegenen Berliner Startplatz auf der Dahme bei Grünau die ersten Kräfte ganz Deutschlands, während Frankfurt mehr als Brennpunkt der süddeutschen Vereine gilt.

Schnell eroberte sich der männliche Sport die Herzen der Jugend; wo ein Riemen Wasser fassen konnte, traten Vereine zusammen, übten, wollten sich mit anderen messen, und es entstanden bald neue Regattaplatze von Königsberg i. Pr. bis an den Bodensee.

Der 1883 geschaffene Deutsche Ruderverband,

eine Gründung der sportlich leistungsfähigsten Klubs, ordnete Fragen von allgemeinem Interesse, sowie auch die wichtige Anordnung der Regattatage so an, daß die trainierten Mannschaften hintereinander ein paar Hauptplätze besuchen und nicht Regattatermine wichtiger Plätze auf denselben Tag fallen können.

Die deutsche Rennruderei hat sich bezüglich ihrer Leistungen einen recht hohen Standpunkt errungen. Öfters haben erstklassige englische Mannschaften unsere deutschen Mannschaften in Hamburg nach heißem Kampfe an sich vorüberziehen lassen müssen. Wenn es unseren Mannschaften auch noch nicht gelungen ist, auf dem hervorragendsten Ruderplatz der Welt, in Henley, die besten Mannschaften der Welt zu schlagen, so hat sich dort doch die deutsche Ruderei als gefährliche Rivalin auf diesem Gebiete des Sports einen Namen gemacht. Mögen immer neue Kämpfe sich finden zum Kampfe um dies hohe Ziel sportlichen Ehrgeizes. Dann erst würde deutscher Rudersport einen Weltruf erhalten.

Hohen Anteil an dem Aufblühen des Ruderns in Deutschland haben sich unsere Hohenzollernfürsten erworben. Selber mit Leidenschaft dem Wassersport zugethan, schafften sie durch Stiftung von Kaiserpreisen hartumstrittene Trophäen, nach denen nur die Tüchtigsten ihre Hand ausstrecken durften. Die besten Mannschaften der leistungsfähigsten Vereine suchten sich im heißen Rennen diese begehrenswerte Kampfesbeute streitig zu machen, umsomehr noch, als die Allerhöchsten Herrschaften wenn irgend möglich persönlich bei der Berliner Regatta erscheinen, mit voller Sachkenntnis und regstem Interesse dem Rennen auf der kaiserlichen Dampfyacht Alexandria folgen, nach der Entscheidung die Sieger an Bord befehlen, wo die erlauchte Gemahlin den glücklichen Siegern die Preise austheilt.

Durch solchen Ansporn wird natürlich die Konkurrenz scharf, das Rennen heiß, der Sport gut.

Unter den hervorragenden deutschen Skullern sind

als sportlich gewissermaßen historisch gewordene Ruderer zu betrachten: Achilles Wild aus Frankfurt a. M., Döring aus Hamburg und Schulze-Denhardt aus Berlin. An Kraft, Ausdauer und Technik ragen sie weit über das Niveau des deutschen Rennskullers heraus und bilden Marksteine in der Geschichte der deutschen Ruderei, wie „Eclipse“ oder „Kincsem“ das in der Geschichte des Rennsports thaten.

Die deutsche Litteratur des Rudersportes kann man kaum eine sehr reichhaltige nennen. Eine Fachzeitschrift, der „Wassersport“, öffnet ihr die Hälfte seiner Spalten, in denen sich zwar das Tagesleben der Vereine deutlich wiederspiegelt, aber seltener Fragen von allgemein rudersportlicher Bedeutung technischen und praktischen Interesses behandelt finden. Ich glaube, daß die Leser die Hauptschuld daran tragen. In Wien waren es zwei erfahrene Sportsleute und Schriftsteller, die uns mit den Geheimnissen des Erfolges bekannt machten: Viktor Silberer im „Handbuch des Rudersports“ und Fritz Grumbacher in seinen Aufsätzen „Rudern und Trainieren“, „Stil, Form und Taktik“, „Das Training“. Diese Werke sind heute in den meisten Punkten überholt, waren aber in den 70er Jahren von nicht zu unterschätzender Bedeutung für die Entwicklung der Rudertechnik.

Weiten Anteil und zahlreiche Debatten durch den ganzen Kontinent, weit über die deutschen Grenzen hinaus, erregte später die epochemachende Schrift des Oberbaurates Rettig, der, selbst ein erprobter Ruderer, scharfer Beobachter und schöpferischer Kopf, die Früchte seiner Erfahrungen in der Broschüre „Das Geheimnis des englischen Schlages“ niederlegte. Der beste Beweis, die Erfolge der nach seinen Grundsätzen ausgebildeten Mannschaften wirkten umwälzend für den Stil deutscher Rennruderei. Rettigs gleichzeitige hohen Leistungen und Neuschöpfungen auf dem Gebiet des Bootbaues lassen seinen Namen eng verknüpft mit deutscher Ruderei erscheinen.



Einen anderen Zweig sportlicher Litteratur pflegte der zu früh für die Sache verstorbene Dr. G. Kolb in seinen Werken: „Beiträge zur Physiologie der maximalen Muskelarbeit, besonders des modernen Sportes“ und der „Physiology of Sport“. Kolb war seiner Zeit selber ein tüchtiger, gefürchteter Ruderer. Eine Unzahl von statistischen Messungen und Untersuchungen aller Art, die er an sich und den Sportkameraden vor dem Training, während desselben und bei den Rennen vornahm, machten ihn zu einer Autorität auf diesem wichtigen, damals noch fast unerforschten Gebiet. Er starb als Vorarbeiter deutscher Kultur in Deutsch-Ostafrika, von einem verwundeten Nashorn getötet. Mit ihm verlor die deutsche Ruderei eine weit über die Landesgrenzen angesehene Kraft.

Viel Schwierigkeiten machte in Deutschland, wo sich die verschiedensten Berufsklassen unserem edlen Sport widmen, die Fassung des Amateurparagraphen.

Hier eine klar abzufassende Bezeichnung zu finden, ist wohl unmöglich. Augenblicklich scheint in dieser Frage eine gewisse Beruhigung eingetreten zu sein. Der Ausdruck, „dafs Leute, die von ihrer Hände Arbeit leben, nicht Amateure sind,“ kann leicht angefochten werden und ist recht dehnbar, denn schlicfslich mufs ja auch der Rentier zur Couponschere greifen, um seine Zinsen zu erhalten.

Die stillschweigend übernommene Aufgabe der Vereine, sich von unzuträglichen Elementen fern zu halten, scheint die beste Lösung der Frage zu sein.

Von nicht unwesentlicher Bedeutung für den ganzen Sport ist der Verlust der Amateurschaft beim Rudern um Geldpreise. Mögen noch so viel Gründe für Einführung von Geldpreisen sprechen, unzweifelhaft wird die bis dahin rein ideale Seite des Sportes stark herabgedrückt. Wenn auch die Gelder dem Klub zugewiesen werden, um Unkosten für Material, Reise zu decken, nicht der Mannschaft, — semper aliquid haeret. Unser

Radfahrtsport hat sicher durch die Einführung hoher Geldpreise nicht gewonnen. Wie beim Radfahren es einzelne Leute giebt, so bilden sich dann hier Genossenschaften, die ihren Lebensunterhalt aus dem Sport beziehen und diesen damit sofort auf eine sehr niedrige Stufe drücken. Dies muß unter allen Umständen vermieden werden, wenn auch die Kosten für kleinere Vereine nicht unerheblich sind.

Weniger streng darin sind die Sportkollegen in Frankreich, Italien, Belgien, wo auch Amateure um Geldpreise starten.

Der Berufsruderer, professional, spielt in Amerika, wo ja alles zu Geld gemacht wird, und in England, hier besonders als Ruderlehrer, Trainer, eine große Rolle. Sie rudern in Skiffs, und die Weltmeisterschaft wird bald in Amerika, bald in England oder Australien zum Austrag gebracht. Die Hauptchampions fordern sich gegenseitig unter hohen Einsätzen heraus. Haben sie den Höhepunkt ihrer körperlichen Leistungsfähigkeit überschritten, so haben sie auch meist schon ein stattliches Vermögen errudert und erwettet; als Trainer von „kommenden Leuten“ widmen sie sich dann weiter dem Sport. In Stil und Leistungsfähigkeit sind sie durch ihre körperlichen Anlagen, ihre gute Schule und stete Übung ein Vorbild jedes Ruderers und durch ihre selbst erprobten Erfahrungen ausgezeichnete Instruktooren für jüngere Ruderer. Da das Skiffahren ihre Spezialität ist, so sind sie auch als Lehrer in diesem Zweige besonders tüchtig.

In Deutschland glaubte man lange Zeit, den ausländischen Trainer nicht entbehren zu können, trotzdem einmal die Kosten für Reise und „Honorar“ ganz erhebliche sind, andererseits das Rennrudern in Deutschland jetzt lange genug mit Ernst und Erfolg getrieben ist, so daß in den Vereinen sich beanlagte Naturen finden müssen, die imstande sind, eine Mannschaft sachgemäß zusammenzusetzen und zu trainieren. Es gehören dazu

als Haupteigenschaften neben einer vollkommenen Beherrschung der praktischen Seite des Ruderns, was selbstverständlich Grundbedingung ist, ein sicheres Urteil über die zu erwartende Leistungsfähigkeit der Leute, viel Takt, um sich Autorität und Vertrauen der Mannschaft zu erwerben, ruhiges und bestimmtes Wesen, denn die Aufregung der schon durch das scharfe Training nervös gewordenen Renn-Leute erreicht in den Tagen vor den Rennen ihren Höhepunkt.

Einige unserer tüchtigsten Klubs haben auf ihren ausländischen Trainer verzichtet und in ihrer Mitte Persönlichkeiten gefunden, die die außerordentlich schwierige, arbeitsreiche und verantwortungsvolle Stelle des Ruderlehrers eingenommen und mit Erfolg ausgefüllt haben. Die Herren haben sich nicht blofs mit der Praxis abgegeben, sondern ihren unermüdlichen Versuchen ist es nicht nur gelungen, das Geheimnis des englischen Schlages ausfindig zu machen, sondern sie haben uns einen, den englischen noch übertreffenden deutschen Schlag gegeben, den wir später eingehender besprechen werden. Ihre Erfolge zeigen, dafs es auch ohne England geht. Hoffentlich finden sich bald überall in Deutschland in den Vereinen solche Kräfte. Der deutsche Rudersport mufs jetzt lernen, auf eigenen Beinen zu stehen.

Wie im Kriege die moralische Tüchtigkeit der Völker gegeneinander abgewogen wird, so in den Ruderregatten die Eigenschaften der einzelnen Vereine. Was an Thatkraft, Unterordnung, Hingabe in den Rennleuten steckt, wird abgewogen; um so mehr natürlich, je intensiver die Kämpfe bestritten sind, je höher die Rennen sportlich bewertet sind. Es ist ein Unterschied, im Kaiserrennen oder auf einem kleinen Rennplatz im zweiten Vierer zu siegen.

Leute mit Energie, von idealer Hingabe an eine Sache, körperlicher Rüstigkeit und gewöhnter Unterordnung und Selbstüberwindung, die kann das Vaterland gebrauchen, nicht nur im Felde als Soldaten, sondern

auch im Frieden, denn solche feste Charaktere versagen nicht, wo man sie auch hinstellt; und ein Staat kann an solch kräftigen Stützen nie zu viel haben. Drum frisch zum Riemen gegriffen, eingedenk der Worte unseres Allergnädigsten Herrn, des obersten Wassersportsmans Deutschlands: *pro patria est, dum ludere videmur!*

Wie werde ich Ruderer?

Der als Mädchen verkleidete Achilles wurde aus den Töchtern des Königs Lykomedes dadurch heraus-erkannt, daß er bei einem herumziehenden Händler nicht nach den Schmucksachen, sondern nach den feil-gebotenen Waffen griff. Ebenso gut hätte man ihn durch eine Wasserprobe erkennen können, gewiß hätte in dem kühnen Jüngling bei gebotener Gelegenheit sich der Drang geltend gemacht, sich auf dem Wasser zu tum-meln und dies Element zu besiegen. Es ist die Lust am Kampf, die sich im echt männlichen Herzen un-bewußt regt.

So regt es sich heute noch in vielen kräftigen Jüng-lingsgestalten, sie wollen den Kampf mit dem Element aufnehmen und darin die Nebenbuhler noch besiegen.

So mühelos aufzuheben freilich, wie viele denken, ist der Lorbeer auf diesem Gebiete nicht, und nur die Tüchtigsten und Eifrigsten dürfen die Hand darnach ausstrecken.

Der Einzelne ist hier nichts, er wird erst etwas durch gemeinsame Arbeit, Unterordnung, Ausdauer und Fleiß. Zur Förderung solcher Thätigkeit haben sich unsere Ruderer in Vereine zusammengethan, wodurch die für den Einzelnen recht hohen Kosten sich sehr verringern, langjährige Erfahrungen verwertet werden können und sich dem Einsamen frohe Kameradschaft und frische Ge-selligkeit bietet.

Solche Vereine haben natürlich ihre besonderen Eigentümlichkeiten, teils bewußt, teils mehr unbewußt, im Laufe der Zeit angenommen. Während das Haupt-

ziel des Klubs darauf gerichtet ist, in erstklassigen Rennen zu siegen, legt der andere mehr Wert auf Paradenfahrten mit Damen, Herumstolzieren in eleganterem Ruderkostüm und rauschende Festlichkeiten. Natürlich giebt es hier unzählige Unterschiede und auch in den einzelnen Vereinen wechseln mit den maßgebenden Personen auch diese Passionen.

Sportlich strebsame Vereine erkennt man durch ihre Beschickung von Regatten. Natürlich ist auch hier ein Unterschied, ob man kleine Rennplätze mit verhältnismäßig leichter Konkurrenz besucht oder ob der Verein an großen Regattaorten sich an den Rennen um die sportlich wertvollsten Trophäen beteiligt.

Geldmittel und gesellschaftliche Stellung spielen natürlich bei der Auswahl der Vereine auch eine große Rolle. Die Kosten zur Beschickung von Regatten sind oft derartig, daß finanziell nicht sehr gut fundierte Klubs davon absehen oder ihren Mitgliedern eine „Umlage“, d. h. einen außerordentlichen Mitgliedsbeitrag auferlegen müssen.

Will jemand in einen Klub eintreten, so hat er meist schon Beziehung irgend welcher Art zu diesem. Er macht sich am besten in den Sitzungsabenden als Gast mit der Mehrzahl der Herren bekannt, so daß diese sich ein Urteil über seine Person bilden und danach bei der Aufnahme ihre Stimme abgeben können.

Von jedem jungen Mitgliede erwartet man, daß es sich mit voller Hingabe den Zielen des Vereins widmet, wozu vor allen Dingen gehört, daß es sich zum Training bereit erklärt. Ob es dann gleich in eine Rennmannschaft genommen wird, hängt von seinen ruderischen Leistungen ab. Die vieljährige Erfahrung der Berufstrainer, wie auch der erfahrenen Mitglieder, die das Training übernommen haben, erlaubt jenen, darin ein sicheres Urteil zu fällen, so oft es manchmal auch dem Betroffenen ungerecht und unbequem scheint. Widerspruchlose Unterwerfung unter solche Anordnungen er-

fordert schon das Taktgefühl für den jungen Ruderer, der ja einerseits die Sachlage gar nicht übersehen kann, andererseits den Instruktoren soviel Interesse für den Verein und dessen eventuellen Erfolge auf der Rennbahn zutrauen muß, daß persönliche Rancune und heimliche Parteinahme hier gänzlich ausgeschlossen sind. Stilles Raisonieren steht ja natürlich jedem frei.

Das Wort ist frei,
Der Gehorsam blind!

II. Abschnitt.

Familien-Rudern.

Durch den stillen Waldsee zieht
Lustig fort der Kahn;
Silberglitzernd furchet er
Glänzend seine Bahn.

Waldessänger fröhlich fliegen
Aus dem Laub hervor
Und der Schlag der Ruder giebet
Takt dem freien Chor.

Helle, frohe Stimmen füllen
All' die Echos aus,
Wandeln See und Waldesstillen
In ein Lustgebraus.

So mit hellem Jubel schmettert
Stimmgewirr und Klang;
Wald und Fink und Mensch verkettet
Sich zum Wettgesang. —

Ferne hör' ich noch die Stimmen,
Noch den Widerhall,
Bis der ganze Zauber schwindet
Traum gleich in dem All!

Es giebt kluge Menschen, die das Rudern in dem Kreise der Familie nicht als zum „Sport“ gehörig rechnen mögen. Diese vergessen ihre eigene Jugend und verleugnen das Nest, aus dem sie einst selbst gekrochen sind.

Wie es nichts anmutigeres giebt, als eine Schar junger Enten und Taucher in ihren ersten ungelenken, aber thatendurstigen Übungen sich tummeln zu sehen, so geht jedem Wasserfreunde das Herz auf, wenn er neben den elegant rudernden und selbst neben einen den richtigen Schlag ausübenden Jüngern des Sportes ein Haupt der Familie am Steuer sitzen sieht, das seinen Jungen oder auch Mädeln in einer kleinen Jolle oder in feschem Gig das Rudern zu lehren versucht, oder wenn er Zeuge ist, wie die vergnügte Gesellschaft zu

einer kleineren oder größeren Tour den See oder Fluß entlang zieht. Ich für meine Person erinnere mich zugleich mit Wonne des stolzen Gefühls, als wir 4 Knaben in unseren Schifferjäckchen die glücklich am Steuer sitzende Mutter zum Dome führen und später wieder heimbrachten. Dort in diesen kleinen Anfängen, die, wie gesagt, der ausgetragene Sportfex belächelt, liegen die tieferen Keime des Sportwesens überhaupt verborgen. Wie nur aus den kleinen, lustig im Wasser herumspritzenden Mowchen und Wildgeflügel die später alles überwindenden, in Wind und Wetter immer gleich elastisch bleibenden, keck allen Unbilden trotzendem Sturmvogel werden, so gehen wahre Beherrscher der Wogen und Winde in erster Linie aus diesen ersten Versuchen der Jugendlust und Jugendarbeit hervor. Der rechte Sportsman, ebenso wie der rechte Staatsmann achten deshalb in erster Linie auf die Wurzeln der Kraft, auf das Streben einer ersten Jugend im lustigen Sport.

Also Ehre dem Familienrudern!

Das Schöne an dieser ersten Periode der Übungen ist, daß sie keiner Regeln und Lehren bedarf. Denn gleichgültig ist es, ob der Knabe in leichtem Kahne herum„kellt“, in Fischerbooten seine ersten Ruderversuche macht, oder in moderner Gig sich tummelt; die Hauptsache ist, daß er mit den Bewegungen des Bootes, mit den Launen der Strömung, des Wetters und der Winde sich vertraut macht. Eine fast unumgängliche Vorbereitung ist, daß die Anfänger schwimmen lernen*), damit sie, im Falle sie bei ungeschickten Bewegungen ins Wasser fallen, bald wieder im Kahne sind oder ans nahe Land gelangen können. Wohnt die Familie an größeren Gewässern, so ist es nützlich, die Anfänger auch an das Beobachten der Luft, besonders des Hori-

*) Für diesen Zweck empfehlen wir: „Bibliothek für Sport und Spiel“ Bd. VI: „Der Schwimmsport“ von Axel v. Altenstein. Mit 79 Abbildungen von Karl Spilling. Preis: brosch. M. 4.50, in Leinwand gebd. M. 5.50, in Halbl. gebd. M. 6.—.

zontes, zu gewöhnen, damit sie nicht unnütz überraschenden Ungewittern sich aussetzen; auch ist es gut, ihnen die Hilfsmittel zu lehren, bei stärkerem Winde etc. möglichst sicher die Schwierigkeiten zu überwinden, damit sie ohne Unfälle den heimatlichen Strand gewinnen lernen.

Mietsboote. Die lustigsten Beobachtungen über das Jugendrudern kann man in allen Städten machen, die an Flüssen liegen. Fröhlich, mit thatenlustigen Armen und gesunden Händen strebt die auf eine Stunde gemietete, mit Namen wohlgezierte Jolle den Fluß hinab. Freudig bewegt rutschen die Insassen in schnellem Tempo dahin, zufriedenen Stolzes das schnell vorbeigleitende Ufer betrachtend und berechnend, daß sie eine weite Strecke zurücklegen können, wenn sie die Stunde voll ausnützen wollen.

Vor Ablauf der ersten halben Stunde wird Kehrt gemacht, um rechtzeitig das Boot wieder abzuliefern. Doch was ist das? Die Ufer gehen nur langsam an den noch so eifrig rudernden Sportbrüdern vorüber, bei jeder geringeren Anstrengung sehen die erstaunten Insassen das Boot still stehen, ja rückwärts laufen, sobald die Ruderer sich ein paar Sekunden ausruhen wollen. Also frisch an die Arbeit! Doch allmählich kommt eine tiefe moralische Entmutigung über die erst so froh strebenden Geister. Die Arme beginnen ihre Kraft zu versagen, die Hände sind voll Blasen und schmerzen um so mehr, je öfter der halb Verzweifelnde seine Hände in das Wasser taucht, um den Schmerz zu kühlen. Das Ende der Dinge kann sich jeder ausmalen: Aus der einen Stunde sind zwei, meist drei geworden, das ersehnte Vergnügen endet in einer bitteren Enttäuschung; der Beutel erhält ein unangenehmes Loch, die Hände schmerzen, die Strapazen haben eine elende Stimmung hervorgebracht und die gegenseitigen Vorwürfe, die stets Begleiterinnen solcher verfehlten Belustigungen sind, haben auch nicht dazu beigetragen, das Vergnügen zu

erhöhen. Am glücklichsten sind noch die Wohlhabenden daran, die, den Thaler Pfand schiefsen lassend, das Boot irgendwo an dem Ufer befestigen und zu Fufs den jämmerlichen Rückzug antreten. Die meisten solcher Abenteurer verwünschen von nun an den Rudersport ganz und suchen ihre Lust am Sport hinfort auf Schusters Rappen zu fröhnen!

Diejenigen Sportlustigen, die dieses Büchlein lesen, werden sich oder ihren Freunden die Lehre einschärfen, dafs es sich für Anfänger empfiehlt, bei Rudertouren die erste Strecke stroman zu wählen und besser den Rückweg, wenn die Kräfte etc. nachlassen, abwärts zu nehmen. Mufs die erste Strecke stromab gerudert werden, ist es besser, diese auf eine kurze Frist zu bemessen.

Bootsbeschaffung. Kann der Chef der Familie oder sonst ein älterer Verwandter selbst rudern, so ist das Beschaffen eines Bootes, je nach den Mitteln der Familie, eine gar nicht hoch genug zu schätzende Erweiterung der Familienfreuden. Dann kann der Erwachsene selbst die schwierigeren Teile der kleinen, später gröfseren Touren überwinden helfen, unterrichtet die Jugend in der Führung des Riemens etc., genug, der Sport wird schon dadurch veredelt, dafs er in der vornehmsten Gemeinschaft deutschen Wesens, in der Familie bleibt.

Was die Beschaffung der Boote angeht, so werden die Leser in dem betreffenden Abschnitte alles hierüber Wissenswerte erfahren. Wer irgendwie Mittel hat, erwerbe sich aus einer zuverlässigen Bootsbauerei ein neues Ruderboot, je nach der Gröfse der ruderlustigen Familie, doch nicht von solchen Abmessungen, dafs die Hände schon nach kurzen Touren erlahmen. An gröfseren Teichen und kleinen Seen genügen meist leichtere Kähne. An Flüssen und ausgedehnteren Gewässern ist dagegen die Beschaffung einer nicht zu ranken Dollengig vorzuziehen. Zu bemerken ist, dafs die bedeutend billigeren Kähne viel stabiler sind, als Boote, da man ungeniert auf ihren Bord treten kann, ohne sie zum Kentern zu

bringen, während die kleineren Boote solches verbieten. Andererseits rudert sich ein Boot bedeutend besser als der Kahn und trägt daher zur Erlernung des Sportes viel mehr bei. Als erfahrene Freunde des Rudersportes möchten wir raten, sich nicht ein altes Boot etc. zu kaufen, sondern lieber von vornherein ein neues zu beschaffen, da der Kauf eines zu viel gebrauchten Fahrzeugs sich nicht bewährt. Nach ein paar Jahren ist es unbrauchbar und man ärgert sich dann nur, sich nicht sogleich ein tüchtiges Fahrzeug angeschafft zu haben. Ferner wird ein neues unberührtes Boot auch besser gehalten und erzieht die Jugend von vornherein dazu, ihr Fahrmaterial in peinlicher Sauberkeit zu erhalten und es jährlich neu zu lackieren oder zu streichen. Diese Sorgfalt, die auf die Haltung der Boote verwandt wird, ist nicht nur dem guten Geschmacke entsprechend, sondern absolut notwendig, wenn man sein Fahrgerät länger erhalten will; es ist daher auch durchaus ökonomisch. Ein Boot, das mehrere Jahre keinen Firnis sah, ist halb verloren, während ein gut im Firnis und Lack gehaltenes, nach jeder Fahrt bis auf den Boden peinlich sauber gereinigtes Boot ein ganzes Menschenalter aushält und schliesslich auch verkäuflich ist, falls Umstände das Einstellen des Sportes gebieten.

Über Überwinterung, Haltung und dergleichen werden wir am Ende dieses Abschnittes nähere Anweisungen geben.

Man erlaube hier einem alten erfahrenen Wasserfreunde und Familienvater ein ernstes Wort. Leider ist das heutige Familienhaupt, das mit Kindern gesegnet ist, gezwungen, sie auf Gymnasien, Realschulen etc. zu schicken und dort mindestens 8—10 Jahre die Schulbank drücken zu lassen. Die Studenten sind noch 3—4 Jahre auf Universität oder Hochschule, ja in manchen Fächern nun ihr Leben lang auf den Schreibschmel gebannt.

Die meisten Väter sind geneigt, die Jungen möglichst schnell durch die scholastische Reibmaschine laufen

zu lassen, um sie so bald wie möglich als zurecht gemachtes Futter für die Beamten- oder sonstige Laufbahn heraus zu bekommen oder so bald wie möglich aus der väterlichen Tasche los zu werden. Ja manche Väter haben einen wahren Fanatismus und brennenden Ehrgeiz darnach, ihre Sprossen so früh wie möglich durch alle Klassen gejagt zu wissen. Das ist eine Versündigung an der Jugend, die sich später oft bitter bestraft. Ich kann dieses mit um so sicherer Überzeugung aussprechen, als ich selbst Sohn eines Gymnasialdirektors und späteren hohen Schulmannes bin, der die Laufbahn seiner einstigen Zöglinge mit wärmstem Interesse verfolgte.

Die Musterknaben in der Schule erweisen sich sehr oft als Treibhauspflanzen, die dem ersten moralischen scharfen Luftzuge zum Opfer fallen, oder werden frühreife Jünglinge, die alles, was das Leben bietet, unreif vorwegnehmen. Die Silberpappel mit ihrem weichen Holz wächst schnell und geil empor; langsam reift die Eiche, die das zuverlässige tüchtige Holz liefert. Deshalb lasse man die Knaben sich rüstig tummeln — nicht in schlaffem Nichtsthun sich ergehen, sondern in straffen Bewegungen, wie sie Wald und Gebirge, und wo dieses nicht da ist, das Wasser es bietet. Man lasse sich nicht durch das Ungemach abhalten, dafs hier und da der Junge einmal sitzen bleibt oder ein Fach ein wenig vernachlässigt wird; es holt sich alles wieder ein, wenn sonst der Kern nur gesund ist.

Die Liebe zum Sport aber bleibt! Man sieht die jungen Leute dann später nicht neben den blassen und blasierten Bleichgesichtern in Kneipen oder gar in den Tingeltangeln und deren Anhang ihre Freuden sich suchen, sondern zurückgehen zur lieb gewordenen Mutter Natur, zu der Quelle unerschöpflichen Genusses in Gottes schönem Weltgebäude, im Kampf mit den Elementen und der eigenen Trägheit und Bequemlichkeit. Die Nerven sind geschont und doch gestählt, die Stürme

des Lebens überwältigen ihn nicht; im Kleinen schon hat er ihnen zu trotzen versucht und gelernt.

Ihm imponieren so wenig die kleinlichen Dinge, an denen die Menschheit zweiten Ranges ihren Gefallen findet, wie die Albernheiten des äußeren Luxus, stilvollen Milieus, traurigen Gigerltums, mit dem silberkrückigen Stöckchen und allen dem Krimskrams, über den der Vollmensch seinen gerechten Spott ergießt. Bis in sein spätestes Mannesalter, und hiervon kann ich erzählen, trägt er in frischer Elastizität den Dank im Herzen, daß es ihm in der Jugend vergönnt war, seine Kräfte und seinen Mut auf dem Wasser zu stärken.

Der Leiter der jugendlichen Übungen wird wissen, daß es vorteilhaft ist, das Training mit nicht zu großen Anforderungen zu beginnen, überhaupt das Rudern zu einem Vergnügen der Erholungszeit zu gestalten. Jeder Zwang rächt sich durch Nachlassen des Eifers. Können die Knaben schwimmen und ist das Wasser nicht gefährlich, so ist es gut, sie auch zeitweise sich selbst zu überlassen, wenn es geht, ihnen Aufträge zu geben, die sie zu leisten vermögen, oder sie zu Unternehmen zu reizen, die ihre Kräfte tüchtig in Anspruch nehmen. Bei diesen Gelegenheiten wird ihre Energie und Selbstbeherrschung angespannt, ein Hauptziel des Familienruderns. Wenn bei solchen Fahrten unter sich die Jungen ihr Letztes hergeben müssen, ist es nur förderlich. Wir setzen voraus, daß die jungen Leute durchaus gesund sind. Für kranke Kinder sind diese Blätter nicht geschrieben.

Größere Fahrten, an denen sich die ganze Familie beteiligt, erhöhen den Reiz der Bewegung. Bei gutem Wetter werden natürlich Vorräte mitgenommen, damit am einfachsten Mahl sich alle Teilnehmer der gemütlichen Touren, der schönen Ausflüge in frischer Luft an See und Wald erfreuen.

Unentweht von Wettbetrieb, Streberei und dem sich Blofsstellen vor der Öffentlichkeit, ist dieses Familienrudern eine Brutstätte echt deutschen Wesens.

Möge es viele solcher traulichen Nester geben und aus ihnen tüchtige Kräfte erwachsen, die nicht nur dem Sport, sondern auch dem Vaterlande kräftige Jünglinge und thatenkräftige, brave Männer erziehen!

Überwinterung.

Soll das Boot, das zum Familienrudern benutzt wird, wirklich ein Stück der Familie werden, an dem alt und jung mit treuer Liebe hängt, so darf es nicht im Herbst, wenn die rauhen Weststürme kommen und die letzten schönen Tage dazu benutzt werden, eine „Schwammelfahrt“, d. h. in dem herrlichen Herbstwalde eine Jagd nach Pilzen zu machen, von einem Werftbesitzer abgeholt werden, sondern die ganze Familie muß das Boot selbst in das wohlverdiente Winterlager bringen. Dieses ist allerdings nicht so einfach, deshalb werden wir näher auf die nötigen Arbeiten eingehen.

Ein Stück Land, am Wasser gelegen, mit nicht zu steiler Böschung ist erforderlich. Dieses wird man wohl überall finden. Wir haben z. B. einen Platz auf Anfrage und Antrag bei der Königl. Oberförsterei Potsdam gegen eine kleine Entschädigung schon seit 10 Jahren zur Verfügung gestellt bekommen.

Das Boot wird dadurch am leichtesten auf das Land gezogen, daß man 2 Bretter halb ins Wasser, halb auf das Land legt und nun auf diese eine Walze (abgesägtes Stück Rundholz von 1—1,50 m Länge) unter den Vordersteven des senkrecht zum Lande stehenden Bootes schiebt, und nun zugleich mit Hilfe eines anderen das Boot etwas anzieht, so daß es hinten noch schwimmt und vorn auf der Rolle steht.

Nun beginnen die Beteiligten (zwei mindestens), den Bord des Bootes anfassend, dieses heraufzuziehen. Das Boot wird selbst in weichem Sande leicht emporgebracht werden können. Ist der mittlere Schwerpunkt überschritten, so wird das Boot mit dem Steven in den Sand bohren. Jetzt ist der Augenblick gekommen, in

welchem einer an dem hinteren Ende des Bootes durch Aufklappen den Vorderstevan wieder aufrichtet und der andere eine zweite Walze ganz vorn unterschiebt. Natürlich müssen die Bretter oder Balken, auf denen die Walzen laufen, auch weiter geführt werden, da eine in den Sand gekommene Walze, wenn die Last des Bootes auf ihr ruht, sich fest in den Boden zwängt und schwer wieder herauszubekommen ist. Daher ist acht darauf zu geben, daß die Walzen gerade, also immer senkrecht zum Boot, untergelegt werden und auch beim Vorrollen so bleiben.

Hat man seinen Liebling ganz frei vom Wasser, so daß man trockenen Fußes um ihn herumgehen kann, ist es gut, mit der Vorwärtsbewegung abzustoppen. Mit Hilfe zweier kleiner Holzstücke — sind solche nicht vorhanden, kann man auch die Fußbodenbretter dazu benutzen — wird das Boot gerade aufgestellt, indem man diese auf jeder Seite des Bootes unter die Scheuerleiste klemmt. Die Bodenbretter, sowie sonst alles lose Material werden schon, ehe man mit dem Herausziehen beginnt, aus dem Boote genommen und an Land gebracht, um das Boot so leicht wie möglich zu machen.

Man benutzt die Lage, in der das Boot sich nun befindet, um diesem noch eine gründliche Waschung zu teil werden zu lassen. Am geeignetsten hierzu ist eine nicht zu starke Lauge, Sodalösung oder Schmierseife, mit der man das ganze Boot gründlich scheuert. Diese Masse wird mit Hilfe eines steifen Schrubbers und Handbürste, mit der man in alle Ecken an den Rippen gelangen kann, denn hier ist gerade der wunde Punkt, an dem das Holz am ersten anfängt, faulig zu werden, zum Reinigen benutzt. Dicht an dem Kiel befindet sich ein Loch im Boot, welches mit einem Pfropfen, oder bei besserer Ausführung mit einer Messinghülse, ausgekleidet ist, in der eine Schraube mit Flügeln die Abdichtung besorgt. Dieser wird nun herausgenommen, und das schmutzige Wasser sowie

der in einem Familienboote unvermeidliche Sand, vermischt mit Teschinpatronen, Zigarrenstummeln, Haarnadeln u. s. w., kann durch diese Öffnung seinen Abfluss nehmen, ohne jemanden bei der Arbeit zu stören. Ist diese Abwaschung beendet, muß man trotzdem noch möglichst viele Eimer aus dem Fluß oder See geschöpften Wassers in das Boot senden, um die ätzende Wirkung der Lösungen aufzuheben und alle Unreinigkeiten schneller und gründlicher aus dem Boot heraus zu schaffen.

„Alles hat seine zwei Seiten!“ Auch das Boot. Daher muß man den ganzen Kasten umdrehen und auch die „Aufsenhaut“ ebenso sorgfältig abwaschen und recht eingehend prüfen, ob etwa Beschädigungen der Aufsenhaut vorhanden sind. Diese entstehen hauptsächlich dadurch, daß das Boot gemeinlich an dem Lande zwischen Pfählen festgelegt ist. Bei fallendem Wasser werden die unteren Planken den Grund berühren und bei der kleinsten Welle hin und her schurren, wodurch sie natürlich starke Abnutzung erhalten, die, wenn der Grund steinig ist, oft Ursache einer Aushöhlung von Wall- oder Haselnufsgröße sein können, während das dahinter befindliche Holz nur noch 1—2 mm stark ist.

Ist alles sauber gemacht und sind auch die Bodenbretter gehörig gewaschen, so kann die Fahrt auf den Walzen fortgesetzt werden, die, wie oben angegeben, weiter von statten geht.

Nicht zu vergessen ist, daß das Wasser im Herbst und Frühjahr steigt und aus seinen Ufern tritt, hier sehr stark, dort weniger. An den am Ufer stehenden Bäumen oder Sträuchern oder an den im Wasser stehenden Pfählen u. s. w. ist leicht zu erkennen, wie hoch der Wasserspiegel zu steigen pflegt. Dementsprechend hoch muß man sein Boot auf dem Lande lagern.

Sollte man keinen Schuppen für das Boot zur Verfügung haben, was für die Instandhaltung des Bootes natürlich am besten ist, so dreht man das Boot um,



also mit dem Kiele nach oben, und unterstützt es an den beiden Enden. Sollte das Boot lang sein (etwa 5—6 m), so legt man wohl auch in der Mitte etwas unter den Bord, jedoch so, daß das Boot überall gut aufliegt, weil es sich sonst mit der Länge der Zeit verziehen würde. Die Bodenbretter kann man innen auf die Sitzbänke legen.

Ein Hauptaugenmerk ist darauf zu lenken, daß der Bootskörper nirgends mit dem Erdboden in Berührung kommt, sondern daß überall eine gute Luftzuführung vorhanden ist, damit es völlig austrocknen kann.

Daß man bei diesen Arbeiten natürlich nicht seinen Sonntagnachmittag-Ausgehanzug tragen darf, ist wohl selbstverständlich.

Nun erst kann man getrost seinen Liebling den Winterstürmen überlassen, darf jedoch nicht versäumen, diesen von Zeit zu Zeit zu besuchen und besonders nach starken Schneefällen ihn abzukehren, damit die Feuchtigkeit nicht zu stark einzieht.

Die Riemen werden in einem Schuppen, wenn irgend möglich stehend, aufbewahrt, damit sie sich nicht verziehen und krumm werden.

In den langen Winterabenden ist nun die Zeit gekommen, in der man die Kosten überschlägt für Beschaffung der Werkzeuge, des Firnisses, der Lacke, Farben, des Dichtmaterials u. s. w. Bei dem Ankauf aller dieser Sachen darf man selbst eine weitere Fahrt nach einer Stadt, in der man alle Bedürfnisse erhält, nicht scheuen. Sie kostet immer noch weniger als die Mißverständnisse und als die Übersendung unbrauchbarer Sachen oder nicht gewünschter Dinge, die man leider erfahrungsgemäß nur zu oft erhält, wenn man sich auf schriftliche Bestellungen verläßt. Namen der Firmen, die illustrierte Preislisten versenden, sind wohl in jeder größeren Stadt leicht erhältlich.

Instandsetzung des Bootes.

Alle Frühjahr muß das Boot einen neuen Anstrich erhalten, der nicht nur durch den Hang zur Reinlichkeit und Schönheit hervorgerufen wird, sondern für die Erhaltung des Fahrzeuges von großer Wichtigkeit ist, denn man kann mit Recht behaupten, daß ein vernachlässigtes Abschaben des Bootes und eine unterlassene Tränkung mit Firnis u. s. w. dieses mehr mitnimmt, als jahrelanger Gebrauch.

Ist die strenge Kälte einer wärmeren Temperatur gewichen, so daß es ermöglicht ist, im Freien zu arbeiten, so kann man mit den Reparaturen an dem Boote beginnen.

Ist das Boot „naturfarben“ lackiert, so hat man eine sehr lästige Arbeit zuerst auszuführen, die darin besteht, den alten Lack herunterzuschrapen. Hierzu koche man sich ein Gemisch von Soda, grüner Seife und verdünntem Salmiak, reibe mit scharfer Bürste und Lappen die lackierten Stellen tüchtig ab und helfe dann mit Schrapen, die sehr scharf geschliffen sein müssen, oder frisch gebrochenem Glas nach, bis das reine Holz zum Vorschein kommt. Dann spüle man es gründlich mit frischem Wasser ab, damit, wie schon vorher gesagt, die Lauge ihre Wirkung verliert. Innen ist das Boot auch noch einmal gründlich zu reinigen. Wie das Boot behandle man auch die Riemen.

Ist nach einigen sonnigen Tagen das Boot ausgetrocknet, so kann man mit dem Dichten beginnen; dies geschieht am besten mit Lampendocht, d. h. dem runden losen luntartigen Baumwollendocht, den man mit dem Dichteisen und Dichthammer in die Fugen zwischen den Planken einschlägt. Die Fugen müssen von außen mit Glaserkitt (Schlemmkreide und Firnis) gut verschmiert werden, damit das an dem Boot langgleitende Wasser nicht die Watte wieder herauszieht. Hat das Boot schon einer Generation gedient, und lohnt es bei seinem hohen

Alter nicht mehr, die schadhafte Stellen durch einen Bootsbauer ausbessern zu lassen, so ist das letzte Mittel, die schadhafte Bepunktung mit einem Stückchen Blech zu benägeln (Kupfernägeln). Dazu lege man zwischen Blech und Holz einen mit Teer getränkten Lappen, der sehr gut dichtet und das Holz nicht so schnell faulen läßt.

Liegt das Boot im Freien ohne Überdachung, so ist zum Anstrich trockenes Wetter mit hohem Barometerstande abzuwarten, da feuchtes Wetter und besonders Regen den Eigner zwingen, weil die Farbe große Blasen erhält und die angenehme Eigenschaft annimmt, nie ganz trocken zu werden — die mühevollen Arbeit noch einmal von vorneherein zu beginnen.

Ein besonders gutes Konservierungsmittel ist, vor dem Lackieren und Anstreichen das ganze Fahrzeug mit warmem Firnis tüchtig zu tränken. Dieses giebt dem Holze neue Kraft und das ist der Grund, der das jährliche Reinigen und Streichen so förderlich, ja notwendig macht.

Ist dieser Firnisanstrich gut eingetrocknet, so kann man mit dem Lackanstrich beginnen, der auch ein wenig angewärmt sein kann, wodurch der Lack dünnflüssiger wird. Die Güte des Lackes steht, wie alles in der Welt, im Verhältnis zu seinen Kosten. Je teurer, desto haltbarer! Man trage diesen nicht stark auf, sondern lieber öfter und dünner, wodurch er bedeutend besseren Glanz erhält.

Man streicht das Boot so lange mit Lack, als das Holz gutes Aussehen hat. Ist dieses vorbei, so gehe man im nächsten Winter zum Farbenanstrich über, den man seiner Haltbarkeit wegen nicht hell wähle; nur innen ist jetzt ein helles Grau an der Tagesordnung. Diesem kann man durch Anstreichen der Hohlkehlen mit Gold ein sehr hübsches Aussehen geben. Auch an der Außenseite des Fahrzeuges ein oder zwei Goldleisten oder vergoldete Hohlkehlen geben dem Ganzen ein

freundliches Aussehen. Die Aufsen- und Fußbretter werden meistens dunkelbraun gestrichen. Unter Wasser giebt man in neuester Zeit dem Boot einen weissen Anstrich, oder grün, eine Farbe, die giftig ist und daher nicht so viel Algen anwachsen läßt, durch deren Ansatz bekanntlich der Fortgang des Bootes bedeutend erschwert wird.

Alle diese Arbeiten macht die richtige Wasserratte mit Lust und überläßt diese, wenn auch etwas harte Arbeit ungerne bezahlten Händen, ebenso wie der echte Sportsman seine Pferde selber trainiert, der Amateurphotograph seine Platten selber entwickelt.

Um diese Arbeiten auch auf kleinere Reparaturen übergehen zu lassen, ohne gleich zum Bootbauer gongeln zu müssen, möchte ich kurz die notwendigsten Materialien angeben.

An Werkzeug: Hand- und Spitzsäge, Stemmeisen, Hammer, Beil, Dichteisen und Dichthammer, Blechschere, Kratzeisen, Stahl, Reisbürsten, Eimer und Schwabbel, Streichpinsel, etwa ein halbes Dutzend verschiedener Gröfsen, Laterne.

An Vorräten: Alle Sorten Nägel und geglühter Draht, Dichtwatte oder Werg, Firnis (in großen Blechflaschen), Lack, Farben, Terpentin, Spiritus, Blech, leere Konservenbüchsen oder Töpfe zur Farbe, Bohlen und Latten, Pech und Tiegel zum Kochen am offenen Feuer.

Empfehlenswert ist ein Schnitzmesser (Ziehklinge) und Schnitzbank, die man für allerlei Besorgungen und Arbeiten gebrauchen kann.

III. Abschnitt.

Schüler - Rudern.

Wenn der kräftige, gesunde Knabe, selbst wenn er ein tüchtiger, fleißiger und strebsamer Junge ist, der Klasse entronnen ist, sehnt er sich hinaus ins Weite, um seine Brust etwas anderes atmen zu lassen, als den Schulstaub, und seine Augen an anderen Dingen weiden zu können, als an dem Lesen des „ledernen Cicero“, und seinen Gedanken einen anderen Flug zu geben, der sie aus den grammatischen Grübeleien und aus den mathematischen Formeln in die Wirklichkeit, in Gottes freie Natur führt.

Es sind das wahrlich die schlechtesten Schüler nicht, die statt in Winkeln herumzukauern oder gar in heimlichen Kneipereien ein unreifes Studentenleben nachzuäffen, lieber sich hinausmachen in die Mutter Natur, um deren erfrischende Lebenssäfte und Düfte einzusaugen.

Da liegt für Knaben, die an Gewässern ihre Lehranstalten haben, nichts näher, als zum Ruder zu greifen und erst jene Versuche zu machen, die wir im Familiensport schon skizzierten. Da ist er der eigene Herr auf eigenem Boden, da kann er seine Kräfte, die ihn in der beengenden Bank belästigten, austoben, seine Lebenskraft sich weiten lassen, seine Arme sich stärken, da ist er unabhängig von Kneipen und Bierhäusern. Aber auch andere Eigenschaften werden bei den Schülern durch das Rudern geweckt. Das Fahren auf dem Wasser,

bei dem die Führer der Boote durch entgegenkommende Schiffe, durch Überwinden von Brücken mit starker Strömung und durch andere Hindernisse in die verschiedensten Lagen geraten, aus denen sie sich nur durch eigene Initiative befreien können, erzieht die Schüler zu kühner Entschlossenheit, keckem Wagemut und zur Geistesgegenwart, Eigenschaften, die in der jetzt so nervös angekränkelten Zeit nicht hoch genug zu schätzen sind.

In den an einem schiffbaren Fluß oder See liegenden Städten werden sich wohl einige Mitschüler zusammenfinden, die sich ein mehr oder weniger schwerfalliges Boot oder einen Fischerkahn mieten, um sich auf dem Wasser tummeln zu können. Auf diese Weise wird aber das Wasserfahren nur Vereinzelt zugänglich. Damit auch andere sich diesem herrlichen Sport hingeben und ihn in schnelllaufenden Booten betreiben können, wird es nötig sein, daß die Schüler, welche an der Ruderei Interesse haben, sich zusammenthun und einen Verein gründen.

Diese Vereinigungen, zumeist von Schülern der Gymnasien oder höheren Realschulen, sind erst in den letzten Jahrzehnten entstanden. Die allerersten derartigen Vereine wurden durch das Mißtrauen, das die Lehrer dem Sport gegenüber hegten, sehr beeinträchtigt; aber in den letzten Jahren ist es durch die Befürwortung von allerhöchster Stelle um vieles besser geworden. Ja manche Schüler-Rudervereine neuerer Zeit haben ihre Gründung der Schule selbst zu verdanken. Trotzdem giebt es noch viele Lehrer, die diesem Sport energisch entgegentreten. Daß das Rudern das Studium nicht beeinträchtigt, geht daraus hervor, daß in dem sehr eifrig rudern den Schüler-Ruderklub, dem ich angehörte, beinahe alle das Abiturienten-Examen bestanden haben.

Die Gründung der Schüler-Rudervereine ist entweder von den Schülern selbst oder, wie angedeutet, halbamtlich von der Schule aus ins Werk gesetzt worden.

Von diesen werden die Vereine, in denen die Schule die Oberaufsicht führt, sich nicht so gut entwickeln; denn da bei diesen meist ein Lehrer bei den Fahrten teilnehmen muß, hat es sich oft gezeigt, daß diese Fahrerei ihnen allmählich eine Last wird und sie nicht gerade mit großem Vergnügen an den Fahrten der Schüler teilnehmen. Ich kenne einen der energischsten, hervorragendsten Direktoren der Neuzeit, der trotz seiner sprichwörtlichen Strenge zu Schülervereinigungen animierte, unter der Bedingung, daß die Schüler unter sich bleiben, und ich kann sagen, daß er die schönsten Früchte gerade aus diesem Grundsatz gezogen hat. Das Rudern unter Aufsicht eines pedantischen Lehrers ist der Tod des Sports, und ich kenne einen Schüler-Ruderverein, der dadurch wieder eingegangen ist. Andererseits hat es auch Lehrer gegeben, die mit großer Hingebung sich des Rudersports der Schüler angenommen und hervorragende Erfolge erzielt haben. Das zeigt die kurze Geschichte des Schülerruderns.

Schüler-Rudervereine.

Der erste Schüler-Ruderklub Deutschlands, der Ohlauer Gymnasial-Ruderverein „Ohlavia“, ist von einem sich des Rudersports der Schüler mit Begeisterung annehmenden Lehrer, Dr. Christoph Lampe, unter Unterstützung des Gymnasialdirektors Professors Altenburg am 1. Juli 1880 gegründet worden. Es folgten bald die Gründungen anderer Schüler-Rudervereine, nachdem von Professor Euler, dem Beaufsichtiger des preussischen Turnwesens, das Schülerrudern gut geheissen war: 1882 der Ruderverein der Realgymnasiasten zu Frankfurt a. O. „Triton“ und der Gymnasial-Turn-Ruderverein zu Neuwied, 1883 der Kieler Gymnasial-Ruderklub „Teifun“, 1884 der Gymnasial-Ruderverein „Friedrich Wilhelm“ zu Berlin, der Gymnasial-Ruderverein „Wiking“ in Frankfurt a. O., und „Borussia“-Ruderklub am König-Wilhelm-Gymnasium in Stettin, 1887 der Thomaner Ruderverein

am Thomas-Gymnasium in Leipzig, 1891 der Gartzter Gymnasiasten-Ruderklub zu Gartz a. O. 1892 schloß sich eine Schüler-Ruderabteilung des Leibniz-Gymnasiums dem Berliner Ruderklub an, später demselben Klub eine Ruderabteilung des Königl. Luisen-Gymnasiums zu Berlin. 1894 entstand der Gymnasial-Ruderverein „Wiking“ am Kaiserin-Augusta-Gymnasium zu Charlottenburg.

Gründung und Material.

Wie bei allen verständigen Gründungen heißt es auch hier: nicht zu groß anfangen, sondern alles sich lieber allmählich, wie man zu sagen pflegt, „historisch“ entwickeln lassen. Das Wichtigste ist das Boot. Meiner Ansicht nach ist das geeignetste der Halbausleger Gigvierer*), er ist wohl auch in jedem Schüler-Ruderverein zu finden. In dieser Bootsgattung wird auch in Berlin um den für Schüler ausgesetzten Kaiserpreis gestartet.

Ein im Bootbau und auch sonst in rudersportlicher Hinsicht hervorragender Fachmann, Oberbaurat Rettig, hat einen für Schüler besonders geeigneten Bootstyp konstruiert, der dauerhaft und doch nicht zu schwer ist, und deshalb als Reiseboot wie als Übungsboot sich als sehr brauchbar erwiesen hat. Es ist ein Vierer-Halbausleger-Klinkerboot mit Steuersitz aus lackiertem deutschen Eichenholz mit Bodenbrettern von Kiefernholz und Riemen aus kanadischer Fichte: Ganze Länge ohne Steuer 8,50 m, die Enden gegen die Wellen etwas aufgezogen, größte Breite 0,95 m, Kiel 15 mm breit mit eiserner Kielschiene, auf jeder Seite je 5 Planken von mindestens 4 mm Dicke, Rollsitze und feste Sitzplatten zum Auswechseln, Trittbretter mit Fersenhaltern, Rückenlehne, Halbausleger, Drehrollen, 4 Riemen mit 1,07 m Innenhebel und 2,70 m Außenhebel, Bootshaken, Fangleine. Preis 650 M.

*) Das Nähere über den Namen und den Bau der Boote findet der Leser in dem Abschnitte „Das Bootsmaterial“.

Später kann ja nach den Verhältnissen noch ein Vierer oder Doppelzweier angeschafft werden.

Bei den Schülervereinen ist eine Organisation nötig, die frisches Leben in das Zusammensein bringt und die Ordnung aufrecht erhält.

Dazu sind ein Vorsitzender, ein Schriftführer, ein Kassenwart, Bootswart und Ruderwart zu ernennen. Je nach der Stärke des Vereins können auch 2 dieser Ämter auf eine Person übertragen oder neue hinzugefügt werden.

Der Vorsitzende leitet den Verein; es ist für das Gedeihen desselben sehr wichtig, hierzu eine passende Persönlichkeit zu finden, dem die Ruderei sehr am Herzen liegt, der energisch ist und auch etwas geselligen Schloff hat.

Was Schriftführer und Kassenwart zu thun haben, wird klar sein.

Der Bootswart hat das Material unter sich. Er sieht nach, ob die Boote nach der Fahrt in gesäubertem Zustande wieder eingestellt sind, sorgt für Reparaturen und schlägt Verbesserungen am Bootshaus, Steg u. s. w. vor. Es ist vorteilhaft, ihm die Machtbefugnis zu übergeben, kleinere Geldstrafen für Unordnung im Bootshaus, sowie für Nachlässigkeit in der Reinigung des Bootes zu verhängen.

Dem Ruderwart liegt hauptsächlich die Durchbildung der Ruderer ob. Er hat besonders die Neulinge in die Geheimnisse des Schlages einzuweihen und ihre ersten Fahrten zu begleiten.

Von großem Nutzen ist es, wenn dieser Ruderwart oder ein anderes Klubmitglied in den Ferien gelegentlich bei einem gröfseren Männer-Ruderverein als Gast mitrudert und sich eingehend belehren läfst, um dann die gemachten Erfahrungen dem Schüler-Verein zu gute kommen zu lassen.

Die Gründung eines Schüler-Rudervereins in einer kleinen Stadt, wenn sie von Schülern ausgeht, gestaltet

sich nicht immer so einfach, da viele Schwierigkeiten zu überwinden sind. Selbst wenn endlich die Genehmigung durch die Schule erreicht ist, fehlen meist die nötigen Barmittel, da die Teilnehmer auf ihr geringes Taschengeld angewiesen sind. Wie aber davon ein Boot kaufen, Platzmiete, Bootsschuppen errichten?

Um an einem Beispiele die Schwierigkeiten zu zeigen, möchte ich einige Daten aus meinem Schüler-Ruderverein zum besten geben. Wir veranstalteten Schülerkonzerte, Theateraufführungen und Verlosungen und verschafften uns auf diese Weise ein kleines Grundkapital, für das wir einen vom Berliner Ruderklub in zuvorkommender Weise uns sehr billig überlassenen gut erhaltenen Achter erwarben. Das Boot kam auch wohlbehalten an, aber wo das über 40 Fufs lange Ding unterbringen? Nach langem Suchen und Verhandeln erhielten wir endlich bei einem Holzhändler einen Platz in einem größeren Schuppen angewiesen. Da derselbe aber nicht dicht am Wasser lag, mußte man mit dem schweren, langen Achter hin und her wandern, was besonders nach anstrengender Tour die äußerste Anspannung und Willenskraft erforderte, so daß wir uns nach längerer Tour stets vor dieser Schlußwanderung grauten. Ein großer Fortschritt war es, als wir einen dem Wasser näher gelegenen Holzschuppen benutzen und an diesem eine besondere, nach dem Wasser gelegene Thür anbringen durften. Als mittlerweile auch ein ganz neuer Vierer und ein sehr altersschwacher Zweier, den ein Mitglied durch Einsetzung eines etwas ungeschlacht geratenen Stevens wieder schwimmfähig machte, angeschafft worden war, da konnten wir in dem uns angewiesenen Raume kaum treten, obwohl die Boote übereinander angebracht waren. Da erhielten wir zu unserer Freude von einem benachbarten Offizier-Ruderverein ein altes Bootshaus und einen alten Vierer fast geschenkt. Nun wurde aus den Trümmern mit frischem Mut nach eigenen Plänen von den Mitgliedern selbst

ein Bootsschuppen aufgerichtet; wochenlang wurde gesagt, gehämmert und gezimmert, und stolz waren wir, als das selbsterrichtete Bootshaus fertig dastand und an langer Fahnenstange unsere Flagge wehte.

Dafs das Bootshaus am Wasser stehen muß, ist selbstverständlich, aber es ist nicht immer ein geeigneter Platz aufzutreiben, da haben sich z. B. die Rudervereine in Frankfurt a. O. dadurch zu helfen gewußt, dafs sie ihre Bootshäuser auf Tonnen schwimmend errichtet haben.

In betreff der Unterbringung des Bootes haben es besonders die Berliner Schüler-Rudervereine bequem, welche sich größeren Berliner Rudervereinen angeschlossen haben, von denen ihnen Platz für ihr Bootsmaterial in den mit allen Neuerungen der Neuzeit eingerichteten Bootshäusern bereitwilligst eingeräumt wird; zugleich werden ihnen die Wasch- und Doucheräume und nette Schränke zur Unterbringung der Ruderkleidungen zur Verfügung gestellt. (Z. B. im Berliner Ruderklub den Schüler-Rudervereinen des Leibnitz- und Luisengymnasiums.) Auch geben ihnen fertig ausgebildete Klubmitglieder Anleitung zum exakten Rudern.

Bei Errichtung eines Bootshauses, mag es noch so bescheiden sein, ist darauf zu sehen, dafs ein kleiner abgeschlagener Raum vorhanden ist, in dem man sich bei schlechtem Wetter aufhalten kann, zum Abwarten anderer Klubkameraden, mit denen man eine Fahrt verabredet, zur Abhaltung von Sitzungen etc. Derselbe kann durch Flaggen, Wappenschilder, Photographien gemüthlich eingerichtet werden und erhöht sehr die Behaglichkeit. Das Bootshaus muß ein angenehmer Aufenthalt sein, in dem man zwanglos mit seinen Kameraden verkehren kann. Hier liegt auch das Fahrtenbuch aus und eine genaue Karte der nächsten Wasserstraßen mit Kilometerverzeichnung.

Zur Unterbringung der Ruderkleidungen kann durch Bretterverschläge leicht ein Aufbewahrungsraum ge-

schaffen werden, und dabei ist es nötig, daß jeder seinen eigenen Verschlag erhält.

Zur Ausstattung gehört noch ein Landungssteg; denn ohne diesen wird das Boot dadurch stark mitgenommen, daß es so weit ans Ufer gefahren werden muß, bis der Bug auf dem Grunde rutscht und dadurch abgenutzt wird oder gar durch Steine schwer beschädigt werden kann; dann ist das darauf folgende Herausklettern der Mannschaft über die Bootsspitze, wobei über alle Sitze hinweggekrochen wird, dem Boote sehr schädlich. Am geeignetsten ist ein breiter schwimmender Steg, da besonders an unseren Flüssen der Wasserstand ein sehr wechselnder ist. Dieser kann durch Zusammennageln einiger dicker Balken oder Flosshölzer oder durch Bretter auf leeren Tonnen hergestellt oder aus einem starken Brett gebaut werden, das vorne zwei längere, in der Mitte zwei kürzere Stützen erhält, wodurch ein tragbarer Laufsteg entsteht, der, je nach dem Wasserstande, mehr heraus- oder hineingeschoben wird. Nach Beendigung der Fahrt muß solch ein Steg am besten in den Schuppen oder doch höher aufs Ufer gezogen werden, damit er bei steigendem Wasser nicht fortschwimmt. Wichtig ist es, daß bei starker Strömung die Boote mit dem Bug gegen den Strom landen, da sonst beim Herumschwenken des Bootes unangenehme Beschädigungen entstehen können.

Tourenfahrt für Schüler.

Der heranwachsende Jüngling fühlt, wie gesagt, das dringende Streben, in Gottes freier Natur seinen Blick zu erweitern und selbständig zu arbeiten; nichts giebt dazu herrlicher Gelegenheit als das Tourenrudern.

Dieses Vergnügen kann jeder praktisch veranlagte Ruderer ganz billig sich verschaffen, indem er sich selbst ein Fahrzeug herstellt und sei es aus einem an beiden Enden spitz zugeschnittenen Brett, auf welches halbe Holzfaßreifen aufgenagelt werden und das dann

mit starkge firnifster und später mit Ölfarbe angestrichener Leinwand überzogen ist, wie dies im Abschnitt „Kanoë“ noch besonders gelehrt wird. Mit diesem, allerdings primitivsten Fahrzeuge kann er als Alleinherrscher kleinere Fahrten unternehmen.

Auch die Vereine werden öfters an freien Tagen in größeren Booten eintägige Touren nach ferner abgelegenen Ortschaften ins Werk setzen. Aber viel interessanter ist es, wenn die Schüler sich in den Ferien zu einer größeren mehrtägigen Tour vereinen. Hierbei kommen erst die wahren Freuden, die ein schnelllaufendes Boot den jungen Anfängern bereiten kann, zu Tage. Es trägt sie in fröhlicher Gemeinschaft über alle noch unbekanntes Flufs- und Seengebiete, die den Blicken immer neue herrliche Landschaften darbieten. Ausser den größeren Fahrten anderer Schüler-Vereine fuhr z. B. 1896 der Bromberger Realgymnasial-Ruderverein mit seinem Lehrer, Oberlehrer Dr. Kuhse, in zwei Booten (Gig-Achter und Gig-Vierer) von Bromberg zu Wasser bis nach Berlin zur Gewerbeausstellung und der Gartzter Gymnasiasten-Ruderklub hat öfters Fahrten stromab bis zur Ostsee und aufwärts bis zu den Gefilden der Spree ausgeführt.

Wohl nichts kann den Schüler besser zur Selbständigkeit erziehen, als diese Tourenfahrten. Er lernt, sich genau nach der Karte zu orientieren. Er weifs nicht, wo er abends sein Nachtquartier finden wird, das er oft im Heu oder Stroh einer Scheune oder unter dem Zelt im Freien aufschlagen muß. Ein Schüler-Ruderklub der Oder hat sogar auf fast allen größeren Touren viele Nächte unter niedrigem Zelt im Freien zugebracht und sich manchmal selbst Mittag bereitet; kurz und gut, durch die verschiedenen Lagen, in die er durch alle möglichen Zufälle gerät, lernt er sich zu helfen, so gut er es versteht, und diese praktische Schule ist für sein späteres Leben nicht hoch genug zu schätzen.

Für gröfsere Schülerfahrten ist am geeignetsten der

Doppelzweier, oder, falls genügend Teilnehmer sich finden, der Gig-Vierer, Gig-Sechser oder Gig-Achter. Unter dem Steuersitz muß das Boot einen wasserdichten Verschlag haben für Efswaren, Konserven u. dergl. Vorn und hinten in die Spitzen wird je ein aus absolut wasserdichter Leinwand hergestellter Sack gelegt, in welchen die Kleidungsstücke und Wasche verstaut werden.

Zur Fahrt wird ein Obmann gewählt, welcher alle Anordnungen trifft. Je nach Verabredung wird viertel- oder halbstündig der Steuermann gewechselt, so daß immer einer sich zeitweise ausruhen kann. Die Ablösung muß natürlich genau der Reihe nach geschehen, nur mit Zustimmung der übrigen darf eine Änderung eintreten.

Der Steuermann hat die Karte zur Hand und erklärt der Mannschaft die Gegend. Er muß sich auch genau über die rechte Fahrstrafse orientieren, damit er nicht in falsche Flußarme gerät, was z. B. besonders auf der unteren Oder, auf der Havel zwischen Ketzin und Brandenburg und im Rhinluch zwischen Ruppin und Kremmen leicht eintreten kann; auch ist bei größeren Seen, besonders in Mecklenburg, meist nicht die jenseitige Einfahrt zu erkennen, doch kann man nach den Generalstabskarten meist genau berechnen, wo die Einfahrt ungefähr liegen muß und steuert auf die Gegend los, bis man das Ufer besser übersehen kann; bei schwierigeren Einfahrten sind meist Baken angebracht, wie an den Ufern der oberen und unteren Havelseen, des Rhins, der Netze u. s. w.

Die Schilderung einer praktisch ausgeführten Ruderfahrt eines Schülerklubs der unteren Oder im Doppelzweier wird besser belehren, was bei einer solchen Fahrt beobachtet werden muß, als langatmige Auseinandersetzungen.

Der betreffende Doppelzweier wurde vorher sorgfältig ausgerüstet; Spiritusbrenner, Kochtopf, Bratpfanne, Löffel, Teller, Tassen, Messer, Zucker, Salz, Brot,

Knorr'sche Suppentafeln, Erbswürste und alle erdenkliche Küchenausrüstung war Nummer eins. Dazu kamen die Gerätschaften: Hammer, Axt, Zange, Pflöcke u. s. w. Natürlich erfordert es viel Geschick, immer das Nötigste auszusuchen, damit der arme Doppelzweier doch wenigstens noch etwas Bord behält, zumal er auch noch ein Zelt mitnehmen muß. Ein paar Meter Nessel waren von dienstbereiten Damen geschickt aneinander genäht. Man kreuzte 2 Paar Skulls, steckte eine Querstange durch, darüber die Leinwand und fertig stand ein geräumiges Schlafzelt für 3 Mann (Erich, Dick und Wilhelm), und wasserdicht noch sogar, weil wir es nämlich geleinölt hatten. Dies Zelt und unser Segel — denn wir nahmen



Fig. 2. Zeltlager.

auch ein kleines Sprietsegel mit — lagen im Bug. Um 8 Uhr früh, im lachenden Sonnenschein, stach denn das sectüchtige Boot von Gartz oderabwärts in die Fluten. Das Frühstück aßen wir an einem idyllischen Plätzchen. Muntere Quellen spendeten uns einen erfrischenden Frühtrunk. Ruhig und

heiter ging es und zwar hatten wir, da achterlicher Wind wehte, der Einfachheit halber das Segel aufgesteckt. Es war leicht an der Bugducht zu befestigen und konnte bequem von Nr. 1 gehandhabt werden. Die Schot war durch den Dollen geschoren. Nr. 2 mußte geduldig die Riemen steif auf Wasser halten, weil es sonst doch eine kippelige Geschichte war. Nr. 3 steuerte. Der Wind wehte ziemlich gleichmäßig, so kamen wir seelenvergnügt gegen Mittag in Stettin an. Ein befreundeter Ruderklub gewährte uns gastliche Unterkunft. Als wir später die Oder hinab am Vulkan vorbeiruderten, merkten wir, daß der Wind auffrischte. Glücklicherweise kam er wieder von achtern. Sobald wir einigermaßen aus den belebten Gewässern heraus waren, wurde

auch hocheifrig das Segel aufgeheißt und dahin flog der stolze Doppelzweier. Der Wind setzte sich gewaltig hinter die Leinwand und wir hatten mehr als Racegeschwindigkeit. Es konnte den vergnügten Insassen nicht toll genug gehen. Schon kommt freieres Wasser in Sicht, und mächtiger wölbt sich der Himmel über uns. Doch da versteckt sich die Sonne hinter schweren Wolkenmassen. Ihre Strahlen gleiten in breiten matten Streifen an dem immer düsterer werdenden Gewölke hinab. Ein unbestimmtes, ängstliches Gefühl ergriff uns, zugleich wurde das Segel schlaff. Einen Augenblick noch nimmt die finstere Schwüle zu. Dann bricht plötzlich ein regelrechter Sturm los. Die Wolken jagen über uns hin. Rings sind Schaumköpfe. Den letzten Augenblick, doch noch rechtzeitig, wird das Segel eingeholt und hurtig zu den Riemen gegriffen. Es gilt die Ostkante zu gewinnen. Wir waren gerade am Eingange des Papenwassers und damit aus den Flufswellen heraus. Klatsch! hüpfte eine Welle neugierig über Bord. Wenn nur die Schaumköpfe nicht wären! Aber das schmale Boot schneidet das Wasser wie ein Messer, und alles, was über die niedrige Bordwand reicht, schlägt hinein. Jetzt gilts! Wir müssen hinüber! Nur noch ein paar Schläge! Die verzweifelte Anstrengung aller Kräfte bringt uns ein gut Stück vorwärts. Schon sind wir pudelnafs und das Boot steht voll Wasser. Noch 50 Meter sind's bis zum Ufer. Aber ach die Brandung! In der That waren alle bisherigen Wellen noch nichts gegen die, welche uns jetzt das Landen unmöglich machten. Dennoch versuchten wir's. „Klitsch, klatsch“ geht es, und jede Welle wälzt einen tüchtigen Schwups über die Bootswand. „Nanu!“ „Wir sinken!“ gellt es in der Verzweiflung. „Raus!“ kommandiert Dick und springt ins Wasser, Erich ihm nach. Ich sitze noch ratlos am Steuer und merke den Boden unter mir schwinden. Was bleibt mir weiter übrig, auch ich muß hinein. Alle drei packen das arme Boot, das die bran-

denden Wellen hin und herreißen. Ein letzter Kampf mit dem tobenden Element muß entscheiden. Unser ist der Sieg! Holla! Wilhelm faßt vermöge seiner beträchtlichen Körperlänge Grund. Doch ein neuer Schrecken! Denn wehe, die ganze Ladung ist im besten Zuge, davonzuschwimmen. Ich halte das Boot. Die anderen rafften eilig zusammen, was sie von der treulosen Ladung kriegen können und bringen es schwimmend und stolpernd ans Ufer. Finster und zerrissen fliegt das Gewölk am Himmel. Der Sturm heult. Kein Schiff, kein Mensch in der Nähe. Immer rein ins Wasser und hastig zusammengepackt! Endlich haben wir das meiste geborgen. Nun wird unser Boot aufs Land gezogen und kühn und trotzig starren am Ufer die Geretteten in das aufgeregte Element. Aber nicht lange feiern! Es regnet immer toller und es gehört ohnehin nicht viel dazu, im Rudertrikot bis auf die Haut nafs zu werden. Schnell wird das Zelt aufgeschlagen und man kriecht hinein. Hier ist's famos! Ein paar Decken, die in der Persenning und im Zelttuch waren, sind noch nicht durchnäßt. Sie werden ausgebreitet und jetzt ist es drinnen trocken, warm und behaglich, während es draussen tobt. Auch die landfeinen Anzüge waren wasserdicht eingewickelt und sind deshalb unversehrt. Mit Vergnügen wird hineingeschlüpft. Das Wetter läßt allmählich nach und man kann mit guten Gewissen den langbeinigen Wilhelm in das nahe kleine Dorf nach Brot schicken. — Unterdessen richten die anderen den Spirituskocher her und bereiten „was Warmes“. Wilhelm bringt ein tüchtiges Stück Roggengebäck und nun huckt man nieder und wartet ungeduldig auf die Erbssuppe. So gut hat es lange nicht geschmeckt. Allmählich hört der Regen draussen ganz auf. Dieser günstige Moment wird benutzt, um die nassen Sachen an Zeltstricken aufzuhängen. Doch ach, es ging so manches drauf! Besonders die Efswaren, die im Steuerkasten verstaut gewesen waren, entpuppten sich nunmehr als Brei und Schwamm. Auch

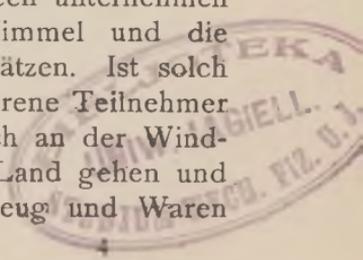
von den Instrumenten fehlte manches. Aber das schadet nichts. Das erhabene Bewußtsein eines seemännisch überstandenen Sturmes ist schon eines kleinen Opfers wert. Und die Hauptsache, das money war gerettet, ebenso hatten wir einigermaßen trockenes Zeug noch auf dem Leibe. So waren wir frohen Mutes und legten uns bald schlafen. Heu hatten wir uns von der Wiese geholt.

Nach mehreren weniger abenteuerlichen Tagen gelangten wir gesund und glücklich in der Heimatstadt an, offen gestanden, doch froh, wieder einmal in ein warmes Bett kriechen und uns gemächlich satt essen zu können, aber natürlich voll freudiger Erinnerung an die bestandenen Mühen und Abenteuer.

Wir haben dieses Beispiel ausdrücklich gewählt, um auch vor den Gefahren einer solchen Fahrt über große Wasserflächen zu warnen, die leicht vermieden werden können, wenn man die nötige Vorsicht, die alle ernsten und erfahrenen Tourenfahrer niemals außer acht lassen, walten läßt.

Vor allem ist es erforderlich, daß alle Mitglieder solcher Tourenfahrt fertige Schwimmer sind; andere müssen durchaus abgewiesen werden. Wer die Energie nicht besitzt, sich das Schwimmen zu eigen zu machen, der wird auch bei solchen Fahrten keinen Mut und keine Thatkraft entwickeln, beides notwendige Beigaben für das Unternehmen größerer Fahrten. Für den Nichtschwimmer ist ja ein bloßes Kentern des Bootes schon gefährlich.

Ferner ist ein Beobachten der Luft unentbehrlich. Ruderer, die eine Fahrt über große Seen unternehmen wollen, sollten auch lernen, den Himmel und die Wolkenbildung zu beachten und zu schätzen. Ist solch ein Wetter im Anzuge, so wird der erfahrene Teilnehmer an solchem Unternehmen rechtzeitig sich an der Windseite am Ufer halten, oder besser ans Land gehen und das Zelt aufschlagen, ehe der Gufs Zeug und Waren



verdirbt; er wird das Boot an das Ufer ziehen, ehe die Wogen es voll schlagen. Die Erfahrungen, die die Teilnehmer an jener Fahrt in dem oben beschriebenen Wetter und wo anders gemacht haben, zeigten uns mehr als die schönsten Lehren älterer Männer, daß eine gewisse Voraussicht und Vorsicht die besten Unterlagen für gröfsere Tourenfahrten sind.

Schüler-Training.

Die Meinungen sind sehr verschieden über die Frage: Ob Regatten zwischen Schüler-Rudervereinen förderlich sind oder nicht? Das sportgemäfsse Rudern, der gleichmäfsige Einsatz wird allerdings dadurch besser in die Ruderer hineingebracht, das Rudern exakter gehandhabt, das Training dann strenger durchgeführt, wenn die Teilnehmer am Rennen ihre Leistungen messen können; auch ist das dem Wettfahren vorhergehende Training sicherlich eine gute Schule zur Stärkung der Willenskraft. Ob aber das frühzeitige öffentliche Auftreten der Schüler pädagogisch von Wert ist, ist doch sehr fraglich!

Statt der öffentlichen Rennen zwischen benachbarten Klubs möchten wir vielmehr den internen Regatten, zum Stiftungsfeste oder zu sonstigen Gelegenheiten arrangiert, das Wort reden. Sie machen ein Training nötig, das für einen jungen Menschen dadurch moralisch und physisch so stärkend ist, da es diesen zwingt, wochenlang Diät zu halten. Durch die fortgesetzte allmählich immer stärker werdende Ruderarbeit weitet sich die Lunge aus und wird gekräftigt, auch die Muskeln werden gestählt. Schon bei den Rennen der Schülervereine muß der Ruderwart, der durch sein fortgesetztes Beobachten der einzelnen Ruderer eine ungefähre Taxe der Kräfte derselben besitzt, darauf sehen, daß die gegenseitig konkurrierenden Mannschaften nicht zu ungleich in Kräften sind, da sonst das Interesse zu leicht erlahmt.

Am vorteilhaftesten gestaltet sich das Rennen, wenn

der Klub 2 Gigvierer besitzt, in denen zwei möglichst gleichstarke Mannschaften starten. Ist nur ein Vierer und ein Achter vorhanden, so kann letzterer als Sechser gehen. Ist eine sehr gute Vierermannschaft vorhanden, so kann sie auch mit einer Achtermannschaft starten, da in dieser bei einem Schüler-Ruderverein immer einige schwächere Ruderer vorhanden sein werden. Ich sah erst kürzlich in einem internen Schülerrennen eine gut arbeitende Vierermannschaft den Achter glänzend schlagen.

Bei den öffentlichen Regatten zwischen Schülervereinen, die sich an andere große Rennen anschließen, wie es in Berlin und Stettin öfters geschehen ist, liegt die Gefahr vorhanden, daß bei den Siegern ein falscher Ehrgeiz sehr angefacht wird und sie sich nachher auf ihre Leistungen zu viel einbilden. Außerdem ist das vorzeitige Vortreten an die Öffentlichkeit für Schüler durchaus nachteilig.

Bei internen Regatten sind diese Übelstände wie angedeutet viel weniger zu befürchten.

Nach den Erfahrungen, die man in Berlin in betreff des Rudersportes gemacht hatte, hat S. Maj. der Kaiser am 27. Januar 1898 für das Wettrudern an den höheren Schulen Berlins folgende Bestimmungen getroffen, die sehr beachtenswert sind:

1. Die Schüler sind von den Ruder-Vereinigungen Erwachsener grundsätzlich fern zu halten.

2. Die Ruderübungen der Schüler sind durch einen rudersportlich vorgebildeten Lehrer und einen erfahrenen Arzt zu überwachen.

3. Bei Wettrudern ist die Öffentlichkeit auszuschließen. Nur besonders eingeladene Angehörige und Freunde der beteiligten Anstalten und Schüler können zu ihnen zugelassen werden.

4. Die Benutzung eigentlicher Rennboote ist nicht gestattet. Bei Wettfahrten ist die Ruderbahn auf 1200 m zu verkürzen.

5. Am Wettrudern dürfen nur Schüler der Prima und Obersekunda teilnehmen.

Falls diese Regeln auch sonst bei Schülerwettrudern innegehalten werden, ist die Gefahr des gesteigerten Ehrgeizes nicht sehr groß.

Also: Viel Glück zum jugendlichen Sport!

IV. Abschnitt.

Das sportliche Rudermaterial.

Hat man sich entschlossen, das Rudern sportmäÙsig zu betreiben, so muÙ man sich vor allen Dingen mit den fachlichen Ausdrücken der Ruderei, die ja in keinem Sport fehlen dürfen und sogar bei manchen als Hauptsache gelten, ganz vertraut machen, denn wenn ein Neuling zum erstenmal im Boote sitzend vom „Pätscheln“, „Rutschbahn“, „Strippe losbändseln“ u. s. w. spricht, kann sich der alte Ruderer eines milden Lächelns kaum erwehren.

Um solche unangenehme Situationen zu umgehen, möchte im nachstehenden eine kurze Übersicht über die gebräuchlichen Bootsarten und das dazu gehörigen Material gegeben werden.

Die Ruder.

Lange „Ruder“ bis zu 4 m, von denen jeder Ruderer nur eins mit beiden Händen hält, heißen im Sport-Ausdruck „Riemen“, zum Unterschiede von „Skulls“, von denen jeder Ruderer eins in jeder Hand hat.

Riemen und Skulls zu sportlichen Zwecken werden aus möglichst astfreiem Holze der kanadischen Fichten geschnitten, welche sich durch Leichtheit verbunden mit Steifigkeit auszeichnen.

Um sie standhafter gegen Witterungseinflüsse und Nässe zu machen, werden die Riemen am besten dreimal dünn überlackiert.

An der Stelle, in der das Ruder im Dollen aufliegt, wird es mit Leder umgeben, das mit kleinen Kupferstiften sehr sauber aufgenagelt wird und das an dem oberen Ende einen Rotgußknaggen erhält, der verhindert, daß der Innenhebel durch zu weites Hinausstecken des Riemen verkürzt wird. Das richtige Auf-

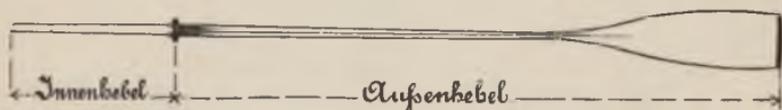


Fig. 3. Riemen.

nageln des Leders will sehr geübt sein, weil damit, wörtlich genommen, auch die Lage des Riemen im Wasser „festgenagelt“ wird; denn eine etwas schräge Lage des Blattes nach vorn hat zur Folge, daß der Riemen das Bestreben hat, aus dem Wasser zu springen und umgekehrt in demselben zu „versaufen“.

Die Riemen sind 3,7 mal so lang als ihr Innenhebel, die Skulls dagegen nur 3,4 mal so lang.

Um ihr Eigengewicht zu verringern, hat der berühmte Bootsbaumeister Rettig auf seiner Bootswerft im Jahre 1884 zum erstenmal versucht, hohle Riemen herzustellen. Diese zeigen aufser der Gewichtsersparnis mehr Widerstand gegen Verdrehung und gröfsere Steifigkeit.

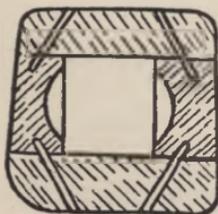


Fig. 4. Hohler Riemen
(Querschnitt).

Den Schaft der hohlen Ruder bilden zwei schmale, an der Innenseite leicht ausgekehlte Leisten, auf die zwei etwas breitere aufgeleimt sind, die dann noch durch in Leim getauchte Holzpflockchen miteinander verbunden werden.

Das Ruderblatt ist am unteren Ende eingeleimt und mit drei bis vier Messingschrauben gesichert. Dort, wo das Ruder gegen den Dollen liegt, ist es durch ein volles Stück gegen Eindrücke gesichert. Am Ende des Innenhebels wird ein Holzgriff eingesetzt, der nicht

nur unlackirt bleibt, sondern auch mit der Raspel etwas rauh gemacht wird, damit er, wenn die Hände zu transpirieren anfangen, nicht so leicht aus den Fingern gleitet. Bei Skulls ist es sehr empfehlenswert, sich einen Gummiüberzug für den Handgriff zu besorgen, wodurch man die Riemen sehr sicher in der Hand hält.

Hier in Deutschland werden hohle Riemen überwiegend zu Skullbooten bei Rennen verwendet.

In früheren Zeiten hielt die Verleimung nicht genügend, um längere Bootsreisen damit zu machen, doch ist diese jetzt so zuverlässig, daß ich diese Skulls schon sehr häufig in Tourenbooten mit gutem Erfolge verwendet gesehen habe. Ratsam bleibt es aber immer, einen Reserve-Skull mitzunehmen; denn den zerbrochenen Schaft eines hohlen Skulls wieder zu reparieren, ist eine langwierige Sache, zu der Sachkenntnis und Werkzeuge aller Art gehören. Fig. 5 zeigt den Querschnitt eines gewöhnlichen vollen Riemens.

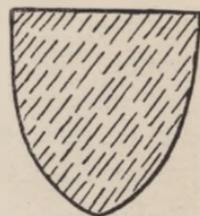


Fig. 5. Gewöhnlicher Riemen (Querschnitt).

Kehl-Ruder.

In England hat eine neue Ruderkonstruktion sich bei den großen Rennen in Henley und anderen Orten

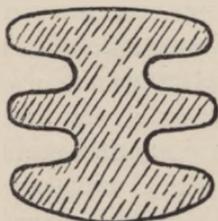


Fig. 6. Neuer englischer Patentriemen (Querschnitt).



Fig. 7. Amerikanischer Riemen (Querschnitt).

so bewährt, daß die allgemeine Einführung bevorsteht. Die Firma Ayling und Söhne in Pusney ist die Erfinderin.

Die Konstruktion besteht aus einer doppelten Auskehlung der Ruderschäfte, wie sie unsere Figur 6 darstellt. In Amerika hatte man schon eine einfache Kehlung (s. Fig. 7) hergestellt, doch haben sich die doppelkehligen Ruder diesen weit überlegen gezeigt, sie werden durch die doppelte Kehlung etwa $\frac{3}{4}$ Pfund leichter als die anderen, auch haben sie bei den Versuchen ihrer Zerbrechbarkeit als widerstandsfähiger sich erwiesen; ferner klemmten die einkehligen Schäfte sich leicht in den Dollen, während die neueren sich ohne Widerstand drehen. Von den Ruderern ist nicht bemerkt worden, daß sie etwa den Wind sehr einfangen, was man nach der Konstruktion befürchten konnte.

Es wäre gewiß der Mühe wert, die Konstruktion hier zu versuchen. Wenngleich wir überzeugt sind, dass die Hohlrunder von Rettig alle Bedingungen noch besser erfüllen als die Doppelkehl-Ruder, so ist für weniger wohlhabende Klubs wie Vereine die Herstellung von Kehlen gewiß einfacher als die der Hohlrunder, auch die Reparaturen würden geringerer Fachkenntnis bedürfen.

Behandlung der Riemen.

Um die Riemen möglichst lange in gutem Zustande zu erhalten, muß man sie nach dem Gebrauch gut mit einem Tuch abwischen und dann hinstellen, nicht hinlegen, denn durch das Stellen können sich die Ruder u. s. w. nicht so leicht verziehen; auch ist es ausgeschlossen, daß auf die Blätter getreten wird, wodurch sie natürlich brechen würden. Man stellt sie am besten so auf, daß ein Vierer-Satz hintereinander steht. Die Blätter des Satzes werden durch einen beliebigen Anstrich, einen Stern, blaue oder rote Streifen u. s. w. kenntlich gemacht und dann dicht unterhalb des Leders mit einer Zahl versehen, die gleich der Nummer ist, welche der Riemen im Boot einnimmt; wodurch jede Verwechslung ausgeschlossen wird.

Die Auflagen der Ruder.

Die Ruderauflage war in früheren Zeiten völlig von deren Bordkanten abhängig, auf denen die Dollen angebracht waren, in denen sich die Ruder bewegen. Erst im Jahre 1828 hat der englische Bootbauer Ridley nach Angaben von Anthony Brown zu Oudebourn Ausleger an einem Boote angebracht, die sich im Laufe der Zeit zu den heutigen Konstruktionen umgewandelt haben. Früher verwandte man zu den Auslegern sogenannte stählerne Gitterträger, die jedoch in letzter Zeit von den Mannesmanrohren verdrängt werden.

Am Ende der Ausleger bringt man die Dollen an, die feste- oder Drehdollen sein können.

Für Skullboote nimmt man am Ende der Ausleger durchweg nur Drehdollen. Dieser schließt sich an dem oberen Ende eng zusammen, weil nur das Blatt mit dem dünnsten Ende des Schachtes hindurch zu gehen braucht, um dann das Ruder so weit nachzuschieben, bis es an dem Rotgufsknaggen angelangt ist.

Der Rennvierer Seite 73 ist mit Drehdollen ausgerüstet.

Trotz allen diesen Verbesserungen sind wir nie Freunde der Drehdollen geworden, sondern in allen Rennen, die wir gefahren haben, war das Boot, ob Vierer oder Achter, stets mit festen Dollen versehen; wir haben im Training öfter versucht, Drehdollen zu fahren, haben aber immer — trotzdem wir z. B. einen ganz neuen von Rettig mit allen Chikanen erbauten Vierer mit Drehdollen hatten — dieselben abmachen lassen und sind wieder zu den alten festen Dollen zurückgekommen und zwar immer der Thatsache wegen, daß der Einsatz bei festen Dollen schärfer ist, als bei den sich drehenden.

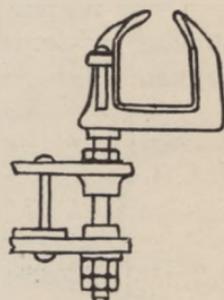


Fig. 8. Drehdolle.

Bei den festen Dollen wird der Riemen von außen durchgesteckt und zwar mit dem Innenhebel zuerst, bis der Knaggen oben hinter die Schnur gelangt ist, um dann durch eine Dreivierteldrehung ganz hinter den Dollen gebracht zu werden, die Schnur soll ein Herausspringen des Riemens verhindern. Der einzige Nachteil ist nur der, daß beim Anlegen oder Durchfahren enger Fahrwasserstraßen man die Breite der ausgelegten Riemen nur durch Einziehen derselben verringern kann. Dies kann allerdings zu Unfällen führen.

Wir fuhren einst unsere geliebte Berliner Trainingsstrecke, auf der man jeden Stein von allen Seiten auswendig kennen würde, wenn man bis zu den Spreenixen hinab

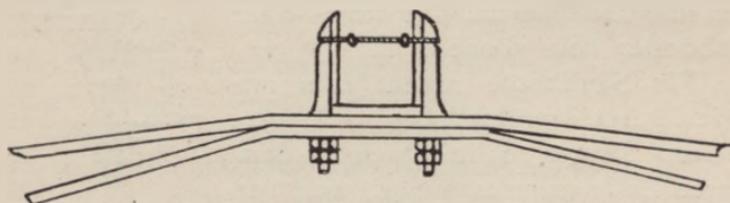


Fig. 9. Feste Dolle.

sehen könnte, und die von der Oberbaumbrücke bis zu einem Flaggenmast dicht an dem Akademischen Ruderverein führt, gemütlich im Rennachter, denn der „Menschenschinder“, wie Spötter unsern Trainer getauft hatten, war schon mit den Senioren vorausgedampft, die Spree aufwärts. Dicht vor der Eisenbahnbrücke kommandierte der unerfahrene Steuermann einen unmotivierten Spurt, der, trotzdem wir den Grund nicht recht erfaßt hatten, von der wohlgezogenen Mannschaft sofort aufgenommen wurde.

Plötzlich erklang ein donnerndes „Halt, Riemen lang!“ von achtern her, was uns ja nun ganz in die „Verschmetterung“ brachte, denn bekanntlich ist eine solche Manipulation bei festen Dollen ganz ausgeschlossen. Das Endresultat war, daß unter dem Prasseln

wie beim Gewehrfeuer die Blätter auf der einen Seite von einer Zille und auf der anderen von der Brücke sämtlich glatt abrasiert wurden. Dafs dieses Manöver ohne Kenterung abgegangen ist, bleibt mir heute noch ein Wunder. Solche Übelstände nimmt man aber bei festen Dollen gern in Kauf, wenn das Boot dafür besseren Fortgang erhält.

Das Steuer.

Im Hintersteven schließt ein Brett, „Spiegel“ genannt, das Boot ab. Rennboote laufen achtern genau so spitz wie am Vordersteven wieder zusammen.

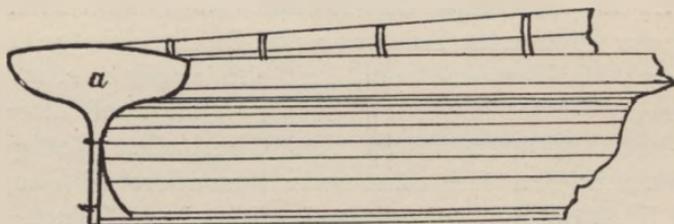


Fig. 10. Spiegel eines Bootes.

Am Hintersteven wird mit Fingerlingen das Steuer aufgehängt, dessen schräg gestelltes Blatt dem Boot die Beweglichkeit verleiht. Ein auf den Kopf des Steuers gesetztes Brett hält die beiden Jochleinen, die der Steuermann in den Händen hält.

Die Rollsitze.

In dem gewöhnlichen Boot wird nur der Oberkörper in Thätigkeit gesetzt, das heisst: man zieht „aus den Armen“, was bei scharfem Tempo aber bald ermüdend wirkt.

Die Engländer, die uns früher ja viel voraus im Sport waren, hatten diesen Nachteil schon lange erkannt. Um ihre ganze Kraft voll auszunutzen, hauptsächlich die Beinarbeit und die Rückenmuskeln mitwirken zu lassen, kamen sie zu der damals alles in Staunen versetzenden

Idee, auf den Ruderdichten hin und her zu rutschen; und zwar war die Sache bedeutend schwieriger als heutzutage.

Die Rennmannschaft versah sich mit bockledernen Hosen und bestrich die blank polierten Dichten mit Butter oder Seife, und markierte nun „Rollsitz“. Wenn die Schmierung nicht genügend ausgefallen war, soll es vorgekommen sein, daß wegen „Heißlaufens“ ganze Mannschaften aus dem Rennen ausscheiden mußten!

Die Amerikaner führten die Sache weiter aus und kamen zum Gleitsitz, der bei uns in Deutschland zum Rollsitz umgeformt wurde, wie er noch heute gebräuchlich ist.

Zuerst hatte man den Rollsitz durch einen unter die Schienen greifenden Ansatz an den Dichten festgehalten, wodurch ein Herausnehmen zur Schmierung u. s. w. sehr erschwert wurde, außerdem sprangen sie auch öfter aus der Bahn. Die neuesten von Oberbaurat Rettig erfundenen laufen frei ohne jede besondere Führung in einer Hohlrinne und zeichnen sich durch einen sehr leichten glatten Lauf aus. Außerdem fällt die Ruderducht ganz fort, was eine bedeutende Gewichtsersparnis in den Rennbooten zur Folge hat.

Die Trittbretter.

Die Beine, die man früher während der Ruderei irgendwohin verstaute, haben durch den Rollsitz beinahe die Hauptarbeit zu verrichten. Zu diesem Zwecke wurde die dünne Leiste, die früher den Beinen als Stütze diente, durch ein kräftiges Brett mit Riemen und Fersenhalter verdrängt. Dieses Brett hat ungefähr eine Neigung von 45° , die Riemen, die über den Spann des Fußes gehen, sind so angeordnet, daß die Zehen 20 bis 25 cm auseinander gehalten werden.

Schwerter.

Jedes Boot hat bei Seitenwind das Bestreben, in den Wind zu drehen, das heißt, es will sich mit dem

Bug gegen den Wind stellen. Hauptsächlich haben Rennboote diese Eigenschaft in hohem Mafse, so dafs bei Booten, die ohne Steuermann gefahren werden, man auf der Windseite, um geraden Kurs zu halten, beinahe doppelt so stark ziehen mufs, als auf der anderen, was auf die Dauer sehr ermüdend wirkt.

Man versuchte, dem Fehler durch ein am Vordersteven angebrachtes Brettchen, das als Segel dient, ab-

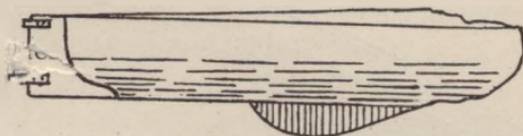


Fig. 11. Schwert am Rennboot.

zuhelfen, jedoch mufs es nicht ganz seine Schuldigkeit gethan haben, denn in neuerer Zeit sieht man nur noch Rennboote mit Schwertern aus Stahl- oder Messingblech, die ungefähr 30 cm lang und 1—1,50 m vom Steuer entfernt unter dem Boot angebracht sind, und nun durch den Druck auf das Wasser verhindern, dafs das Boot hinten vom Winde abgetrieben wird.

Der Bootskörper.

Rennboot. Stellt man sich mit dem Gesicht in die Fahrtrichtung eines Bootes, so heifst die rechte

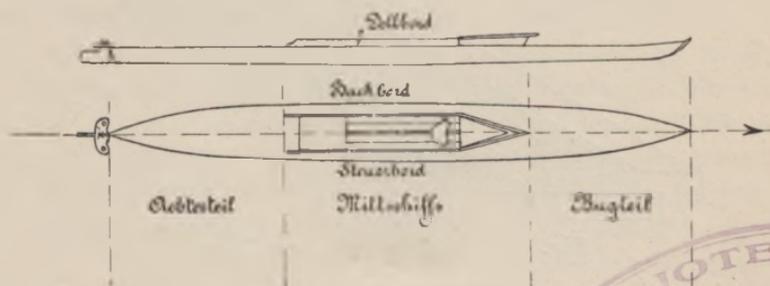
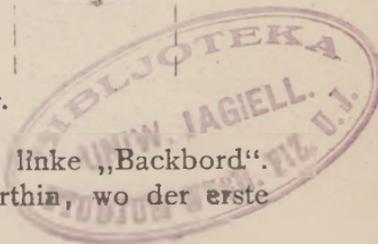


Fig. 12. Bootskörper.

Seite des Bootes „Steuerbord“, die linke „Backbord“. Der vordere Teil des Bootes bis dorthin, wo der erste



Mann im Boot sitzt (Bugmann), heißt „das Vorderteil“ oder „Bug“, der hintere Teil des Bootes bis dorthin, wo der Steuermann sitzt, heißt „das Hinterteil“ oder „Achter“, alles dazwischen liegende ist „Mittschiffs“.

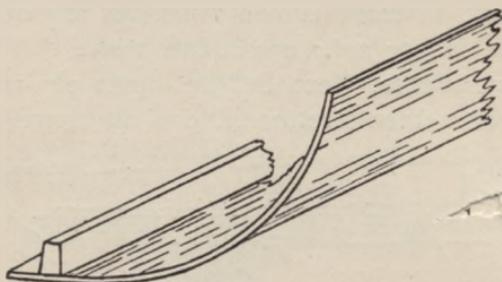


Fig. 13. Rennboot (Querschnitt).

Von den einzelnen Teilen ist der Kiel als eine Hauptstütze des Bootes zu betrachten, mit dem auch beim Bau eines Bootes begonnen wird; er bildet gewisser-

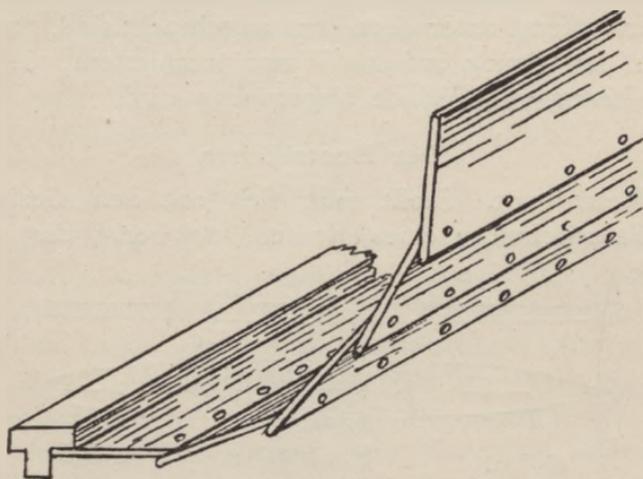


Fig. 14. Klinker gebautes Boot.

massen das Rückgrat des Bootes, von dem wie beim Körper die Rippen auslaufen. Beim Rennboot ist er eingebaut, während er beim Klinkerboot von aussen sichtbar ist.

Kiel und Rippen bilden das Gerüst, von dem die ganze Form des Bootes abhängt.

Der Kiel bildet keine gerade Linie, sondern eine leicht gebogene Kurve, die Mittschiffs fast gerade, an den Bug und Achterenden etwas nach oben verlaufend ist (siehe Rennskiff Seite 72). Innenbords wird zur Versteifung noch eine sogenannte „Remmleiste“ angebracht.

Ist das Boot voll besetzt, so heißt die Linie, die auf der Aufsenseite des Bootes durch die obere Wasserkante markiert ist, die „Wasserlinie“.

In der Konstruktion dieser Wasserlinie und der dazu parallel gelegten Hilfswasserlinien liegt das Geheimnis des Bootsbauers. Der Kiel wird aus Pinie oder Fichtenholz hergestellt; die Rippen meistens aus Eschenholz.

Die Aufsenhäute bei Rennbooten bestehen fast durchweg aus Zedern-Fournierholz. Man hatte vor einiger Zeit versucht, das Holz durch Papier zu verdrängen; man scheint aber noch nicht auf dem richtigen Wege damit zu sein, denn was Glätte der Aufsenhaut, Steifheit verbunden mit Leichtigkeit anlangt, stehen die Boote aus Zedernholz bis heute noch unerreicht da.

Oben sind der Bug und das Achterteil mit gefirnister Leinwand überzogen, die wasserdicht ist. An den Stellen, an denen die Ruderer wirken, ist ein Dollbord angebracht, der bei starkem Wellenschlag noch durch ein Waschbord erhöht werden kann. Trotz all diesen Vorsichtsmaßregeln passierte es mir im Kaiservierer in Bremen, daß das Boot vom Start losgelassen mit Strom gegen heftigen Westwind schon nach dem 9. Schläge vollkommen voll war. An demselben Tage gewann ein Vierer von uns gegen 4 Konkurrenten (von denen keiner bis ans Ziel kam, weil sie alle wegen „Vollseins“ abgestoppt hatten), mit dem Strome treibend sein Rennen; also ganz wasserdicht sind die Rennboote noch nicht eingebaut.

Das Steuerruder ist dem zierlich leichten Bau des Bootes entsprechend ausgeführt. Zwei Jochleinen, die bis zum Steuersitz führen, gestatten seine Drehung; das geringste Steuern übt eine nicht zu unterschätzende Bremswirkung auf die Bootsbewegung aus; man betrachte z. B. einen Rennachter in voller Fahrt, wenn solcher

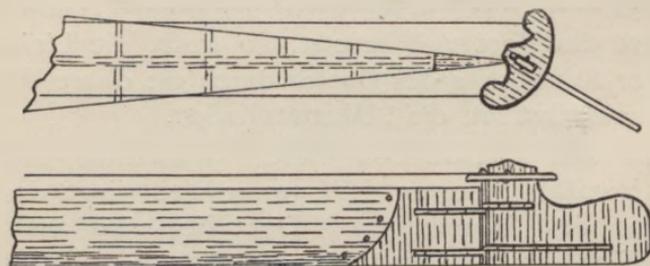


Fig. 15. Steuer am Ruderboot.

gesteuert wird: das Wasser wird am Steuer beinahe senkrecht aufgespritzt. Daher hat man versucht, diesem die Form eines Fischschwanzes zu geben. Das Steuer, das mit dem Boot bei dem Gebrauch einen Winkel bildet, hatte man in eine feststehende dünne Stahlplatte

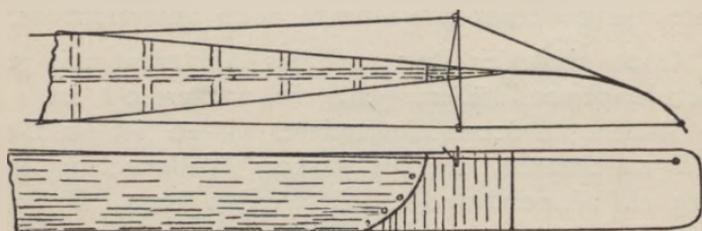


Fig. 16. Stahlplattensteuer.

verwandelt, die durch Drähte aus der Achse gebogen wurde und so eine Kurve bildete, wodurch bei geringerer Bremswirkung eine gröfsere Steuerkraft ausgeübt wurde. Warum das nicht mehr Anklang gefunden hat, ist uns etwas schleierhaft, da doch sonst alle möglichen Dinge versucht werden, um den Fortgang der Boote zu verbessern.

Die Steuerleinen, die sonst durch den Steuermann vermittels zweier eingebundener Knebel stramm gehalten werden, sind bei den Booten ohne Steuermann an einem beweglichen Stemmbrett der Mannschaft angebracht und zwar meistens bei dem Bugmann, weil dieser die beste Aussicht nach vorn hat.

In den steuermannslosen Booten beginnt erst die hohe Schule des Ruderns, die in dem Zweier ohne Steuermann ihren Höhepunkt erreicht. Wenn wir im „Vierer ohne“ losgelassen wurden, hatten wir immer das Gefühl wie ein Pferd, das den Reiter abgeworfen hat, um nun erst frei seine grösste Geschwindigkeit entfesseln zu können. Bei diesen Booten hat der mit dem Fufs steuernde Mann das Kommando im Boot, da er der einzige ist, der nach vorn sehen darf, daher weifs, ob die Strecke frei ist. Dieses Umschauen, ohne einen Schlag auszulassen, während der Fahrt in einem Boot, dessen Stabilität fast Null ist, mufs natürlich sehr geübt sein. Was hierin geleistet werden kann, habe ich an einem Dr. Heyn gesehen, der mit seinem Doppelskuller ohne Steuermann, oft durch Kähne und Schlepper windend oder gerade Strecken fahrend, einfach Erstaunliches leistete, so dafs einem in demselben Boot Sitzenden angst und bange wurde. Die langjährige Übung hatte ihn zum Meister gemacht.

Die Aufsenhaut des Rennbootes ist spiegelblank poliert. Sie wird auferdem noch durch Bestreichen mit einem in Öl getauchten Schwamm oder Lappen kurz vor dem Rennen gegen die Mitnahme von Wasser gefeit. Einige Klubs versuchen dies noch durch Bestreichen mit Graphitpulver zu erhöhen, so dafs die Rennboote umgedreht einem Seehund nicht unähnlich sehen.

Diese Sachen würden jedoch bei weitem durch einen winzigen Ölbehälter, den man oben an dem Vordersteven anbringen müfste und der tropfenweise Öl von sich gäbe, übertroffen werden. Bis jetzt scheint aber

noch niemand auf diesen Gedanken, den man auf hoher See doch schon vielfach bei viel schneller fahrenden Dampfern angewendet hat, gekommen zu sein.

Der Rennbootbau steht in England fast genau auf derselben Höhe wie vor Jahren und man kann mit Freude sagen, daß er von den Deutschen unter Anführung des Oberbaurats Rettig weit überflügelt ist, so daß sogar schon deutsche Boote nach England übersiedelt sind.

So heikel und zart wie die Rennboote aussehen, als müßten sie immer mit Handschuhen angefaßt werden, können sie doch bei guter Behandlung ein langes Leben führen, ohne in den Hintergrund gedrängt zu werden.

Unser Klub hatte vor einigen Jahren einen Rennvierer „Georg“, der Jahre lang das gesuchteste und von anderen Klubs das gefürchtetste Rennboot war, denn in ihm wurden sehr viel Rennen nach Haus geführt. Später erhielt er sein Gnadenbrot bei dem Danziger Ruderklub „Viktoria“, die ihn auch noch öfter als Ersten durchs Ziel gehen ließen.

Das Tourenboot.

Die Hauptunterschiede in der Bauart der Rennboote und der Gigboote lassen sich am besten aus den Zeichnungen ersehen.

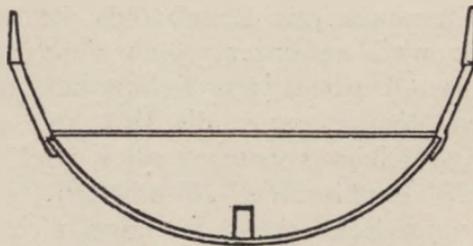


Fig. 17. Rennboot (Querschnitt).

Man betrachte nur den Querschnitt des Rennbootes (Fig. 17), das außen ohne jegliche Erhebung einem Aal gleicht, weil es sozusagen nur aus zwei Zedern-

Fournierholzplanken besteht, die von dem Kiel bis zum Dollbord reichen. Man beschaue dagegen die Wandungen eines Tourenbootes (Fig. 18), die meistens klinkern gebaut sind, das heißt, die Planken schieben sich dachziegelartig übereinander und geben so dem Boot mehr Halt.

Allerdings macht man in neuester Zeit auch Versuche mit vollkommen glatter Aufsenhaut, die nicht etwa „karveel“ gebaut, sondern ebenso wie die Rennboote aus einer Planke gebogen sind; nur mit dem Unterschiede, daß die Planken etwas stärker und dadurch widerstandsfähiger gehalten sind; und der Kiel nach außen durchgebaut ist, wodurch das Heben des

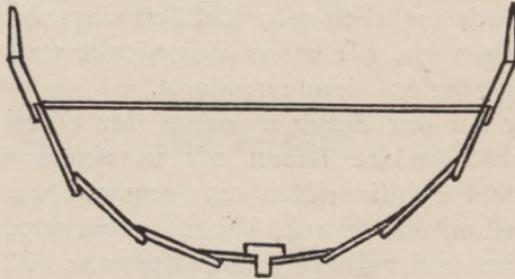


Fig. 18. Tourenboot (Querschnitt).

Bootes aus dem Wasser bedeutend erleichtert wird. Bei einem uns bekannten Klub war ein Privat-Doppelskuller, ohne oder mit Steuermann zu fahren, derartig gebaut, und sind in diesem große Touren mit vorzüglichem Erfolg gefahren worden. Dieser war bei Baurat Rettig gebaut.

Alle Tourenboote sollte man vorn und achtern etwas überdecken lassen, hauptsächlich in Fahrwassern, in denen man es, wie in der Umgegend von Berlin, mit ganz respektablen Seen zu thun hat, so daß man bei schwererem Wetter einfach gezwungen ist, schleunigst das Land aufzusuchen.

Ich habe selber schon solche abenteuerliche Fahrten zur Genüge mitgemacht. So waren wir z. B. bei

einer herrlichen Pfingstfahrt, bei der wir mit 2 Vierern und einem Achter nach dem Scharmützelsee gefahren waren, auf der Rückfahrt an dem Wolziger See die Hineingefallenen, indem ein heftiger Westwind auf die Mole stand und uns mit den leichten Booten ein energisches Halt gebot. Ein Vierer von uns, der „nichts desto trotz“ sein Heil versuchte, war nach 20 m vom Lande aufser Gefecht gesetzt und die so herrliche Ruderarbeit wurde zur Schwimmarbeit umgewandelt. Die Folge war, dafs wir Leiterwagen requirieren, die Boote aufladen, den Riemen mit dem Wanderstab tauschen mußten, um dann, trotz strömenden Regens, mit den leichten Ruderschuhlen den Lehm knetend, den See zu umgehen, was natürlich sehr viel Zeit wegnahm, während ein Doppelskuller, der etwas eingedeckt war, vor unseren Augen spielend hinüberraute.

Sogar auf der Spree zwischen der Oberbaum- und der Eisenbahnbrücke haben wir in einem Gig-Achter schon einmal Schwimmübungen gemacht und zwar nur durch Wellen, die durch Wind hervorgerufen waren, weil er vorn und achtern ganz offen war. Ein Zeichen, wie nötig und praktisch solcher Einbau ist, ist, dafs der Klub den Achter jetzt hat eindecken lassen, wodurch der Mannschaft auch Gelegenheit geboten ist, ihre Sachen vor überkommenden Spritzern und Regen zu schützen.

Fig. 19 zeigt uns einen modernen, zum Segeln eingerichteten Doppelskuller, von der Bootswerft Perdef's in Köpenick ausgeführt.

Um die Stabilität der Tourenboote zu vergrößern, werden diese im Verhältnis zu ihrer Länge bedeutend verbreitert, wodurch natürlich die Ausleger dementsprechend verkürzt werden müssen, da der Innenhebel sonst zu groß werden würde.

Solche Boote nennt man „Halbausleger“-Boote. Die Verbreiterung des Bootes hat den Vorteil, dafs man im Boot, ohne Land zu benutzen, die Plätze wechseln

kann, was bei größeren Touren sehr angenehm ist, da dann abwechselnd gesteuert werden kann.

Für Anfänger hat man außerdem noch sogenannte „Dollenboote“, bei denen die Riemen ihre Auflage an der Bordkante selbst haben, wodurch das Boot noch bedeutend verbreitert werden kann, weil die Ausleger ganz wegfallen. Bei Ruderbooten, die zum Segeln eingerichtet sind, werden die Ausleger so ausgeführt, daß die beiden, am oberen Rande des Bootes sitzenden Stangen des Auslegers mit Scharnieren versehen sind, wodurch es ermöglicht wird, den Ausleger samt der Dolle, wenn die beiden unteren Streben gelöst sind, in das Innere des Bootes zu klappen, was auch sehr angenehm ist, wenn man sich mit Paddeln bewaffnet, z. B. in engen Flußbetten, Bächen u. s. w., die das Skullen nicht erlauben.

Benennungen.

Alle diese Gattungen von Bootsarten zerfallen wieder in zwei Arten: die „Riemenboote“, bei denen jeder ein Ruder in beiden Händen hält, und die „Skullboote“, in denen zwei Ruder von einem Mann bedient werden. Danach unterscheidet man noch die Riemenboote wieder nach der Anzahl der Riemen in „Zweier“, „Vierer“, „Sechser“, „Achter“, die Skullboote zum Unterschiede von den Riemenbooten, indem man das Wort „Doppel“ davor setzt, wie „Doppelzweier“, „Doppelvierer“ u. s. w. Ebenso nach der Art der Ausleger in „Auslegerboote“, „Halbausleger“ und „Dollenboote“.

Boote, in denen nur ein Ruderer sitzt, werden, sobald es Rennboote sind, „Skiff“ oder „Einer“ genannt, sonst auch „Klinker-Einer“ mit und ohne Steuermann.

Auf eine Anfrage hin hatte die alte bewährte, in allen Ruderkreisen bekannte Bootswerft von J. Perdef's in Köpenick b. Berlin die Freundlichkeit, uns Abbildungen ihrer Spezialboote zur Verfügung zu stellen.

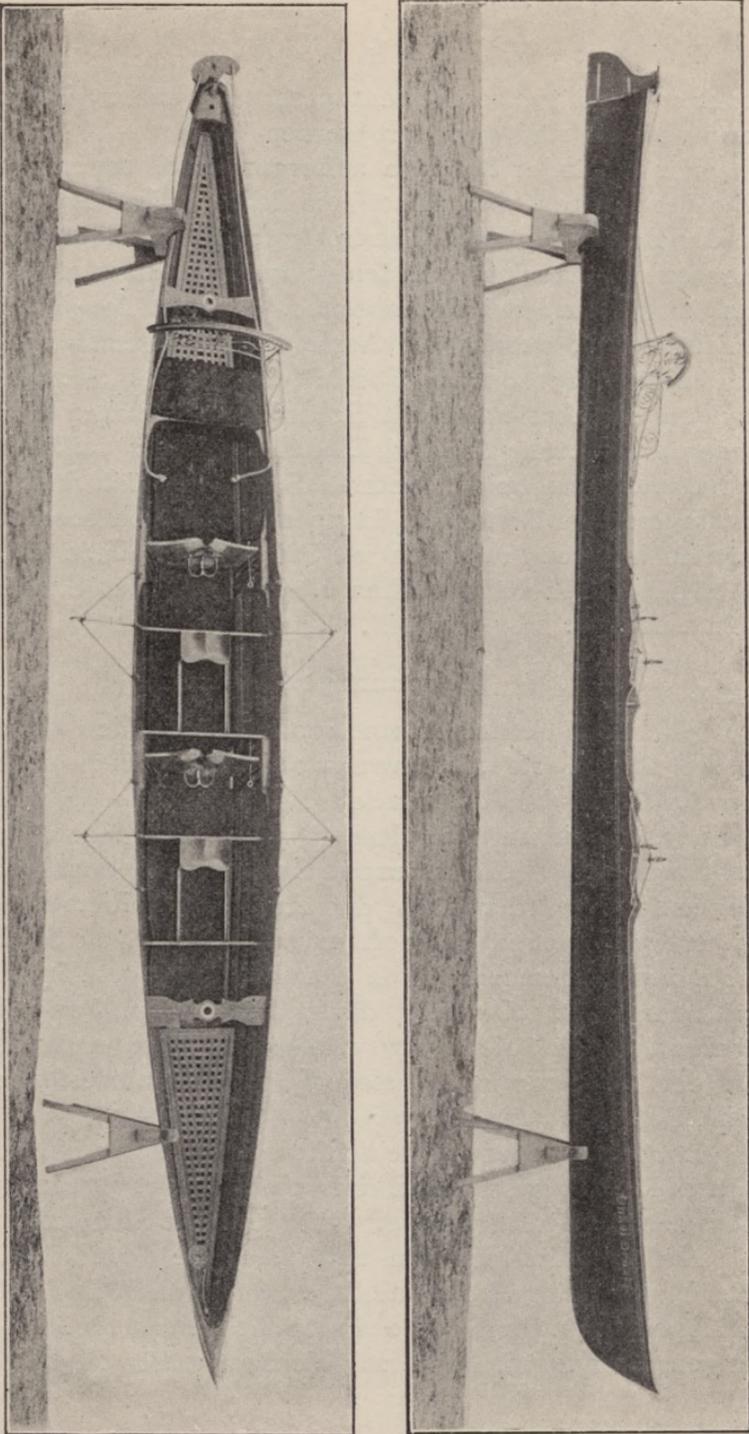


Fig. 19. Doppelskuller.

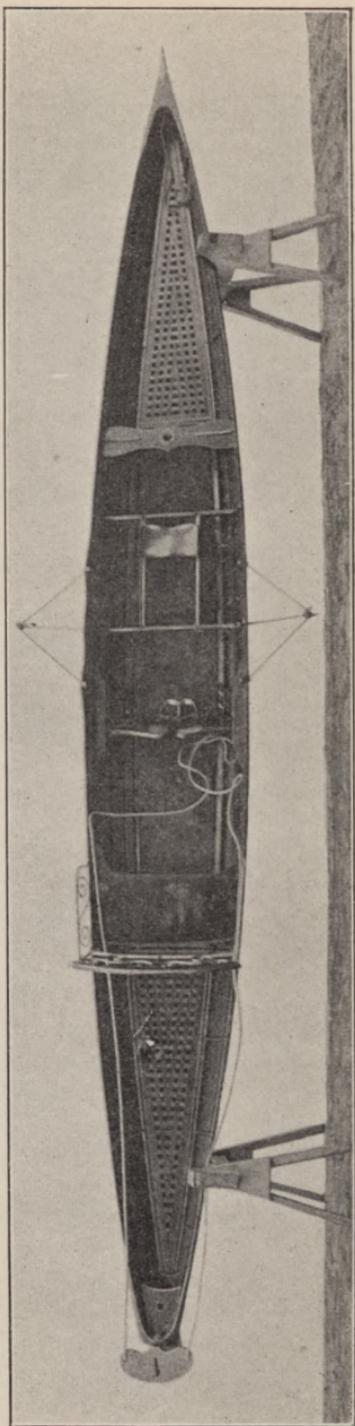
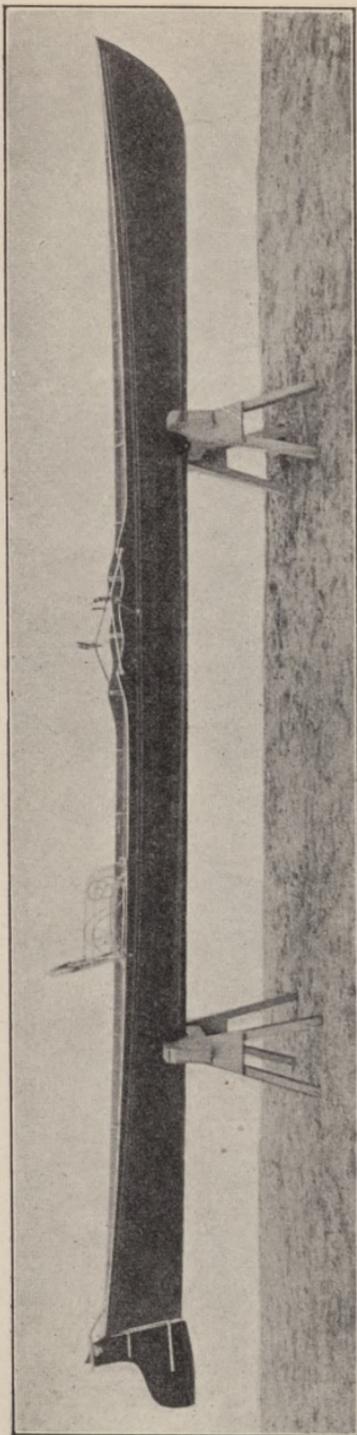


Fig. 20. Einskuller.

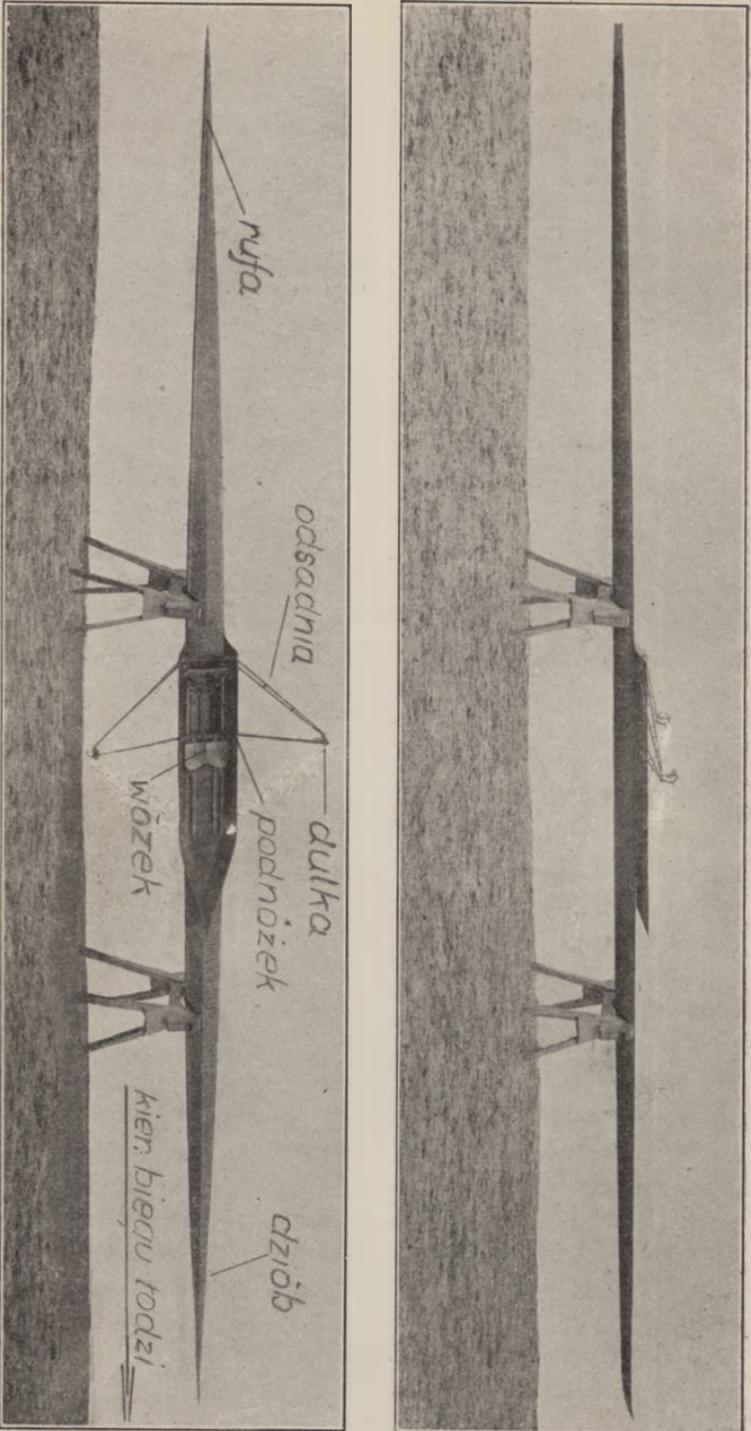


Fig. 21. Rennskiff.

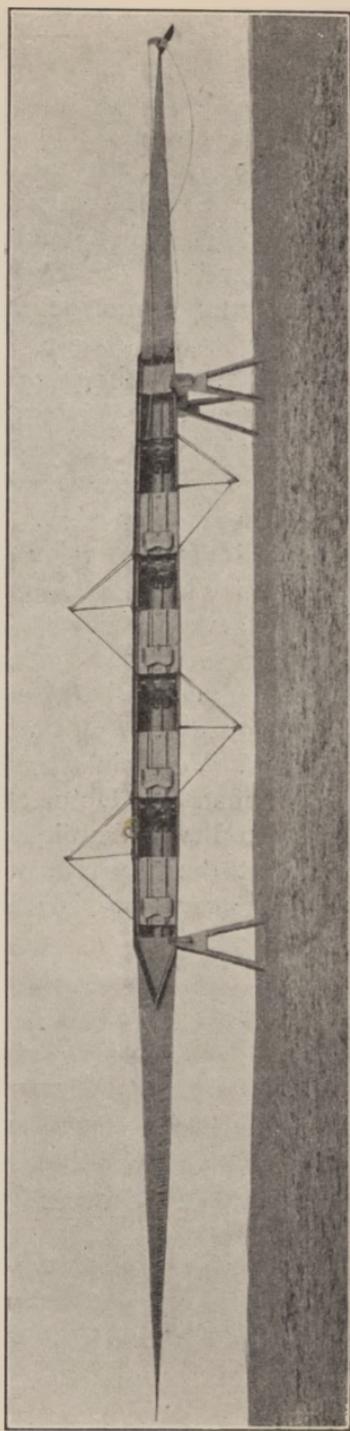
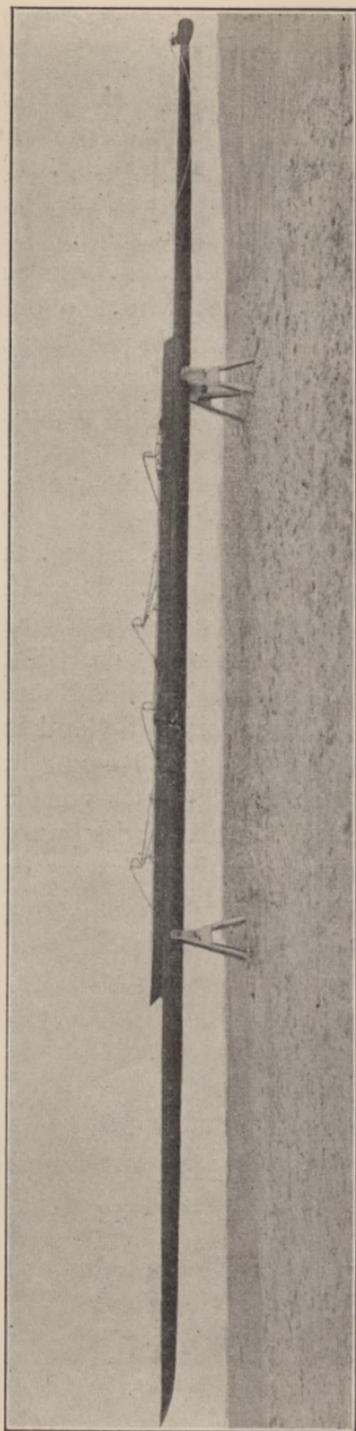


Fig. 22. Rennvierer.

An Tourenbooten sehen wir hier die sauber in Zedernholz ausgeführten Skullboote: 1) ein Touren-Einskuller (Fig. 20) und ein Doppelskuller (Fig. 19), beide zum Segeln eingerichtet, wie es die das Boot auch zugleich versteifende Mastducht uns zeigt. Ins Auge fallend ist die Einfachheit der Rollbahn, die auf Wunsch zum Herausnehmen angeordnet wird, so daß unter Segel der zweite Mann, der gerade nicht am Steuer sitzt, sich bequem auf dem Boden langstrecken kann, während die Ausleger nach innen geklappt werden. Deutlich sind die Trittbretter zu erkennen, mit den an ihnen befestigten Fersenhaltern, die hier aus einem Stück Rotguß angefertigt sind.

Die Rennboote zeigen uns einen Einskuller (Fig. 21) und einen Vierer mit Drehdollen (Fig. 22). Die Abbildungen, welche nach Photographien ausgeführt sind, zeigen uns besser als jede andere Zeichnung die Glätte der Aufsenhaut und den allmählichen Verlauf des Bootes in eine Spitze vorn und achtern, besonders auffallend bei dem Skiff. Vergleicht man die Touren- und Rennboote, so kann man den Unterschied des Verhältnisses von der Länge zur Breite deutlich erkennen, während der Innenhebel fast derselbe ist, was durch die Verkürzung der Ausleger geschehen ist (Halbausleger).

V. Abschnitt.

Die Mannschaft.

Eine ideale Mannschaft, zu erstklassigen Rennen berufen, sollte ein Renngewicht zwischen 75 und 80 Kilo pro Mann haben und mit einer möglichst gleichen Körpergröße ausgestattet sein. Diese wird bei gleich guter Technik einer leichten Mannschaft in allen Fällen überlegen sein.

Dafs es aber bei dem heutigen Stande der Ruderei in Deutschland noch lange nicht so weit ist, sondern dafs sogar sehr leichte Mannschaften sich mit Erfolg an erstklassigen Rennen beteiligen können, hat uns der erste Vierer des „Spindlerfelder Rudervereins von 1878“ in den beiden letzten Jahren gezeigt. Die Mannschaft hat nachstehendes Gewicht:

Herr O. Vogel	70 Kilo
„ R. Klau	65 „
„ O. Legel	68 „
„ A. Krause	62 „
„ Lt. R. Wiesenhütter	56 „

Die Herren gewannen dank ihrer vorzüglichen Zusammenarbeit, ohne von einem englischen Trainer ausgebildet zu sein, im Jahre 1901 folgende Rennen:

Berlin:

Deutscher-Vierer	gegen 4 Konkurrenten
Kaiser-Vierer	„ 7 „
Großser Preis von Berlin	„ 6 „

Frankfurt a/Main:

Verband-Vierer gegen 8 Konkurrenten

Kaiser-Vierer „ 7 „

In jenem Jahre konnte die Mannschaft wegen Erkrankung des Schlagmannes nicht mehr in Hamburg starten; im Jahr vorher gewannen dieselben Herren in Hamburg den Kaiser-Vierer und den Verbands-Vierer. Die Mannschaft ist in oben angeführter Besetzung noch ungeschlagen, trotz ihrer ungewöhnlichen Leichtigkeit. Denn heute noch könnte diese Mannschaft den sogenannten „leichten Vierer“ mit Aussicht auf Gewinn fahren. Das heisst ein Rennen, bei dem das gesamte Gewicht der Mannschaft ohne Kleidung nicht mehr als 250 Kilo betragen und keiner schwerer als 65 Kilo sein darf. Dieses Rennen hat man eingelegt, um auch den leichteren Ruderern nicht die Aussicht auf Erfolg zu nehmen.

Großes elastischer Brustkorb ist erforderlich, das heisst, der Unterschied zwischen der Ausdehnung der Brustweite bei dem Ein- und Ausatmen muß möglichst groß sein.

Die übrige Muskulatur hat nicht zu großen Einfluß auf die Ruderarbeit; denn die Muskeln, die bei dem scharfen Training in Betracht kommen, sind mehr oder weniger verschieden von denen, die bei den Handarbeiten des gewerblichen oder geselligen Lebens angespannt sind. Daher sollten die Ruderer, die trainieren wollen, es nicht an Übungen der zur Sprache kommenden Muskeln auch außerhalb des Trainings fehlen lassen.

Ob sich der junge Mann, der den Wunsch hat, seine Kräfte mit anderen zu probieren, zu dem Training eignet oder nicht, entscheidet am besten ein Arzt, der von dem Klub dazu gestellt wird. Dieser Arzt darf nicht versäumen, die Trainingsleute auch später, alle Woche ein oder zweimal, zu untersuchen; denn es stellt sich oft gerade bei Anfängern, die anscheinend kern-

gesund ins Training gingen, später ein starkes Herzklopfen, Nervosität u. s. w. ein, sobald die strenge Körperarbeit beginnt, Erscheinungen, die dann bei längerer Fortsetzung des Trainings von sehr schweren Folgen für die Gesundheit werden können.

Dafs das Training sonst für die Gesundheit keine nachteiligen Folgen hat, ist von ärztlicher Seite schon genügend nachgewiesen worden.

Die besten Rennmannschaften bei guter Technik werden immer die Ruderer mit einem Gewicht zwischen 76—78 kg abgeben, wie sich aus den Gewichten, die der Berliner Regattaverein zusammengestellt hat, ergibt.

Der stärkste der Mannschaft, der für den nötigen oteam sorgen mufs, hat seinen Platz in der Mitte des Bootes, das wäre im Vierer Nummer 3 und im Achter Nummer 5, die andere Mannschaft verteilt sich so nach Gewicht, dafs gewöhnlich der Bugmann der Leichteste ist, was jedoch nicht als Regel anzusehen ist, wie die Gewichtstafel des Spindlerfelder-Vierer zeigt. Man thut es deswegen, damit das leichte Rennboot nicht vorn in das Wasser gedrückt wird, was den Fortgang des Bootes etwas vermindert.

„Schlagmann“ wird im Boot derjenige genannt, der dem Steuermann am nächsten sitzt, er soll stets der ruhigste und bestrudernde Mann sein, denn auf ihm liegt die ganze Schwere, das Rennen im geeigneten Augenblick zu entscheiden. Er mufs, selbst schon bis auf das äufserste erschöpft, noch das Zeug in sich fühlen, die schon erschlaffende Mannschaft durch einen gut sitzenden Mehrschlag siegreich zum Ziele zu führen.

Der Schlagmann ist der einzige im Boot, der das Recht hat, seine Augen über die mitfahrenden Boote schweifen zu lassen, um sich dann schnell seinen Plan zurecht zu legen.

Die gröfste Unterstützung mufs er durch den hinter ihm sitzenden Mann erhalten, der dem Schlagmann Gelegenheit geben mufs, während des Rennens einige

Schläge schwächer zu ziehen, ohne die Geschwindigkeit des Bootes zu beeinträchtigen.

Der Steuermann wird natürlich so leicht wie möglich gewählt. Nach den Bestimmungen des Deutschen Ruderverbandes muß er mindestens ein Alter von 17 Jahren erreicht haben.

Den Steuerleuten wird häufig noch zu wenig Beachtung geschenkt, denn ein guter Steuermann muß genau so wie ein Racemann in der Technik bewandert sein; er muß auch seine Mannschaft genau kennen, um zu wissen, was er von jedem einzelnen fordern und aus der gesamten Mannschaft im geeigneten Moment herausholen kann, ohne daß sie im nächsten Augenblick sehr abfällt. Ebenso wie der Rennruderer seinen Körper sorgfältig vorbereitet, mußte es auch der Steuermann thun. Man sehe sich, um ein Gegenstück zu zeigen, einen Jockey an und frage sich, welche Strapazen sich dieser auferlegt, um seinem Pferde nur einige Pfund Erleichterung zu schaffen.

Wenn es auch nicht in dem Maße verlangt werden kann, wie von diesen Berufsleuten, so sollten doch die Rennsteuerleute niemals versäumen, ihren täglichen Dauerlauf zu machen, sowie so oft wie möglich eine Strecke zu rudern mit einem Herrn an dem Steuer, der als Instrukteur ausgebildet ist, damit dieser auf alle gemachten Fehler aufmerksam macht. Nur so wird man erstklassige Steuerleute heranziehen können.

Die Mannschaften zerfallen in Junior- und Seniormannschaften. Die Junioren sind solche, die bis zu dem 1. Januar des betreffenden Jahres noch kein Rennen gewonnen haben. Ausnahme hiervon machen nur die Steuerleute, die sich daher auch an allen Rennen, ob Junior, ob Senior, beteiligen können. Die Senioren dagegen erfahren schon eine bedeutende Einschränkung in der Auswahl der zu fahrenden Rennen.

Leicht ist es, Senior zu werden, aber schwer, weitere Rennen zu gewinnen, denn der reizende Vers:

„Juniors ziehn unbändig,
Fortgang fehlt dem Boot beständig“
bewahrheitet sich beim ersten Senior-Rennen.

Denn die Rennen für Senioren, mögen sie Gast-,
Trost-, Ermunterungs-Vierer oder sonst einen herrlichen,
zum Starten aufmunternden Namen haben, sind nicht die
leichtesten, was wohl darin zu suchen ist, dafs die
kleineren Vereine Jahre lang an ein und derselben
Mannschaft (Senioren) mit der Hingabe aller zu Gebote
stehenden Kräfte arbeiten. Wenn diese nun mit dieser
Mannschaft ein bestimmtes Rennen fahren, in das die
größeren Vereine nur ihre Ersatzleute oder sonst ein
zusammengewürfeltes Überbleibsel der Trainingszeit
schicken, so sind sie den größeren Vereinen gegen-
über bedeutend im Vorteil. Trotzdem gewann der
„Berliner Ruder-Klub“ im Jahre 1901 ein Akade-
misches Vierer-Rennen in Frankfurt am Main mit einer
Mannschaft, die aus verschiedenen Booten erst an Ort
und Stelle zusammengesetzt wurde, und noch nie vorher
einen Schlag zusammen gerudert hatte, gegen alte be-
währte Mannschaften und zwar „spielend“.

Das zeigt eben von einer sachgemäßen Einzel-
Ausbildung, wie sie besser kaum gedacht werden
kann, indem der eine genau dieselbe Körper- und
Wasserarbeit zeigt wie der andere, selbst wenn er in
einer anderen Mannschaft sitzt.

Ich möchte hier noch eine allgemein gemachte
Beobachtung aufstellen, dafs in Bezug auf die „Ruder-
technik“ die norddeutsche Bevölkerung der süddeutschen
noch immer um ein bedeutendes überlegen ist. Dieses
liegt an der Nähe der Wasserkante, der Breite der
Ströme und an dem ganzen geselligen und gewerblichen
Zuschnitt der Völker Norddeutschlands.

VI. Abschnitt. Der Ruderschlag.

Die Ruderkunst.

Die aufgefundenen Skulpturen in den Ruinen des Terrasentempels von Dêr-el-bah'esi beweisen, daß die alten Ägypter schon in den Jahren 2500—1300 v. Chr. ihre Ruderregatten abgehalten haben und sicherlich da-

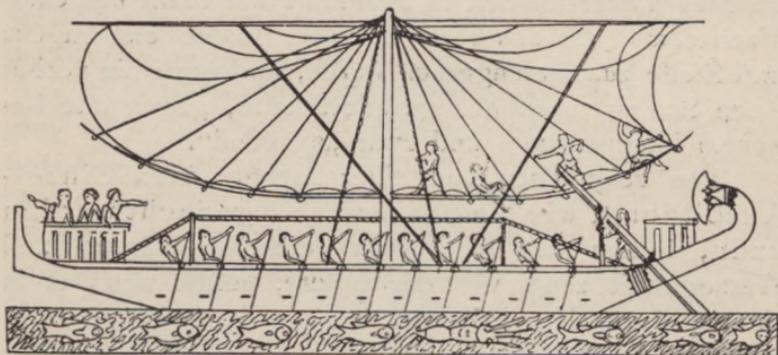


Fig. 23. Altägyptisches Ruderboot.

mals schon einen Ruderschlag kultivierten, der als „modernster“ Typ galt. Fig. 23 läßt erkennen, daß lange Ruder im Gebrauch, aber statt der Dollen und Ausleger Taukränze angebracht waren, in denen die Riemen sich bewegten. Andererseits zeigen uns die ganze Bauart und die nur bei dünnwandigen, flachgehenden Flußschiffen üblichen Versteifungen der ganz aus dem leichtesten Mimosenholze kunstvoll gezimmerten Boote, daß diese

keineswegs zur Beförderung von Lasten, sondern lediglich dem Sporte gedient haben.

Wie wir schon andeuteten, haben auch die Griechen und Römer die Ruderkunst getrieben. In dem Verlaufe der Jahrtausende hat sie natürlich noch mancherlei Wandlungen erlebt. Wir werfen jetzt aber nur einen Blick auf die heutigen Verhältnisse, deren Beobachtung des Interesses genug in sich birgt.

Die heutige Ruderkunst.

Wenn eine richtige Teerjacke das Rudern der Sportfexe in den leichten Rennbooten sieht, wird er stets ein Lachen zeigen, dem ein paar Spottworte auf dem Fusse folgen. Dieselben Gefühlsausbrüche kann man bei jungen Klubrudern beobachten, die, nachdem sie die Geheimnisse des deutschen oder englischen Schlages endlich erfaßt haben, sich tödlich wundern, daß der Ruderer von Profession, mag er nun ein Matrose, Seemann oder Pionier sein, eine ganz andere Art der Arbeit zeigt, als er selbst solche erlernt und mit Erfolg ausgeübt hat. Die Sache kommt ihm deshalb um so sonderbarer vor, weil er glauben möchte, daß das Handwerk des Ruderns doch nun viele Tausende von Jahren alt und es merkwürdig sei, daß erst in den letzten Dezennien des 19. Jahrhunderts das „wahre“ Rudern erfunden worden sein sollte!

Der innere Grund der Verschiedenartigkeit des Ruderns ist aber bekanntlich der, daß die Schwere und Größe des Gefährtes eine ganz besondere Art der Ruderthätigkeit erfordert.

Wer die Arbeit an den großen schweren Flößen beobachtet hat, wird gesehen haben, daß lange, meist aus Balken oder Floßholz gebildete Ruder dazu dienen, das Floß seitwärts zu steuern, Balken, an denen oft sogar mehrere Personen ziehen müssen.

Eine ähnliche Arbeit ist beim Fortbewegen von Prahmen oder großen Kähnen zu leisten, weshalb dabei

lange Ruder genommen werden müssen, die ein langes Ausholen und ebenso langes Durchziehen durch das Wasser erfordern.

Je kleiner nun das Boot wird, desto kürzer werden die Riemen und desto flotter und schneller wird das Tempo bei der Arbeit.

Die Boote der Fischer, Matrosen und Seefahrer werden alle in derselben Weise gerudert, indem bei schnellem Ausholen das Boot ruhig und kräftig durch das Wasser gezogen wird. Nach jedem Zuge erfolgt eine kurze Pause zum Atemschöpfen, da bei den meilenlangen Wegen die Kraft der Ruderer nicht ausreichen würde, das Boot im Kampfe mit Wellen und Wind an den Ort seiner Bestimmung zu bringen. Bei der Übung der Pioniere, die denselben Schlag angenommen haben, ist das Tempo vom Beginne, d. h. von dem Augenblicke an, in dem das Ruder ganz nach vorne geführt ist, etwa durch folgende Zeichen zu erklären: der Führer zählt: 1, 2 3 1, 2 3, wobei 1, 2 das Eintauchen, 2—3 das Durchziehen, bei 3 mit letztem Rucke, und 3—1 das Auslaufen des Bootes ist, das bei hoher See ebenso unerläßlich ist, wie das wagerechte Legen der Ruderblätter während des Tempos 3—1, weil sonst ein Eintauchen der Riemen in die Wellenkämme schweren Aufenthalt geben würde, außerdem der Wind, der sich mit voller Macht gegen 10 bis 16 Ruderblätter legt, nicht zu mifsachten ist. Beim Flachlegen der Blätter streichen diese harmloser durch Wind und Wellen.

Würden Jünger des sportsmäßigen Schlages in diese schweren Gigs mit ihren Rollsitzen hineingesetzt, würden sie bald empfinden, dafs eine andere Art Arbeit hier nötig ist, als bei den leichten Skullbooten, die, mit Auslegern ausgerüstet, dem Fahrer gewissermaßen unter dem Körper wegrutschen, so dafs er Mühe hat, die Schnelligkeit der Fahrt mit noch gröfserer Geschwindigkeit der Riemenarbeit zu überholen.

Diese moderne Bauart, die allerdings erst aus der letzten Hälfte des vorigen Jahrhunderts stammt, ist der Anstofs zu dem Schlage geworden, der jetzt die Regatten beherrscht. Mit Recht werden die Ruderer verspottet, die, wie wir es einst bei einer Berliner Regatta erlebten, mit dem Matrosenschlag in diesen Fahrzeugen Lorbeeren erringen wollten. Es wäre gerade so, als wenn ein Karrenschieber mit einem Radfahrer konkurrieren wollte.

Das Paddeln.

Einen besonderen Zweig des Ruderns erheischt das Kanoe. Wollte man dieses Gefährt mit Auslegern konstruieren, so würde es ein Skiff werden; damit aber würde dies Fahrzeug alle die Eigenschaften verlieren, die das Kanoe zu dem Tourenrosse par excellence machen, mit dem allein die köstlichsten Fahrten in engen Gewässern zu machen sind. Das Nähere über diese Ruderart befindet sich im Abschnitte „Das Kanoe“.

Besondere Rudermethoden.

Wenn man die Arten des Ruderns, die man bei den Wilden, auf den Südseeinseln, bei den Indianern oder auf den Lagunen von Venedig u. s. w. ausübt, alle beschreiben wollte, so würde der Raum dieses Büchleins nicht ausreichen. Allein einer Erscheinung möchte doch Aufmerksamkeit geschenkt werden, das ist das Rudern der Vierländer an der unteren Elbe. Diese Leute rudern mit kurzen, etwa 1 m langen kleinen Riemen, indem sie, auf der Bordkante des Kahnes sitzend, das Ruder mit beiden Händen fassen und so das Boot vorwärts treiben. Der Vorteil liegt in der leichten Herstellung der Treibmittel, sowie darin, dafs so viele Menschen rudern können, als irgend auf dem Borde Platz haben. Aufserdem gehört so wenig Training dazu, auf diese Weise das Gefährt vor sich zu bringen, dafs es mir gelang, in wenigen Stunden völlige Landratten dahin

zu trainieren, ein Boot mit recht anständiger Schnelligkeit durch die Wogen zu bewegen.

Man gestatte mir, hier eine Feldzugserinnerung einzuflechten. Ich kommandierte im Feldzuge 1866 eine Pontonnier-Kompagnie und hatte, mit anderen Kompagnien derselben Art, vom Prinzen Friedrich Karl den Auftrag erhalten, alles vorzubereiten, eine Anzahl Truppen die March hinunter zu befördern, dann über die Donau zu setzen und überraschend bei Prefsburg zu landen. Wis send, daß die Kräfte der Pioniere zu dieser Ausführung kaum hinreichen würden, erinnerte ich mich der Ruderei der Vierländer und beschloß, die Infanteriemannschaften mit zur Arbeit heranzuziehen. Ich ließ von meinen Leuten 500 solcher kleiner Riemchen herstellen und sah mit Vergnügen, daß die Infanteristen nicht nur bald die Sache erfassten, sondern auch mit Freuden einstimmten, bei der Fahrt zu helfen, da dadurch die Dauer der Fahrt gekürzt und der militärische Zweck der Überraschung bedeutend gefördert wurde. Wenn meine Pioniere (meist Schiffer) allein mit solch kurzen Paddeln ruderten — etwa 30 hatten auf den Pontonborden Platz — so konnten sie ein Ponton, dieses ungeschickteste aller Fahrzeuge, mit einer solchen Geschwindigkeit vortreiben, daß wir, wie spätere Versuche auf der Elbe bewiesen, mit den Dampfern es aufnehmen konnten. Die angedeutete Fahrt, hinab die March 1866, wurde leider durch den Waffenstillstand aufgehoben.

Der moderne Schlag.

„In unserem Verein wird englischer Schlag gerudert.“ Diese Worte hört man alle Augenblicke von den Jüngern des Rudersports äußern. Allein in Wahrheit war das einmal im Ende des vorigen Jahrhunderts die Regel. Im Anfang der 90er Jahre arbeiteten wohl die Vereine nach englischen Musterbüchern. Allein jetzt sind wir in Deutschland ganz frei davon. Wer Gelegenheit hat, eine englische Mannschaft rudern zu

sehen, wird auf den ersten Blick erkennen, daß die Arbeit grundverschieden von der unserigen ist. Der Engländer arbeitet viel mehr aus den Armen und schwingt lange nicht so weit zurück wie der Deutsche.

Betrachten wir daher vor allem den neuesten vaterländischen Schlag.

Der deutsche Schlag,

wie er sich im Laufe der Zeit ausgebildet hat.

Auslage.

Sitz auf der Mitte der Rollbahn, 30 cm hinter dem Dollen, Knicke beinahe zum rechten Winkel ge-

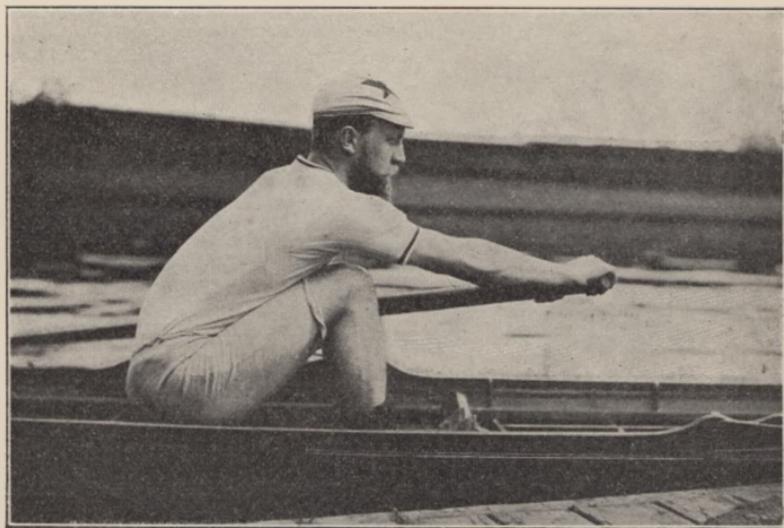


Fig. 24. Auslage.

bogen; die Trittbrettneigung, wie schon oben angegeben, sei etwa 40° maximal. Die Riemen am Trittbrett werden stramm unterhalb der Zehengelenke angezogen. Die innere Hand befindet sich in handbreitem Abstände von der äußeren, die so auf den Riemen

zu legen ist, daß der kleine Finger mit dem Riemenende abschneidet; Daumen nach unten gestreckt. Die Finger werden nur an den beiden vorderen Gelenken gebogen. Bei der inneren Hand wird dagegen der ganze Schaft, mit dem Daumen nach unten, umfaßt. Der Körper wird leicht vorgeneigt, Rücken und Nacken eine gerade Linie bildend. Die Brust wird ohne Zwang etwas herausgedrückt, ohne dabei die Schultern hoch

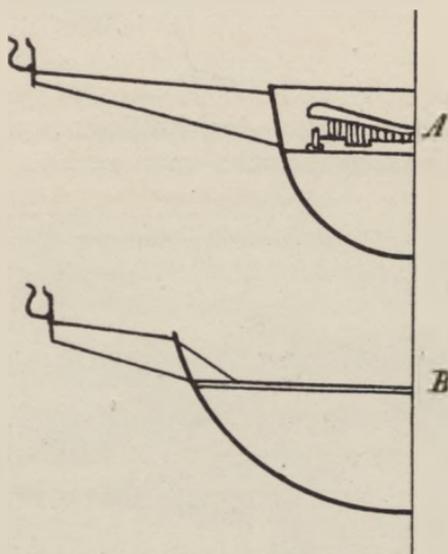


Fig. 25. A. Boot mit Ganzausleger, B. Boot mit Halbausleger.

zu ziehen. Mit den Armen wird in die weiteste Auslage vorgegangen, ohne den Körper aus der Mittelachse zu verdrehen, die Knie etwas geöffnet. Die Grenze der Auslage hängt von der Länge des Innenhebels und von der Länge der Rollbahn ab. Der Rücken muß steif bleiben und die Hände dürfen nicht zu weit aus der Sitzachse gebracht werden. Bei dem Arm, der der Dolle am nächsten liegt, ist ein leichtes Beugen nicht zu vermeiden, was jedoch dem Schrägstellen der Schultern gegenüber unschädlich ist.

Jedoch ist immer darauf zu achten, daß die Arme möglichst steif und die Handgelenke gerade gehalten werden (s. Fig. 24).

Durchzug.

Alle Muskeln werden stark angespannt, um den Schwung des Oberkörpers, der eben noch nach vorn neigte, aufzuhalten und in eine entgegengesetzte Bewegung unter gleichzeitigem Anheben der Hände zu

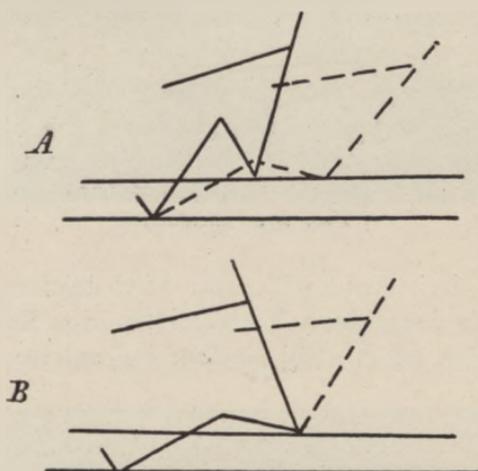


Fig. 26. Fortrutschen mit dem Rollstuhl vor dem Aufrichten.
A. richtig, B. falsch.

verwandeln. Durch das Anheben der Hände wird das Ruderblatt ins Wasser getaucht, und nun ist der Moment gekommen, in dem es heißt, „scharfes Wasser fassen“, um mit Anspannung aller zu Gebot stehenden Kräfte in dem ausweichenden Wasser einen festen Stützpunkt zu finden, an dem der Ruderer sich mit Hilfe des Riemens abdrücken kann und so seinem Boot die Vorwärtsbewegung verleiht.

Fast verschmolzen mit dem Anheben der Hände ist das Aufrichten des Oberkörpers, dem dann erst das Zurückrollen mit gestreckten Armen folgt.

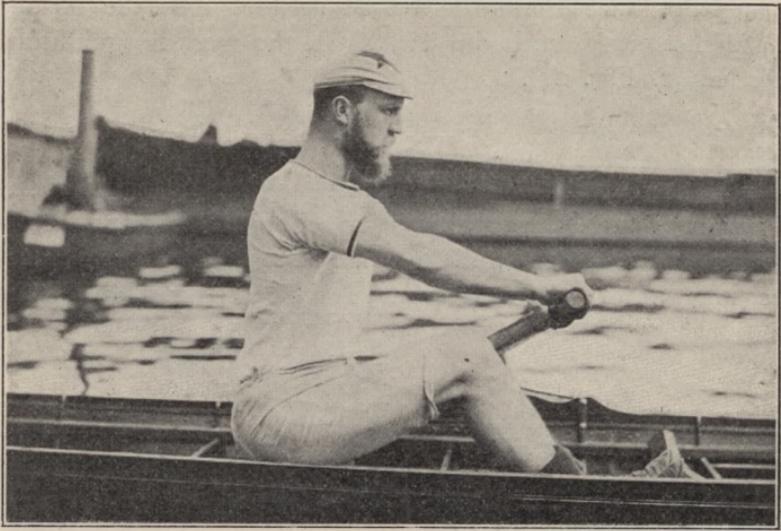


Fig. 27. Einsatz.

Gerade bei diesem Tempo wird leicht ein grober Fehler durch vorzeitiges Fortrutschen des Rollsitzes begangen (s. Fig. 26 A u. B), indem bei solcher Bewegung



Fig. 28. Durchzug.



Fig. 29. Aufrichten.

die Beinarbeit absolut nicht ausgenutzt wird, was ein frühzeitiges Ermüden in den Armen zur Folge hat.

Dieses frühzeitige Fortrutschen von nur einem aus

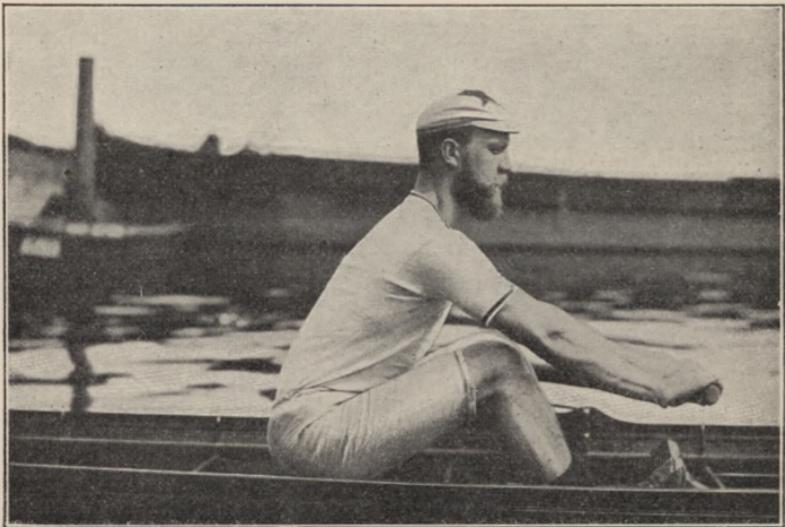


Fig. 30. Vorgehen.

einer Mannschaft kann genügen, um das Boot niemals „zum Stehen“ zu bringen, d. h. seitliche Schwankungen, die auf ein Minimum zu reduzieren sind, hervorzubringen, durch die natürlich eine gute Wasserarbeit schon ausgeschlossen wird.

Außerdem fängt bei diesem fehlerhaften Vorneigen der Ruderer erst an, seine ganze Kraft zu entwickeln, wenn der Rollsitze am Ende der Bahn angelangt ist, d. h. er arbeitet ebenso, als wenn er auf festem Sitze rudere, daher auch mit ganz anderem Rückschwunge des Oberkörpers, wodurch die Kraft der im Boot sitzenden Mannschaft nicht zu einem Ganzen verbunden wird, sondern sich zerstückelt und der Fortgang des Bootes bei gleicher Kraft sich vermindert.

So schwer wie gerade dieser Fehler wieder herauszubringen ist, giebt es doch ein gutes Mittel, beizeiten angewendet, nämlich im Augenblicke des Einsatzes den Körper auf dem Rollsitze nur mit den Fersen abzutreten, während die Fußspitzen angezogen werden. Man wird sofort fühlen, daß es fast unmöglich ist, früher abzutreten, ehe der Körper gut aufgerichtet ist.

An der Fig. 27 kann man deutlich erkennen, wie der Ruderer seinen Körper bis zur Senkrechten aufgerichtet hat, während die Arme steif sind und der Rollsitze noch festgehalten, also dem Stemmbrett am nächsten ist. Nun beginnt der eigentliche Durchzug, der damit endet, daß die Hände sich an dem unteren Ende des Brustkorbes befinden (Fig. 28), während der Körper eine Neigung nach hinten erhält.

Vorgehen.

Ist der Körper bei seiner größten Neigung von 40° angelangt, so beginnt das Vorgehen. Die Arme werden mit voller Gewalt dicht an dem Körper herunter nach vorn gestossen, bei dem Herunterdrücken der Arme ist mit dem Riemen noch $\frac{1}{4}$ Drehung auszuführen,

damit das aus dem Wasser aufgetauchte Blatt des geringen Widerstandes wegen horizontal gestellt wird.

Es ist hier noch zu erwähnen, daß dieses Horizontalstellen des Blattes jedoch nicht wörtlich zu nehmen ist; es muß vielmehr eine leichte Steigung nach vorn vorhanden sein, damit das Blatt bei etwaigem Wellengange nicht die Wogen durchschneidet, oder, in diesen verfangend, wohl gar das „Fangen eines Krebses“ zur Folge hat, sondern die Möglichkeit hat, über alle Wellen hinwegzugehen (Fig. 29).

Diese ganze Handarbeit des Aufrichtens und Wegnehmens der Hände, die in so langatmigen Sätzen beschrieben wurde, muß in der Wirklichkeit aber blitzartig schnell geschehen, daß es wie ein Tempo erscheint.

Sind nun die Beine langgestreckt und ist der Oberkörper wie gesagt blitzartig bis zur Senkrechten vorgebracht, dann fangen die Fußspitzen, indem sie sich dem Oberkörper zubeugen, an, die ganze unbewegliche Körpermasse nach vorn zu ziehen und damit das tadellose Gleichgewicht des Bootes zu erhalten. Den Oberkörper hält man senkrecht bis zur Mitte der Rollbahn, dann erst fängt man an, diesen nach vorn zu beugen, so daß, am Ende der Rollbahn angelangt, er wieder seine Vorneigung von 25° erhalten hat, womit das Spiel wieder von neuem beginnen kann.

Durch die kurze Aufeinanderfolgung von Durchzug des Blattes, Aufrichten des Oberkörpers sowie Vorstoßen der Arme wird Zeit gewonnen, um den Körper langsam nach vorne zu rollen. Diese Pause wird dazu benutzt, in Ruhe Atem zu schöpfen. Bei dem gewöhnlichen Renntempo, 32—34 Schlag in der Minute, erfordert ein Schlag etwa 1,8 Sekunden. Teilt man die Zeit des Schlages nun so ein, daß man für den Durchzug und das Aufrichten 0,6 Sekunden verwendet, so bleiben noch 1,2 Sekunden für das Vorrollen, also sozusagen zur Ruhe und zur Atmung übrig.

Daher ist es einleuchtend, daß ein Schlag, der 32 bis 34 mal in der Minute wiederholt wird und 0,6 für die Arbeit sowie 1,2 Sekunden für die Erholung giebt, den Ruderer nicht so schnell ermüden lassen kann, wie ein Ruderschlag, bei dem beide Tempos gleich lange Zeit in Anspruch nehmen, ohne daß man eine größere Geschwindigkeit damit erreicht.

Worin besteht nun eigentlich der Hauptvorteil des modernen Schlages? höre ich meine Leser ausrufen! Ein Beispiel möge die Antwort erleichtern:

Man stelle sich in einem Boote auf stromfreiem Wasser quer zur Bootsachse auf, so daß ein Fuß nach vorn und der andere nach dem hinteren Ende des Bootes gerichtet ist; nun verlege man sein Körpergewicht bald auf das eine, bald auf das andere Bein, so wird nach einigen Bewegungen, wenn sie in dem richtigen Rhythmus erfolgen, bald das Boot anfangen, vor und rückwärts zu fahren, was um so stärker zum Austrag kommt, je abgerissener die Bewegungen sind.

Nun stelle man sich vier bis acht Mann in einem sehr leichten Boote vor, die ganz exakt diese Bewegungen ausführen, so wird man erkennen, daß die Stärke der Bewegung, die durch die Verlegung des Körpergewichts im Rennboote (in welchem dieselbe Wirkung durch die Arbeit auf dem Rollsitze geschieht), nicht zu unterschätzen ist.

Selbstverständlich fängt das Boot nicht an, stetig vorwärts oder rückwärts zu fahren, sondern führt seine Bewegungen genau ebensoweit nach rück- wie nach vorwärts aus. Sonst wäre die Theorie eines Jünglings die richtige, den ich einmal Gelegenheit hatte zu beobachten, der sich eine Mietsgondel an den Zelten geliehen hatte und wahrscheinlich von seinem Freunde in die höhere Technik des Rudersports eingeweiht werden sollte, aber ehe er sich versah, war er ein Stück aus den Bootständen herausgetrieben. Er liefs sich aber nicht verblüffen, vom „pätscheln“ hatte er wahrscheinlich keine

Ahnung, denn er ging in die Spitze und begann ruckweise an der Fangleine zu ziehen, um so sein Gefährt, was natürlich „sauer reagierte“, wieder dem schützenden Lande näher zu bringen.

Die oben beschriebenen Bewegungen nach rück- und vorwärts macht sich nun der deutsche Schlag zur gleichmäßigen Fortbewegung des Bootes im höchsten Grade nutzbar. Die dem Bootsfortgang hemmende Körpergewichtsverlegung wird nämlich in dem Augenblick ausgeführt, in dem der Riemen seine Arbeit verrichtet; umgekehrt aber wird, sobald das Ruderblatt das Wasser verläßt, die dem Fortgang des Bootes nach vorwärts günstige Körperbewegung dadurch ausgeführt, daß man das Boot mit den Zehen an den Riemen unter seinem Sitz nach vorn zieht, so daß das Boot, wenn es das Bestreben hat abzustoppen, durch das Körpergewicht eine Beschleunigung erhält. Hierdurch wird dem Boote der so nötige gleichmäßige und ruhige Gang erhalten. Man kann dieses ganz deutlich an dem ruckweisen Fortgange des Bootes bei einer schlecht ausgebildeten Mannschaft sehen, bei deren Arbeit das Boot nach jedem Schlag seine Fahrt einbüßt, die nun mit dem neuen Schläge wieder erst eingeholt werden muß, so daß man ungefähr 35 m bei einer Rennstrecke von 2000 m verliert.

Das Atemholen.

In neuester Zeit beginnt man der Atmung während der Ruderarbeit mehr Achtung zu schenken. Je größer die körperliche Bewegung, desto mehr Luft ist einzuatmen; denn durch die Atmung erhalten wir neue Blutzufuhr, der Sauerstoff der frischen Luft, der die Nahrung zu Blut werden läßt und das dunkle venöse Blut zu arteriellen Blute umarbeitet, giebt uns Kraft. Daher muß gerade der Ruderer dem Körper so viel wie möglich Sauerstoff zuführen. Daß dieses noch lange nicht in der nötigen Weise geschieht, hat uns Georg Kolb in seiner hochinteressanten Schrift „Beiträge zur Physiologie

maximaler Muskelarbeit modernen Sports“ klar und deutlich vor Augen geführt.

Bei einem Rennen über 2000 m wurde festgestellt, daß die Atemzüge der Mannschaften in den ersten 5 bis 10 Sekunden ganz ausblieben, nach der ersten Minute waren schon 44 zu verzeichnen, die Anzahl der Atemzüge stieg nun von Minute zu Minute auf 50, 55, 58, 60, bis eine Strecke von etwa 1300 m zurückgelegt war, dann gingen sie wieder allmählich zurück bis auf 50, um bei dem Endspurt auf die Höhe von 80 in der Minute anzuwachsen, und so ist es fast mit allen Mannschaften.

Am Start wird bei den Worten des Starters „Meine Herren, sind Sie fertig?“ noch einmal tief Atem geschöpft, um dann den so wichtigen Gaswechsel ganz einzustellen. Das Versäumte muß natürlich eingeholt werden und zwar durch schnelleres Atmen. Je schneller man aber atmet, desto flacher wird die Luft eingeholt, was zur Erhaltung der Körperkraft natürlich wenig beiträgt. Man sehe sich nur die Mannschaften an, die eben nach heißem Endkampfe durchs Ziel gegangen sind: Sieger wie Besiegte klappen wie Taschenmesser zusammen, so daß es fast ein Wunder ist, daß das Boot nicht kentert. Eine Hälfte der Mannschaft fällt nach vorn, die andere nach hinten, als seien sie vom Blitz getroffen.

Woran liegt das? „Atemnot!“ ist die richtige Antwort: durch die außerordentliche Muskelbewegung, ohne dabei genügend zu atmen, wird eine Kohlensäure-Spannung hervorgerufen, die dem Ruderer unter Umständen gefährlich werden kann, daher versucht der dem Erstickungstode Nahe, so schnell wie möglich einen Gaswechsel herzustellen, was er durch tiefes Atmen allein bewirken kann.

Daher ist vor allem bei Rennmannschaften darauf zu achten, daß dieselben niemals den Atem einstellen, sondern immer richtig tief Atem holen, was natürlich

auch, ebenso wie die Ruder- oder Körperarbeit, gelernt sein will.

Dafs ein mit maximaler Körperkraft arbeitender Ruderer bedeutend mehr Sauerstoff verbraucht, kann man deutlich an einer von Smith aufgestellten Tabelle erkennen.

Es werden eingeatmet beim

Liegen	1	Volumen Luft
Sitzen	1,18	„ „
Stehen	1,24	„ „
Reiten (Trab)	4,0	„ „
Schwimmen	4,3	„ „
Gehen (6 km pro Stunde)	5,0	„ „
Gehen (9 km pro Stunde)	7,0	„ „

Im Skullboote.

Für die gleichmässige Körperentwicklung ist das Skullboot am geeignetsten, denn im Riemboot, in welchem mit beiden Armen nur ein Ruder geführt wird, ist die Muskelentwicklung an der äusseren Seite des Ruderers stets etwas stärker; daher lasse man vor allen Dingen ausserhalb des Trainings die Mannschaften auf verschiedenen Bordseiten rudern, wodurch auch vermieden wird, dafs es später im Training heifst, der kann nur Backbord und der kann nur Steuerbord gut den Riemen führen, was natürlich die Zusammensetzung einer Mannschaft, hauptsächlich in kleinen Vereinen, bedeutend erschwert.

Skullboote sind an Schnelligkeit den Riembooten in allen Fällen überlegen; daher wird das schnellste Rennen im Doppelachter gefahren. Leider ist dieses, für den Zuschauer einen herrlichen Anblick bietende Rennen in den letzten Jahren fast ganz verschwunden, was darauf zurückzuführen ist, dafs es spornlich wenig Interessantes bietet.



Beim Skullen wird genau dieselbe saubere Wasserarbeit verlangt als im Riemboot. Im Anfang ist man dazu geneigt, die Schultern in die Höhe zu ziehen, was unter allen Umständen vermieden werden mufs. Auch das Übereinandergreifen der Skulls macht dem Anfänger viel Schwierigkeiten, da man sich leicht mit den Fingernägeln der oberen Hand Wunden zuziehen kann. Dazu kommt noch, dafs man im Rennskiff gezwungen wird, sich öfters umzusehen, wobei schon mancher edle Recke nähere Bekanntschaft mit dem Wasser gemacht hat.

Der Schlag.

Einige kurze Auseinandersetzungen über den Einsatz im Einer möchte ich folgen lassen. (In dem Kapitel über die Theorie des Ruderns wird diese Sache noch eingehender behandelt werden.)

Da der Widerstand im Wasser um so gröfser ist, je schärfer, d. h. je kürzer die Zeit, die auf die Beschleunigung des Riemens verwandt wird, um dem Blatt einen festen Stützpunkt zu schaffen, so kann eine wirksame Beschleunigung des Bootes durch das Körpergewicht erreicht werden. Da das Körpergewicht aber verhältnismäfsig nur langsam beschleunigt werden kann, weil es zu grofs ist, so würde, wenn Körper und Riemen als starre Verbindung ihre Bewegung beginnen müfsten, dem Wasser beim Einsatz Zeit gegeben werden, auszuweichen. Hiergegen giebt es zwei Mittel: Einmal die steifen Arme mit Hilfe der losen Schultern schnell im Augenblick des Einsatzes zurückzunehmen und zweitens dann, nach Schaffung eines festen Widerstandes im Wasser, alle Kraft auf den Körperschwung zu verwenden. In der Praxis wird die Zeit, die zum Zurücknehmen der Schultern dient, fast unmefsbar klein werden. Doch ist eine theoretisch richtige Bewegung möglichst anzustreben, mit unmittelbar folgendem Aufschwingen des Körpers.

Ein Skullboot bleibt verhältnismäfsig stetiger im Laufen, als ein Riemboot. Daher ist eine gröfsere

Geschwindigkeit des Blattes bei dem Einsatz nötig. Durch den Körper läßt sich diese, wie wir gesehen haben, nicht erreichen, darum verstärken viele Skuller den Einsatz durch schnelles, leichtes Beugen der Arme, weil hier die Geschwindigkeit des Blattes am höchsten und die dazu verwendbare Zeit am kleinsten ist. Bei dem Durchzug dürfen jedoch die Arme keine Arbeit leisten, sondern nur am Schlufs des Schlages, wenn die Geschwindigkeit des Bootes am gröfsten und der Körper nicht mehr der grofsen Geschwindigkeit zu folgen vermag.

Im folgenden geben wir nun für solche Leser, die den Rudersport mit wissenschaftlichem Ernste treiben wollen, eine zum erstenmal aufgestellte gründliche theoretische Beleuchtung des Schlages, die wir der bemerkenswerten Arbeit eines Freundes des Sportes verdanken.



VII. Abschnitt.

Theorie des Ruderschlages.

Theoretische Einleitungen.

Auf die Bewegung des Bootes wirken vier Faktoren:

1. Die Kraft- oder Arbeitsleistung der Ruderer
vermittels der Riemen.
2. Der Einfluß der Schwerpunktsverlegung
im Boot durch die Reaktion auf dasselbe.
3. Das Beharrungsvermögen.
4. Die stets vorhandene Reibung im Wasser.

Die zufälligen Störungen, wie Wind u. s. w., sowie alles, was durch die Form des Bootskörpers bedingt ist, seien hier vernachlässigt und einem besonderen Abschnitt vorbehalten.

Es sollen nur die erwähnten vier Faktoren, die teils die Bewegung beschleunigen, teils verzögern, teils in beiden Richtungen wirken, in leicht faßlicher Form untersucht werden.

Vorausgesetzt bei den nachfolgenden Erörterungen ist ein mehrriemiges Boot, in dem alle Ruderer genau gleich arbeiten, darum wird immer nur in der Einzahl gesprochen; ferner sei angenommen, das Boot sei in Fahrt, so daß alle Ruderschläge gleich ausgeführt werden, im Gegensatz zum Start.

Bei der Übertragung der Muskelarbeit auf das Boot ist der Riemen als ein einarmiger Hebel aufzufassen,

der seinen Stütz- oder Drehpunkt im Wasser hat. Dieser Stützpunkt muß aber erst geschaffen werden, da das Wasser an sich ausweichen würde. Taucht man in einem ruhenden Boot einen Riemen ins Wasser und beginnt langsam zu ziehen, so wird das Boot sich fast gar nicht bewegen, wohl aber das Wasser, und ist es einmal in Bewegung, so wird es dem Riemen gar keinen Widerstand mehr bieten.

Läßt man dagegen das Riemenblatt einen plötzlichen Ruck auf das Wasser ausüben, so wird letzteres keine Zeit haben, auszuweichen, der Riemen greift scheinbar gegen ein festes Widerlager, und das Boot kann (am Dollen als Angriffspunkt der Last) vorwärts bewegt werden. Auf dieser Beobachtung beruht ein Teil dessen, was man heute als „deutschen Schlag“ bezeichnet, nämlich der „Einsatz“.

Genau genommen wird ein Teil der vom Körper geleisteten Arbeit auf das Wasser übertragen, ein Teil auf das Boot, indem beiden eine Bewegung, d. h. eine Geschwindigkeit erteilt wird, und zwar in entgegengesetzten Richtungen.

Fig. 31 stellt die thatsächliche Bewegung des Riemen während eines verhältnismäßig kleinen Zeitraumes dar. Durch die aufgewendete Arbeit wird das Hebelende um die Strecke a , die Dolle (und damit das Boot) um die Strecke b , das vom Blatt gefasste Wasser um die Strecke w bewegt. Da nun die Größe jeder Arbeit bestimmt wird als das Produkt aus der aufgewendeten

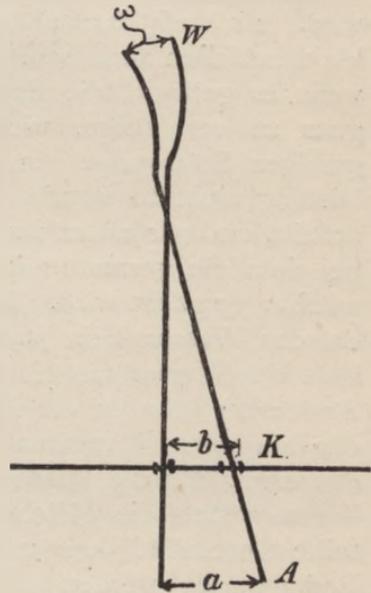


Fig. 31.

bezw. überwundenen Kraft und dem zurückgelegten Weg, so ergibt sich, daß die aufgewendete Arbeit in der Grösse $A \times a$ (wobei A die Ruderkraft ist) sich verteilt auf die nutzbare Arbeit der Fortbewegung des Bootes in der Grösse $K \times b$ (K ist die Kraft, die auf das Boot wirkt) und die verlorene Arbeit der Wasserbewegung $W \times w$. Diese letztere ist als Verlust aufzufassen, da sie der Bewegung des Bootes entzogen wird. Es muß darnach gestrebt werden, sie möglichst klein ausfallen zu lassen. Sie würde ganz verschwinden, wenn es gelänge, die Bewegung des Blattes im Wasser ganz zu verhindern, wie durch einen festen, unnachgiebigen Stützpunkt. In dem Falle würde eine Arbeitsleistung nicht zu stande kommen, weil keine Bewegung auftritt, und wir hätten den Idealfall des einfachen Hebels, bei dem die gesamte aufgewendete Arbeit bei K wieder nutzbar gemacht wird. Dies ist aber nicht zu erreichen, da das Wasser kein starrer Körper ist, es muß also stets das Wasser um ein gewisses Stück bewegt werden. Andererseits ist aber die Arbeit abhängig von der Grösse der bewegten Massen und dem Quadrate der Geschwindigkeiten. Da die Masse des von dem Riemen gefassten Wassers stets die gleiche ist, muß also die diesem erteilte Geschwindigkeit möglichst gering bleiben. Beide Bedingungen werden erfüllt, wenn die ganze Kraftwirkung möglichst zusammengedrängt in einem kurzen Augenblick geschieht, denn dann hat das Wasser nicht Zeit, weit auszuweichen und eine hohe Geschwindigkeit anzunehmen.

Dazu kommt noch als günstiger Umstand, daß der Riemen bei jedem neuen Schlage in Wasser faßt, das noch als ruhend anzunehmen ist, das also von vornherein einen möglichst hohen Widerstand leistet. Es ist hiernach wohl leicht erklärlich, warum das Rudern im „Schweifswasser“ eines anderen Bootes mit so enormen Schwierigkeiten verknüpft ist.

Auf das Boot wirkt die Arbeit als eine Vergrösse-

rung der noch vorhandenen Geschwindigkeit. Dieselbe Arbeit läßt sich aber durch große Kraft und kleinen Weg oder durch kleine Kraft bei großem Wege leisten, wenn nur das Produkt beider dieselbe Größe behält. Das ist von Wichtigkeit für die Hebelverhältnisse des Riemens. Tritt nämlich die am Dollen verfügbare Kraft mit einer Geschwindigkeit auf, die gleich der des Bootes ist, so würde sie keine Wirkung haben, ist die Geschwindigkeit gar kleiner als die des Bootes, so würde das Boot den Riemen mitnehmen und Arbeit an ihn abgeben, statt solche zu erhalten.

Man würde also mit einem Riemen, der einen sehr langen Innenhebel bei kleinem Aufsenhebel besitzt, nur geringe Geschwindigkeit, allerdings bei hoher Kraftleistung, erzielen. Dies Verhältnis paßt also wohl für Lastkähne, nicht für Sportboote. Die thatsächlich gebräuchlichen Abmessungen haben sich in der Praxis des Ruderns ergeben, die in dem Kapitel Bootsmaterial Erwähnung gefunden haben. — Scheinbar im Widerspruch mit obigem steht die Thatsache, daß im Achter längere Innenhebel üblich sind als in dem langsameren Vierer. Der Unterschied ist nicht bedeutend, reicht aber hin, um im Zusammenhange mit der großen Geschwindigkeit des Bootes die Ruderer zu einem fast blitzartig schnellen Durchzug zu zwingen. Es wird demzufolge für jeden Durchzug weniger Zeit gebraucht als im Vierer. Da aber derselbe Weg mit dem Riemen zurückzulegen ist, muß die Geschwindigkeit der Bewegung größer ausfallen; außerdem erzielt man dabei den großen Vorteil, daß der Riemen nur ganz kurze Zeit im Wasser ist, also wenig Arbeit verloren geht. Ein derartiges, sozusagen ruckweises Arbeiten ist aber auch nur im Achter angängig, bei dem die tote Last des Bootes in einem sehr günstigen, d. h. kleinen Verhältnis zu der Kraft und Zahl der Ruderer steht.

Folgen wir der Bewegung des Blattes im Wasser, so sehen wir (Fig. 32), daß es in Wahrheit eine zwei-

fache Bewegung macht, indem es sich außer der unvermeidlichen Abtrift, der Kreisbewegung folgend, vom Boote entfernt und sich ihm wieder nähert. Aus der Stellung AB kommt es durch AC nach AD , wo es senkrecht zum Boote steht. In diesem Teil der Bewegung, wie man sagt „vor der Dolle“, faßt es immer neue, noch ruhende Wasserteile und findet an ihnen festen Gehalt. In der zweiten Hälfte des Zuges, von AD über AE nach AF , trifft es aber auf die vorher

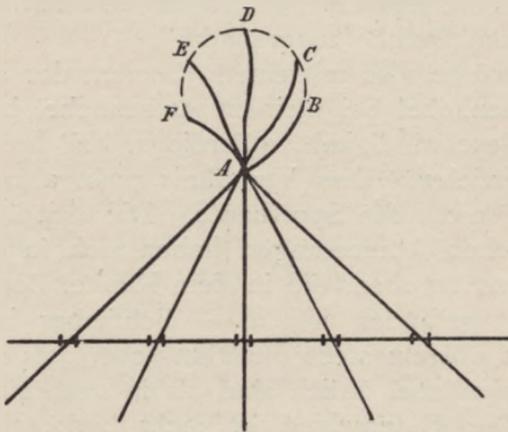


Fig. 32.

in Bewegung gesetzten Wasserteile, es ist dabei im letzten Teile des Durchzuges eine erhebliche Kraftabgabe an das Boot nicht möglich. Daher „scharfer Einsatz“!

Körperschwung. Um das Boot mittels des Riemens zu bewegen, muß der Ruderer seinen Körper in der Längsachse des Bootes bewegen. Es läßt sich leicht beweisen, daß bloß diese Schwerpunktverlegung im Boot dasselbe in Bewegung setzen kann, und zwar immer entgegengesetzt der Körperbewegung. (Näheres darüber ist im Kapitel „Der Ruderschlag“ zu finden.)

Man beachte aber hierbei das Gesetz über das Beharrungsvermögen: jeder Körper behält ohne äußere

Einflüsse seinen Zustand bei, sei es nun Ruhe oder Bewegung; eine Reaktion des Bootes auf die Bewegungen des Körpers des Ruderers kann aber nur erfolgen in der Zeit, in der die Bewegung sich ändert, d. h. eine andere Geschwindigkeit annimmt; denn nur dazu sind äußere Einflüsse in Form von Kraftleistungen nötig. Es ist aber keine Kraftleistung möglich, ohne einen festen Stützpunkt, an dem gleichzeitig, entgegengesetzt der aufgewendeten Kraft, aber in gleicher Größe, eine Gegenkraft auftritt. Diese ist es, die in unserem Falle auf das Boot einwirkt, wenn der Ruderer Bewegungen seines Körpers bald hervorruft, bald aufhört und umgekehrt, nicht die Körperbewegung selbst. Vom Einsatz beginnend, wird also die Körperbewegung das Boot folgendermaßen beeinflussen: Zunächst erhält der ruhende Körper eine ziemlich heftige Bewegung nach der Spitze des Bootes zu, das Boot wird das Bestreben haben, nach dem Heck zu auszuweichen. In dieser Zeit sorgt aber das im Wasser befindliche Blatt dafür, daß diese Rückwärtsbewegung nicht zustande kommt, und die Muskelkraft drückt das Boot vorwärts. Gegen Ende des Durchzuges hin nimmt die Geschwindigkeit der Körperbewegung ab, was in der Wirkung gleichbedeutend ist mit einer Zunahme an Geschwindigkeit in entgegengesetztem Sinne, bis der Körper mit ziemlicher Kraft in die Bewegung nach dem Heck zu übergeht. Diese Bewegungsumkehrung treibt das Boot nach vorne; der Stützpunkt im Wasser ist nicht mehr nötig und wird darum sofort aufgegeben und zu diesem Zweck das Blatt möglichst glatt aus dem Wasser gehoben. Hierdurch kommt ein anderer Bestandteil des Schlages zur Wirkung, der „Schwung“, der erst dazu dient, dem Boote durch den Riemen einen energischen Impuls zu geben, und nun durch sozusagen elastisches Auffangen und Umkehren der Bewegung die erlangte Geschwindigkeit vermehrt.

Dann folgt eine Periode, in der der Körper mit

gleichförmiger Geschwindigkeit sich der Einsatzstellung nähert und daher die Bewegung des Bootes nicht stört. In diesem letzten, in Wahrheit längsten Zeitabschnitte des Schlages läuft das Boot ruhig aus, unter Einwirkung des Beharrungsvermögens; die Geschwindigkeit nimmt (durch Reibung im Wasser) langsam ab, bis beim nächsten Einsatz das Spiel sich wiederholt.

Die Theorie verlangt als Einsatz ein blitzschnelles Wasserfassen, d. h. in unmeßbar kleiner Zeit muß der Riemen eine solche Bewegung machen, daß das Wasser den genügenden Widerstand erhält, daran anschließend ebenso schnelles Durchreißen des Schlages. Das ist nicht ausführbar. Eine Bewegung in unendlich kleiner Zeit ist nicht möglich, vor allem, wenn dabei Massen zu beschleunigen, in Bewegung zu versetzen sind. Es kann nur das Bestreben vorliegen, die unbedingt nötige Zeit auf das Möglichste abzukürzen, die Geschwindigkeit also möglichst zu erhöhen, aber hier ist in der verfügbaren Kraft bald die Grenze erreicht. Die aufzuwendende Kraft ist ja abhängig von der Größe der Masse und dem Quadrate der ihr zu erteilenden Geschwindigkeit.

Die zu beschleunigenden Massen, die hier in Betracht kommen, sind der Riemen und der Körper, ferner das Boot. Im Durchzug verbraucht letzteres die nutzbare Kraft, der Körper leistet sie, der Riemen überträgt sie. Körper und Riemen sollen im Durchzug ein festverbundenes Ganzes bilden, doch zeigt sich im Einsatz ein Nachteil hierbei. Wir sahen, es kommt darauf an, im Einsatz möglichst schnell einen Widerstand im Wasser zu schaffen. Sollen an der dazu erforderlichen Bewegung der Riemen, die Arme und der ganze schwere Oberkörper teilnehmen, so sind gewaltige Massen zu bewegen, menschliche Kraft kann ihnen nur langsam eine angemessene Geschwindigkeit erteilen und der Stützpunkt im Wasser wird verhältnismäßig spät gefunden. Anders wird es, wenn man zunächst nur die unumgänglich erforderlichen Teile an der Bewegung

teilnehmen läßt, das sind der Riemen, die Arme, eventuell noch die Schulterblätter; der Oberkörper bleibt also vorläufig in Ruhe. Zur Beschleunigung dieser leichten Massen haben Arm- und Schultermuskeln genügend Kraft; der Riemen wird schnell Widerstand finden, dann können die viel stärkeren Rücken- und Beinmuskeln ihre Arbeit beginnen und das Boot mit Hilfe der Riemen vorwärts treiben, ohne dafs zu befürchten steht, dafs das Boot infolge der Reaktion nach hinten ausweicht. Es ist wohl selbstverständlich, dafs man bestrebt sein mufs, beide Bewegungen möglichst schnell aneinander anzuschließen, auch sollen die Arme, selbst wenn sie zur Erzielung des Einsatzes leicht gebeugt werden, im Durchzug nur mehr als Verbindungsglieder dienen, da ihre Beweglichkeit am Ende des Schlages noch gebraucht wird. Der Körper mufs nämlich dann seine Bewegung verlangsamen, das ausweichende Wasser (s. o.) verlangt eine gröfsere Schnelligkeit des Blattes bei geringerer Kraft, dazu sind nur die Arme imstande. Sie dürfen daher am Einsatz höchstens ganz leicht gebeugt werden.

Von dieser soeben abgeleiteten Bewegung wird im Riemenboot fast gar nicht, häufig dagegen im Skullboot Gebrauch gemacht. Hervorragende Einerfahrer (wie Gadebusch) reifen am Einsatz mit Schultern und Armen blitzschnell an, wenn auch die Arme dabei gebeugt werden, und haben gute Erfolge damit erzielt. Im Riemenboot läßt man die Ruderer sich bemühen, den Einsatz mit Hilfe des Oberkörpers zu bewirken und die Arme nur als Zugstangen zu benutzen. Man mufs als Nachteil dabei in Kauf nehmen, dafs die Reaktion auf das Boot dessen Geschwindigkeit in der kurzen Zeit, bis ein Widerstand im Wasser gefunden ist, erheblich vermindert; doch hat man dabei den grofsen Vorteil, dafs leichter eine gleichmäfsige Ausbildung erzielt wird, die den genannten Nachteil durch bessere Ausnutzung aller Körperkräfte wohl ausgleichen kann. Denn es kann

nicht verhehlt werden, daß der oben geforderte Anriß nur aus den Schultern an die Geschicklichkeit der Ruderer hohe, zum Teil nicht zu verwirklichende Anforderungen stellt. Namentlich verlangt der unmittelbar danach zu bewirkende Übergang zur Bewegung des ganzen Körpers ein solches Maß von Herrschaft über Nerven und Muskeln, wie es keinem Menschen von Natur gegeben ist und nur durch langwierige mühsame Übung zu erreichen ist. Es kommt noch dazu, daß zur Erlangung von Gleichförmigkeit einer ganzen Mannschaft naturgemäß noch viel mehr Zeit erforderlich ist. Die Ausbildungszeit der Ruderer ist aber ohnehin schon knapp bemessen.

Eine vollkommen gleichmäßige Arbeit sämtlicher Ruderer einer Mannschaft ist aber von nicht zu unterschätzender Bedeutung; man kann der Zusammenarbeit zuliebe gern kleine Unvollkommenheiten in den Kauf nehmen. Aus der Kurve (Fig. 33) ist auch zu sehen, daß die Bootsgeschwindigkeit dadurch auf Bruchteile einer Sekunde abnimmt; die von der Kurve umschriebene Fläche wird aber verhältnismäßig wenig verringert.

Hieraus ist zu ersehen, daß das Boot an Weg nicht viel verlieren würde. Der Hauptnachteil ist in diesem Falle der, daß das Boot mit jedem Schlage gewissermaßen von neuem in Fahrt gebracht werden muß, wodurch die aufzuwendende Kraft stark wächst. Auf kurze Strecken kann dies geschehen, so daß die Geschwindigkeit gut oder schlecht rudender Mannschaften derselben Klasse zunächst fast gleich ist, dann aber wird die besser rudernde sich überlegen zeigen, weil ihr Boot in stetem Fortgang bleibt, während die schlechter rudernde Mannschaft durch die Ungleichmäßigkeit der Bootsbewegung früher erlahmt.

Zur Theorie des Ruderns.

Es ist (Fig. 33) der Versuch gemacht, diese verschiedenen Faktoren zeichnerisch darzustellen, unseres

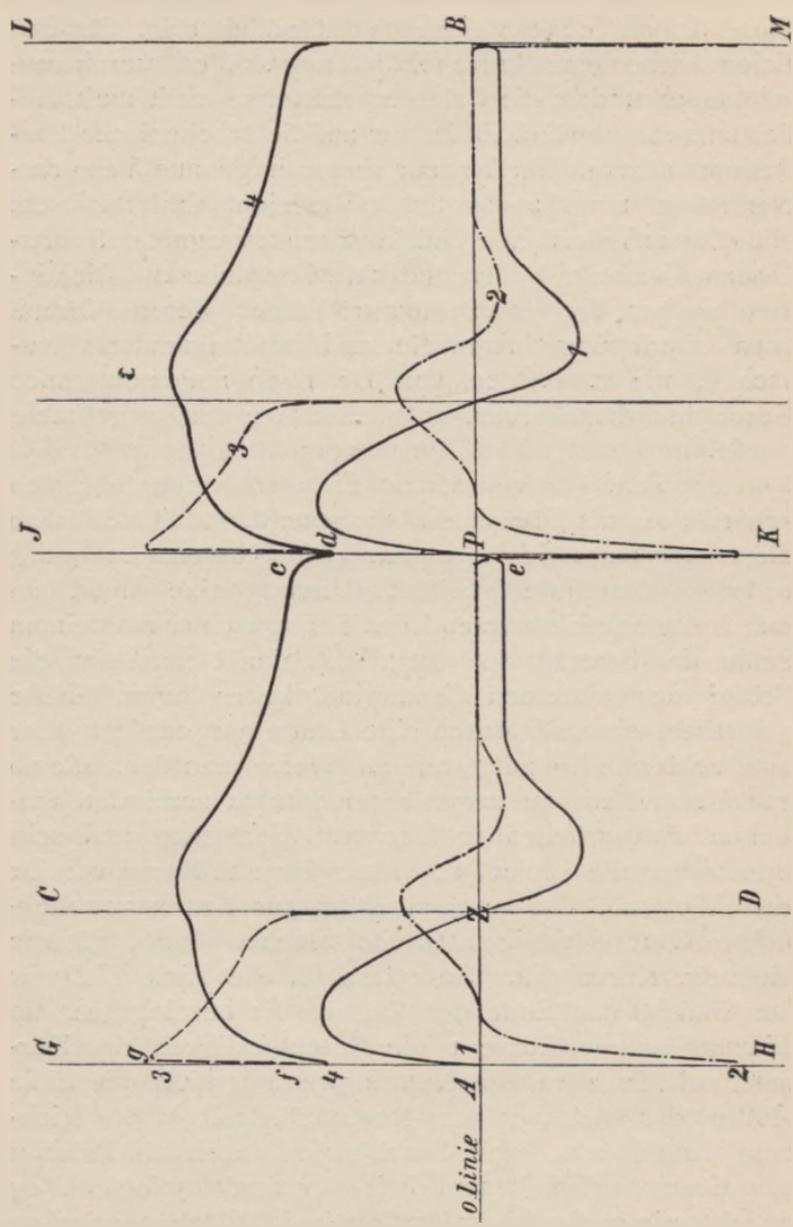


Fig. 33.

Wissens zum erstenmal. Dem Fachmann werden diese Kurven ohne weiteres verständlich sein, für den Laien diene eine kurze Erläuterung. Von vornherein sei bemerkt, daß die Größenverhältnisse nicht maßstäblich zu nehmen sind, da es nur auf die schematische Darstellung ankam. Außerdem sind mir genaue Versuchsergebnisse nicht zugänglich. Vielleicht fühlt sich ein mit den erforderlichen Glücksgütern gesegneter Sportkamerad veranlaßt, durch exakte Versuche die Richtigkeit meiner Kurven zu kontrollieren, deren Verlauf nach Überlegung festgestellt und mit bekannten That-sachen, wie z. B. den von Dr. Kolb aufgenommenen Geschwindigkeitskurven, möglichst in Einklang gebracht wurde.

Die Zeit, die von einem Einsatz bis zum nächsten vergeht, ist als Länge AP dargestellt. AP stellt also die Dauer eines Schlages dar. Die Kurven 1, 2 und 4 bedeuten Geschwindigkeiten, Kurve 3 eine Kraft. In jedem Augenblick während des Schlages, der also einem Punkt der Strecke AP entspricht, denkt man sich die Größe der einzelnen Geschwindigkeiten bzw. Kräfte gemessen, ebenfalls durch eine Länge ausgedrückt, aber senkrecht zu AB aufgetragen. Wenn man dann die so gewonnenen zusammengehörigen Punkte verbindet, entstehen die vorliegenden Kurven. Zieht man senkrecht zu AB gerade Linien, so schneidet jede Kurve von ihr ein Stück ab, das man als Maß für den augenblicklichen Wert derjenigen Größe ansehen kann, für die die betr. Kurve gilt. So gilt z. B. die Linie CD für das Finish, das Ende des Zuges. Es bezeichnen: die feinausgezogene Kurve 1 die Geschwindigkeit des Körpers relativ zum Boot, und zwar oberhalb der Linie AB in der Richtung zum Bug, unterhalb in der Richtung zum Heck. Man beachte, daß sich als Produkt aus Geschwindigkeit und Zeit der zurückgelegte Weg ergibt, wie in der Figur der Inhalt der Flächen zwischen Kurve und Linie AB (Nulllinie). Der Körper beschreibt

hin und zurück den gleichen Weg, also müssen die betreffenden Flächen gleich sein.

Die Kurve 2 (strichpunktiert) entspricht in willkürlichem Maßstab der Reaktion der Körperbewegung und bezeichnet die Geschwindigkeiten, die dem Boote dadurch erteilt werden würden. Sie stellt die Änderungen der Kurve 1 dar und ist demnach deren „Abgeleitete“ („Derivate“). Da die Wirkungen dieser Reaktion sich gegenseitig kompensieren, müssen wieder die Flächen über der Nulllinie ebenso groß sein, wie die unter derselben.

Kurve 3 (gestrichelt) soll darstellen, wie die Kraftäußerung vermittels des Riemens während des Schlages sich ändert. Ihr genauer Verlauf ist nur von Fall zu Fall durch Durchbiegungsmessung an besonders zu konstruierenden Riemen festzustellen und dürfte wohl am wenigsten von allen Kurven gleichförmig ausfallen. Die gezeichnete Kurve ist angenommen als diejenige, die vermutlich dem wirklichen Durchschnitt am nächsten kommt.

Endlich Kurve 4 (stark ausgezogen) setzt sich zusammen aus 1 und 3 (und der nicht dargestellten Kurve für Geschwindigkeitsverluste durch Reibung). Aus ihr geht hervor, daß die Körperbewegung namentlich am Einsatz und gleich nach dem Finish ohne Vermittlung des Riemens einen ganz erheblichen Einfluß auf die Bootsgeschwindigkeit hat.

Man sieht an dem Abfallen der Kurve 4 von c bis d , gleichzeitig mit dem Ansteigen der Kurve 1 von e aus und der Kurve 3 von f bis g , daß das Boot kurz vor dem Einsatz bedeutend langsamer wird, weil zunächst die ungünstige Wirkung der Körperbeschleunigung die Kraftäußerung mittels des Riemens überwiegt, da das Blatt noch nicht den vollen Widerstand gefunden hat. Je schneller der höchste Punkt der Kurve 3 erreicht ist, um so steiler sie also zum Punkte g ansteigt, um so günstiger wird auch der Verlauf der Kurve 4. Grade hier spielen sich in ganz kurzen Zeiträumen die größten Kraftwirkungen ab und können scheinbar geringe Fehler

die größten Nachteile mit sich bringen. Wie oft sieht man nicht, daß bei mangelhaftem Einsatz ein Boot zwischen den Schlägen vollkommen stehen bleibt, was sich in der Figur durch ein Heruntergehen der Kurve 4 bis auf die Nulllinie oder gar weiter ausdrücken würde.

Man sieht auch, daß rechts von der Linie CD Kurve 4 noch etwas ansteigt, obwohl die Wasserarbeit beendet ist. Die Wirkung des Körperschwunges ist eben so groß, daß sie den momentanen Reibungsverlust überwiegt.

Es war angenommen, daß es sich bei diesen Betrachtungen um ein in gleichmäßiger Fahrt befindliches Boot handelt, daß also ein Schlag so auszuführen ist wie der andere. Um dies auszudrücken, sind die Kurven zwischen GH und IK durch Wiederholung fortgesetzt und zeigen deutlich den Verlauf der einzelnen Vorgänge während zweier Schläge und zwar bedeutet die Zeit von A bis Z die Dauer, während der das Blatt sich im Wasser befindet und A bis P die Zeit eines ganzen Schlages.

Wie schon erwähnt, können und sollen die Kurven keinen Anspruch auf mathematische Genauigkeit machen, sondern nur die vorkommenden Wirkungen sinnbildlich darstellen. Nimmt man z. B. an, es gälten die Kurven für 30er Schlag, so würde die Länge AB einem Zeitraum von 2 Sekunden entsprechen. Für die Länge AZ , die Zeitdauer des Durchzuges, ist der Wert von etwa 0,6 Sekunden angenommen, da genaue Messungen fehlen und deren Ergebnisse auch je nach der Bootsgattung und den obwaltenden Umständen, sowie der Leistungsfähigkeit der Mannschaften schwanken würden.

Hieraus ergibt sich, wie wenig Zeit für das Ansteigen der Kurve 3 von f bis g verfügbar ist. Es würden schon äußerst empfindliche Apparate zur Vornahme der betreffenden Versuche erforderlich sein, es würde sich wohl aber nur die Nutzenanwendung ziehen lassen, daß theoretische Überlegung und praktische Erfahrung uns auf den richtigen Weg zur Erzielung möglichst günstiger Resultate geführt haben.

VIII. Abschnitt.

Das Training.

Allgemeines.

Die Quintessenz des Rudersportes verkörpert sich natürlich im Training, das Training ist die systematische körperliche und moralische Erziehung zur höchsten Leistungsfähigkeit, die auf dem großen Rennplatz die Probe bestehen soll, die Vorbildung, der sich der Meister sowohl wie der Junior unterwerfen muß, um bei dem heutigen Stande des Rennruderns nur einen Funken Aussicht zu haben, Lorbeeren heimzuführen.

Vollkommene Anfänger des Rudersports können selbstverständlich nicht gleich mit dem Training beginnen, da sie vorher lernen müssen, allein richtig im Boot zu sitzen und verständig zu rudern. Denn das Rudern erst zu lehren ist nicht der Zweck des Trainings, sondern dem schon fertigen Ruderer Gelegenheit zu geben, sich mit seiner Mannschaft einzufahren, die eigene Ausdauer um ein Bedeutendes zu vergrößern, sowie das überflüssige Fett durch körperliche Arbeit und rationelle Lebensweise abzusetzen. Nicht, wie die ältere Schule es gethan hat, dem untrainierten Körper durch Schwitzen in russisch-römischen Bädern, sowie Einpacken in nasses Leinen, das mit starken Decken fest umwickelt wird, das überflüssige Fett zu entziehen, da durch solche unnatürliche Mittel der Körper leicht geschwächt werden



kann, was dem Zweck des Trainings geradezu widerspricht.

Anfang April entwickelt sich eine erhöhte Thätigkeit bei den Klubs, die die Absicht haben, Rennmannschaften auszubilden; denn Ende April oder Anfang Mai erscheint der Trainer, dem dann, wenn irgend möglich, schon etwas zusammengearbeitete Mannschaften übergeben werden.

Mit seinem Erscheinen beginnt das eigentliche Training. Die Ruderer, die sich zum Training bereitstellen, werden durch den Vorsitzenden des Klubs auf Ehrenwort und Handschlag verpflichtet, die Trainingsvorschriften zu halten, welche wohl bei uns in Deutschland am schärfsten sind. Jeder Verein hat nun seine verschiedenen Methoden, die vielfach voneinander abweichen, auch Verbesserungen, die aus eigenen Erfahrungen gesammelt sind, eingeführt.

Vorbereiten der Mannschaft zum Training.

Häufig wird als eine gute Vorbereitung zum Training von vornherein das Abrudern größerer Strecken mit der schon zusammengesetzten Mannschaft innegehalten, doch sind die Ansichten darüber noch sehr verschieden.

Die einen meinen, die Mannschaft rudere dabei ohne Aufsicht, die Ruderer verfielen auf der langen Strecke in ihre alten Fehler, der scharfe Einsatz ginge verloren und es sei eine schwere Arbeit, falsche Angewohnheiten nachher im Training wieder herauszubringen. Die anderen dagegen behaupten, die Ausdauer werde vergrößert, die Mannschaft lerne sich kennen und erhalte eine gute Zusammenarbeit.

Die Steuerleute.

Letzteres wird auch immer der Fall sein, wenn die Steuerleute ebenso wie die Rennruderer die Technik des Schlages genau kennen, so daß die Steuerleute,

wenn auch nicht als Ruderlehrer wirken, so diesen doch unterstützen können.

Daher ist auf gute Ausbildung der Steuerleute sehr zu achten; am leichtesten würden sie Fehler beurteilen lernen, wenn sie recht häufig zum Bassinrudern erschienen, dort den englischen Schlag selbst rudern lernten und dann, neben dem Ruderlehrer stehend, die Korrekturen der gerade übenden Mannschaft mit anhöreten. Dann wird sich ihr Auge bald daran gewöhnen, die kleinsten Fehler schnell zu erkennen und darnach die Verbesserungen in die Wege zu leiten.

Wie sich nun die Mannschaft vor dem eigentlichen Training im Zusammenrudern übt, so soll sie auch schon im Winter ein möglichst mäßiges und solides Leben führen, das in der Trainingszeit seinen Höhepunkt erreicht.

Die Pflege des Körpers für das Training.

Bevor wir nun zu dem eigentlichen Thema des Rudertrainings übergehen, möchten wir einige kurze Angaben über die sachgemäße Ernährung des Körpers während der Trainingszeit geben, wie sie Henry Hoole von dem Standpunkte des Arztes in seinem vorzüglichen Werkchen „The Science and Art of Training, a Handbook for Athletes“ wiedergibt.

Bei Aufnahme der genügenden Nahrungsmenge wird der tägliche Körperverbrauch eines Menschen ohne Inanspruchnahme seiner „aufgespeicherten“ Energie ersetzt. Sein Gewicht bleibt, abgesehen von geringen Schwankungen, innerhalb seiner Grenzen konstant.

Bei übermäßiger Nahrungsaufnahme wird zwar der Verlust ersetzt, ja ein Vorrat angespeichert und das Körpergewicht vermehrt. Der Gewinn ist aber nur ein scheinbarer, denn der Verbrauch an Nerven, Muskelkraft und an Wärme bei der Verarbeitung der überflüssig eingenommenen Nahrung ist so bedeutend, daß die geringe Vermehrung des Kraftvorrates in keinem Verhältnis zu den aufsergewöhnlichen Anforderungen

steht, welche die Gewichtsvermehrung an die Leistungen des Organismus stellt; mit anderen Worten: der Mensch setzt sogen. Fleisch an, ohne in entsprechendem Maße Kraft zu bilden.

Bei ungenügender Ernährung wird zunächst der tägliche Aufwand an Kraft durch Ausnutzung der aufgespeicherten Energie ausgeglichen; während letztere aufgebraucht wird, geht das Körpergewicht allmählich zurück. Sobald die Reserve vollständig aufgebraucht ist, sinkt die tägliche Kraftabgabe weit unter den Durchschnitt herunter und der Körper nimmt ebenfalls immer mehr, nur in langsamerem Maße ab.

Am häufigsten werden die eiweißhaltigen Stoffe in zu großen Mengen genossen, wobei ein geringer Fettansatz stattfindet, aber die Gewichtszunahme geht bald wieder verloren, da ein übergroßer Genuß von Fleisch einen Ekel vor dieser Speise hervorruft und eine bedenkliche Veränderung in der Zusammensetzung des Magensaftes zur Folge hat. Infolgedessen werden Fleisch und Fisch durch letzteren nicht mehr vollständig in Peptone übergeführt, sondern sie gelangen ungenügend vorbereitet in das Blut, werden dort nicht völlig oxydiert und verursachen dann gefährliche Störungen der Nieren-, Leber- und Hautthätigkeit. Die Folgen solcher Störungen sind dann Gicht, Albuminurie und Hauterkrankungen.

Während der Wintermonate ist daher besonders darauf zu achten, den gewöhnlichen Fleischgenuß, der wegen der geringen Körperarbeit wegen, zu verringern, um den oben angegebenen Störungen wirkungsvoll entgegen zu treten.

Die Zusammensetzung der einzelnen Mahlzeiten nach Hoole wäre folgende.

Frühstück: Kaffee, Thee, Kakao oder Chokolade. Milch und Zucker. Schinken, Eier, Fisch oder Geflügel (kalt). Brot, Butter. Eingemachtes Obst oder Marmelade.

Der Kaffee ist hierbei dem Thee vorzuziehen, weil

er das Nervensystem weniger angreift, dagegen die Herzthätigkeit mehr anregt.

Infolge seines weit geringeren Gerbsäuregehaltes beeinflusst er weniger die Verdauungsthätigkeit. Durch Zuthat von Milch wird seine Wirkung auf die Organismen nicht abgeschwächt.

Sehr starker Kaffee, sowie dessen übermäßiger Genuß ist schädlich und verursacht Herzklopfen, nervöses Zittern, Verdauungsbeschwerden, Niedergeschlagenheit und Schlaflosigkeit.

Ebenso hat der Thee seine Vor- und Nachteile:

Er wirkt auf den menschlichen Organismus derart, daß er die Hautthätigkeit und die des Nervensystems anregt; erstere sogar in hohem Grade. Infolge seines bedeutenden Gerbsäuregehaltes vermindert er die Absonderung des Magensaftes und beschleunigt, im Gegensatz zum Alkohol, die Abnutzung der Gewebe. Nach einem mäßigen Genuß dieses Getränkes giebt sich eine gewisse Arbeitsfreudigkeit kund. Müdigkeit wird ver scheucht und Strapazen wie Beschwerden werden leichter ertragen.

Es empfiehlt sich, den Thee mit Milch zu verdünnen, weil diese seine üblen Nebenwirkungen abschwächt; auch sollte man immer etwas kompakte Nahrung dazu genießen, wie etwa Brot und Butter, niemals aber Fleisch oder Fisch, da durch die Gerbsäure des Thees deren Fasern in zähe, unverdauliche Substanzen von lederähnlicher Beschaffenheit umgewandelt werden.

Ist man geneigt, zum Frühstück Thee zu genießen, so überzeuge man sich stets, wie dieser zubereitet wird, was leider noch zu häufig auf vollkommen verkehrte Weise geschieht und somit dem Getränk eine ganz andere Wirkung verleiht.

Der größte Fehler, der begangen werden kann, ist, den Thee längere Zeit (5—15 Minuten) „ziehen“ zu lassen; denn die wirksamen Bestandteile des Thees, das Thein und die aromatischen Stoffe, sind in siedendem

Wasser sofort löslich, während durch das „Ziehen“ nur immer grössere Quantitäten der schädlichen Gerbsäure gewonnen werden, die die dunkle Färbung des Getränkes hervorrufen.

Die einfachste und beste Theebereitung ist folgende: Man nehme die trockenen Theeblätter in ein Thee-Ei und giesse das lebhaft siedende Wasser langsam über jenes. Dieses Ubergießen genügt, um alle wertvollen Bestandteile zu lösen, während von der Gerbsäure nur geringe Mengen in das Getränk gebracht werden. Die anzuwendende Menge von Theeblättern richtet sich nach dem persönlichen Geschmacke des einzelnen.

Das zweite Frühstück nehme man in gewohnter Weise ein, mit Zurücklassung des Bieres oder sonstigen Alkohols; statt dessen nehme man lieber ein Glas guter Kuhmilch.

Das Mittagessen kann aus Suppe, Fisch, Fleisch, Wildbret oder Geflügel, Gemüse und Salat, Puddings oder Mehlspeisen, Brot, Käse und Butter, Kompot, frischem Obst, Bier oder Wein bestehen.

1—2 Stunden nach dem Essen trinkt man Kaffee oder Thee.

Der Käse wird in fast allen Trainingsvorschriften als eine zu vermeidende Speise behandelt. Dieses Verbot ist wohl meistens dahin zurückzuführen, daß die Vorschriften schon in den Jahren zusammengesetzt und gedruckt worden sind, in denen noch kein Arzt (wie heute Kolb, Neufeld u. s. w.) daran dachten, der Art der Ernährung genauer auf den Grund zu gehen.

Da ein Pfund Käse soviel Stickstoff und mehr Fett als zwei Pfund Fleisch enthält, müßte dieses Nahrungsmittel betreffs seines vorzüglichen Nährwertes den ersten Platz am Trainingstisch einnehmen. Wir können uns noch sehr gut daran erinnern, wie der ganze Vorstand mitsamt dem Trainingsleiter außer Fassung geriet, weil einer von den Juniors Käse zum Nachtisch gegessen hatte. Der einzige Nachteil besteht darin, daß das Ei-

weifs des Käses, der Kasein, nicht von jedermann gleich gut verdaut werden kann. Trotzdem soll man sich daran gewöhnen, nach der Mahlzeit etwas Käse zu sich zu nehmen, der unbedingt die Verdauung befördert.

Da man durch nur eiweifs haltige Nahrung niemals eine ausdauernde Kraft erhalten kann, so werden die Trainierten nicht mit Fleisch allein genährt, sondern man gibt Gemüse dazu. An erster Stelle stehen wohl hier die Kartoffeln, die aus Stärke und 2,5 % löslichem Eiweifs, sowie vielen verschiedenen Salzen bestehen. Wenn es einerseits viel Gegner der Kartoffel gibt, so ist andererseits doch bewiesen, dafs ganze Bevölkerungsschichten grosser Landstriche nahezu nur von Kartoffeln leben und dabei ausgezeichnet entwickelt und kräftig sind.

Grünes Gemüse und Obst besitzen bei sehr hohem Wassergehalt nur einen geringen Nährwert; sie bilden aber wegen ihres Wohlgeschmackes eine angenehme Beigabe zum Mahle und tragen durch ihren beträchtlichen Gehalt an unverdaulicher Cellulose erheblich zur Steigerung der Verdauungsthätigkeit bei. Grünes Gemüse geniefsen man nur jung und frisch, Obst nur in ganz reifem Zustande.

Bei den Speisen sollte niemals das Kompot fehlen, denn es führt dem Körper eine Menge von Zucker zu, der als ein Ersetzer der Muskelkraft erkannt worden ist. Er enthält nämlich das, erst neu in den Muskeln entdeckte Glykogen in grossen Mengen.

Das erste, mit grossem Erfolge durchgeführte Zuckertraining haben uns die Holländer gezeigt. Dieselben nahmen jedoch den Zucker nicht in flüssiger Form, wie Kompot, Honig u. s. w., ein, sondern jeder Raceman hatte seine eigene Zuckerdose, in die das Quantum von Stückenzucker gethan wurde, das bis zum Abend aufgeknappert werden mußte.

Um wieviel die Zuckermengen während der Ruderarbeit vermehrt werden müssen, hat ein Arzt festzustellen.

Die Holländer gaben täglich ungefähr folgende Mengen: In der ersten Woche, im Vortraining, bekommt jeder Ruderer täglich 50 g, in der zweiten 75, in der dritten Woche 100 g, so daß die Mannschaften mit 100 g täglicher Zuckermenge in das eigentliche Training gehen, die gesteigert wurde, bis in der letzten Woche vor dem Rennen 250 g täglich pro Mann verabreicht wurden.

Abendessen. Fleisch (gebraten), Gemüse oder Kompot, belegte Brötchen, Milch oder leichter Pudding, Biskuit und Käse; Bier nur in geringen Mengen.

Der vegetarischen Kost wird immer noch zu wenig Beachtung geschenkt, in früheren Zeiten war sie fast ganz aus dem Training verbannt.

Aber daß mit ihrer Hilfe ganz vorzügliche Leistungen errungen werden können, hat uns das Distanz-Gehen Wien—Berlin gezeigt, bei dem die drei zuerst Ankommen den strengste Vegetarianer waren.

Herr Gadebusch, der im Jahr 1901 als Junior im Einer die Meisterschaft von Deutschland gewann, hatte die Freundlichkeit, auf eine Anfrage hin uns folgendes mitzuteilen, das wohl besser als eine langatmige Erklärung den Kern der Sache klarlegen dürfte:

„In dem Training der letzten beiden Jahre habe ich streng vegetarisch gelebt, ohne Fleisch und Alkohol. Es war aber nie meine Absicht, alle Welt zu überzeugten Vegetariern zu machen, wohl aber zu beweisen, daß man sich vegetarisch — natürlich unter Berücksichtigung der zu starker körperlicher Arbeit erforderlichen Nährstoffe — durchaus nicht nur hinreichend, sondern in vieler Beziehung besser ernähren kann, und um dem übermäßigen Fleisch- und auch Alkoholgenuss Einhalt zu gebieten. Denn daß jemand, mangelhaft oder ungenügend ernährt, in erstklassigem Skullrennen erfolgreich um den ersten Platz zu streiten sich erdreisten dürfte, wird wohl niemand ernstlich behaupten können.“
Soweit der berühmte Gewährsmann.

Bei der scharfen Ruderarbeit werden Herz und Lunge am stärksten in Anspruch genommen, daher ist es geraten, das Tabakrauchen ganz zu vermeiden. Das Nikotin, von dem in wasserfreien Tabakblättern 2—4⁰/₁₀ enthalten ist, ist ein farbloser Körper von scharfem Geruch und Geschmack. Man zählt es zu den starken Giften, denn in konzentrierter Form genossen, hat es tödliche Wirkung; jedoch in den Mengen, wie es bei dem Rauchen in den Körper gelangt, hat es nur bei übermäßigem Genuß nachteilige Folgen.

Die üble Gewohnheit, den Rauch einzuziehen, wie es besonders gern von Cigarettenrauchern gethan wird, hat das sogenannte Tabakherz zur Folge, zu dem sich meistens noch ein chronischer Rachenkatarrh gesellt. Beides kann bei ruhiger Lebensweise nicht lästig sein, jedoch sowie die angestrengte Ruderarbeit erfolgt, wird der starke Raucher oft gezwungen, das ganze Training einzustellen. Durch die Aufnahme des Nikotins erfolgt eine schnellere Herzthätigkeit, aber gerade diese soll bei dem Rennrunderer möglichst ruhig sein, weil die maximale Arbeit schon einen erhöhten Blutdruck verlangt.

Im übrigen weiche die Kost möglichst wenig von der gewohnten ab. Das beste Kennzeichen für eine richtige Wahl der Speisen, sowie für die richtige Temperierung und deren leichte Verdaulichkeit besteht darin, daß man sich unmittelbar nach Beendigung des Mahles fähig fühlt, ungezwungen zu unterhalten und ohne Schwierigkeiten arbeiten zu können.

Die Nachtruhe sei von abends 11 Uhr bis morgens um 6 Uhr und jeden siebenten Tag eine Stunde länger, denn wie festgestellt ist, hat die Menge der Produkte des Stoffwechsels im Körper zwischen 10 und 11 Uhr nachts ihren Höhepunkt erreicht. Die körperliche Leistungsfähigkeit ist Montags am größten, vorausgesetzt, daß der Sonntag wirklich ein Ruhetag war, was von den Vereinen in Deutschland allerdings noch nicht anerkannt wird.

Der hauptsächlichste Fehler liegt vielfach daran, daß die Mannschaften Sonntags nicht frühmorgens rudern; nein, mittags von 12—1 Uhr kann man die Mannschaften bei der größten Sonnenhitze noch ihre Übungsfahrten, die von unzähligen Dampfern gestört und mit einem Stümpern zu vergleichen sind, abhalten sehen. Ob dabei die Mannschaft ihren Schlag oder Form verbessert, möge noch dahin gestellt sein.

Die Schlafsäle müssen vor allen Dingen mit guter Ventilation versehen sein, damit eine mittlere Temperatur zwischen 10 und 14° womöglich innegehalten werden kann. Die Fenster sind mit Jalousien zu versehen, damit die Mannschaften nicht durch die brennenden, hell flackernden Laternen auf der Strafse oder durch das Mondlicht in der Nachtruhe gestört werden. Allerdings ist bei der Anbringung darauf zu achten, daß sie bei stärkerem Winde kein klapperndes Geräusch verursachen, was noch störender ist, als das Licht.

Das Bett stelle man niemals mit einer Längsseite an die Wand, daher auch niemals in einen Winkel, sondern immer mit dem Kopfende gegen die Wand. Die Zudecke bestehe aus Kamel- oder Roßhaardecken, die mit Leinentuch überzogen sind. Kopfkissen regulieren den Blutumlauf, erzeugen daher ruhigen Herzschlag.

Alle überflüssigen Möbel entferne man aus dem Schlafsaal, da sie nur den Luftraum verkleinern und die Luft verschlechtern.

Die Arbeit.

Haben wir nun gesehen, wie der Körper durch rationelle Stärkung seine Kraft auf die höchste Stufe ohne Störung der Organismen anspannen kann, so gehen wir nun zur eigentlichen Ruderarbeit über.

Die Trainer.

In den früheren Jahren wurden die Rennmannschaften der größeren Vereine fast durchweg von eng-

lischen Berufsruderern vorbereitet, was natürlich mit ungeheueren Kosten verbunden war, z. B. bezahlte ein Berliner Verein an seinen Trainer wöchentliches Gehalt 100 M., freie Wohnung, freie Hin- und Rückfahrt, sowie freien Besuch der fremden Regatten.

Außerdem machte noch die Unkenntnis der deutschen Sprache es nötig, daß der Trainer während der Übungszeit immer von einem sachkundigen Dolmetscher begleitet sein mußte.

Erst in letzter Zeit hat sich der deutsche Rudersport dazu aufgeschwungen, einen eigenen deutschen Schlag unter zu Grundelegung des englischen, sowie seine Ruderlehrer aus wissenschaftlich gebildeten Herren deutschen Stammes zu wählen. Und zwar hat man bis jetzt meistens ein älteres Vereinsmitglied dazu ausersehen.

Dem Oberbaurat Rettig, der sich um den deutschen Rudersport große Verdienste erworben hat, gehört der Ruhm, die Ausbildung der Mannschaften im großen Stile mit gutem Erfolge durchzuführen. Seinem Beispiele folgten verschiedene andere Vereine.*)

Das Training.

In der ersten Woche des Trainings werden die Mannschaften am besten geteilt und von dem Ruderlehrer im schweren Gigzweier vorgenommen, nicht um größere Strecken zurückzulegen, sondern um eine möglichst gleichmäßige Ruderarbeit und Körperhaltung zu erhalten. Letzteres verlangsamt natürlich die Ausbildung und die Zusammensetzung der Mannschaften

*) Z. B. hatte der Berliner Ruderklub mit seinen Mannschaften unter der vorzüglichen Unterweisung des Herrn Ulrich im vergangenen Jahre folgende Siege zu verzeichnen: In Berlin Vierer ohne, Junior Vierer, Großer Vierer, in Frankfurt a. M. I. Vierer ohne, II. Vierer ohne, Akademischer Vierer, Junior Vierer, Großer Achter, in Hamburg Meisterschaft von Hamburg, Vierer ohne, Junior Vierer.



bedeutend; da aber vom 1. Mai, dem Beginne des Trainings, bis zum Tage der Regatta in Berlin, die stets die erste ist, nur wenig Zeit zur Ausbildung vorhanden ist, so können die Vereine, welche die Berliner Regatta besuchen wollen, sich nur wenig im schweren Zweier üben. Den Hamburgern, die selten Berlin besuchen, ist es daher beschieden, eine bessere Einzelausbildung während des Trainings vorzunehmen, was sie auch nicht versäumen, denn zu der Zeit, in der an anderen Orten die Mannschaften schon im Rennvierer ihre Übungen abhalten, kann man auf der Alster ganz friedlich den Gigzweier noch in Gebrauch sehen, wodurch sie ihre bekannte vorzügliche gleichmäßige Wasserarbeit erlangen.

In der nächsten Woche beginnt man, die Mannschaften auszusuchen und eine engere Wahl zu treffen, um sie dann in die Vierer zu setzen, erst in schwere Halb-Ausleger und dann in Ganz-Ausleger, so daß sich die Mannschaft an das leichtere Boot allmählich gewöhnt. Die Raceleute zeigen schon ein bedeutend geschmeidigeres Äußeres, man sieht auf den ersten Blick, daß das im Körper überflüssig angesammelte Fett ausgeschieden ist und sich dafür eine kräftigere Muskulatur zeigt; der Mann nähert sich schon seinem Renngewicht. Im Laufe des Trainings zeigt sich nun bei jedem einzelnen, welche Muskeln er vor seiner Ruderzeit zur körperlichen Stärkung herangezogen hat.

Um nun für das nächste Jahr die noch fehlenden Muskelpartien ebenso entwickeln zu lassen, möchte ich eine Tabelle folgen lassen, die angiebt, welche Arten des Sportes zur Entwicklung bestimmter Muskeln hauptsächlich beitragen.

Zur besseren Entwicklung

an den Armen, Beinen, Brust	}	Rudern, Fußball, Radfahren,
und Rücken		Schwimmen, Bergsteigen.
des rechten Armes und der	}	Fechten, Tennis, Kegeln.
unteren Extremitäten		

der unteren Extremitäten	{	Marschübungen, Springen, Hockey, Eislaufen.
der Arme und der Brust		Turnübungen am Reck, Pferd, Bock, Barren, Trapez, Keulenschwingen, Hanteln.

Sitzen die Mannschaften im Rennvierer, so wird mit dem Durchfahren der Strecke begonnen, erst ein- oder zweimal in nicht zu scharfem Tempo, damit die Mannschaften wissen, wie sie ihre Kräfte auf die Strecke verteilen müssen.

Das Übertrainieren.

Würde mit der Uhr in der Hand, nach „Zeit“, die jedoch der Trainingsleiter am besten für sich selbst behält, die Strecke im Renntempo zu häufig abgefahren werden, so würden die Mannschaften, da sicher immer einige Ruderer in mehreren Booten mitzuwirken haben, bald übertrainiert sein, d. h. es würden durch die täglichen starken Arbeitsleistungen die vielen Muskeln, welche bei der Ruderarbeit in Anspruch genommen werden, eine so große und starke Blutzufuhr gebrauchen, und die Arterien sich dementsprechend erweitern, daß das vorhandene Blut nicht mehr ausreichte, die nun vergrößerten Gefäße zu füllen. Hierdurch würde der Blutdruck bedeutend herabsinken, was zur Folge hat, daß die Mannschaften einen schweren Verlust an Kraft und Ausdauer erleiden würden.

Daher darf in der Woche vielleicht nur einmal die Strecke im Renntempo durchfahren und an dem Tage nicht mehr in ein anderes Boot gestiegen werden.

Gewöhnlich werden die Fahrten bis 2 Tage vor der Regatta, an welchen den Mannschaften Ruhe gewährt wird, regelmäßig durchgeführt. Dabei wird, wie wir schon erwähnt haben, um 6 Uhr aufgestanden, dann unter Aufsicht eine halbe Stunde leichte Ruderarbeit gethan. Die Raceleute, die noch mit überflüssigem Fett

versehen sind, können, ehe sie ins Boot steigen, einen Dauerlauf über 500 m ausführen.

Diese Morgenarbeit wird durch eine kalte Brause oder Sturzbad von etwa 15° Celsius beendet. Das auf den warmen Körper gelangende Wasser bewirkt eine Zusammenziehung der Poren, der Blutdruck steigt und vermindert dadurch ein frühes Übertrainiertsein; außerdem bekommt man dadurch einen heroischen Appetit zu dem gemeinsamen Frühstück. Dann geht jeder an sein Geschäft oder an seine Studien. Das Mittagessen nimmt jeder in seiner gewohnten Weise ein.

Von 7 Uhr abends ab füllen sich die Klubräume wieder; die Mannschaften bringen ihre Boote heraus, um, wenn sie vollständig versammelt sind, an die schwere Arbeit zu gehen, die wieder abends durch eine Brause und gute Abseifung ihren Abschluss findet.

Bei dem Abendbrot, das von dem Ruderlehrer überwacht wird, kann man ein Glas Wein oder Bier trinken. 1½—2 Stunden nach dem Abendessen sollte man die Ruhestätte aufsuchen.

Vor dem zu Bett gehen ist von guter Wirksamkeit, den Ruderern, die durch das ungewohnte Schwingen des Oberkörpers nach hinten während des Ruderns Schmerzen an den Bauchmuskeln empfinden, die Stellen von sachkundiger Hand massieren zu lassen; denn oft kommt es vor, daß die Mannschaften durch die Schmerzen gezwungen werden, 1 oder 2 Tage auszusetzen.

Ein Trainingstag.

Damit die Leser, welche Jünger des Rudersportes werden wollen, nicht gleich ganz zurückschrecken, wenn sie das Kapitel über Training gelesen haben, möchte ich eine freundlichere Beschreibung eines Tages im Training, wie ich ihn so oft mit vieler Freude erlebt habe und wie ein Klubmitglied es glänzend beschrieben hat, folgen lassen.

Man liegt gerade im allerschönsten Schlummer und träumt von gewonnenen Rennen, wie man stolz als Sieger an den Tribünen vorbeidefilirt, während die versammelten Scharen der Zuschauer dem Glücklichen ein donnerndes Hurra entgegenschmettern, als einem plötzlich der Ruf: „Get up my boys“ leise an die Ohren dringt; gleich darauf fühlt man sich seiner Zudecke beraubt, und des Trainers nur zu wohlbekannte Stimme erklingt im verstärkten Tone im Schlafsaal. Alles erhebt sich, teilweise mit recht schlaun Gesichtern bewaffnet, nur Herr X. und einige andere Geister versuchen noch den tiefsten Schlaf zu markieren; doch auch hierfür weiß unser Trainer Mittel, und im nächsten Augenblick ist auch der letzte dem süßen Schlafe entrissen.

Im Ankleideraume herrscht ein geschäftiges Leben, das jedoch nicht lange anhält, denn die spärliche Toilette eines Raceman ist bald beendet, und jede Mannschaft ist beeilt, ihr Boot so schnell wie möglich zu Wasser zu bringen. Doch der Ruderlehrer will seine Schüler erst auf der Strafe präsentieren und so geht's im schönsten Dauerlauf fort nach Rummelsburg, bis ein Schwenken des Taschentuches von seiten des Trainers, er läuft nämlich nur die Hälfte mit, weil ihm dann die Puste ausgeht, die Rückkehr gestattet, die zuletzt in eine heifse pace übergeht.

Jetzt erst geht's ins Rennboot, der Trainer besteigt seinen „Bus“,*) von dem aus er immer wieder klar macht, daß niemand auch nur eine Ahnung von der höheren Technik des Ruderns habe!

Endlich ist man am Stege des Klubhauses wieder angekommen; kaum hat man glücklich seinen Rennkahn verstaut, als man auch schon mit offenen Armen von den „alten Herren“ empfangen wird, die mit den süßesten Schmeicheleien einen der frischgeschliffenen Rennrunderer

*) Abkürzung von Omnibus, d. h. Gigvierer, von einer gemischten Mannschaft besetzt, vom Trainer gesteuert.

als Schlagmann zu ergattern suchen, um ihrer üblichen Früh-tour, bei der mit den Pontons der Pioniere Privat-matche ausgefahren werden, einen racemäßigen Anstrich zu geben. Doch auch dieses ist bald überstanden und



Fig. 34. Der Trainer steigt in den „Bus“.

nun endlich, nachdem alles an seinem richtigen Platz verstaut ist, kann man erst an sein eigenes, bis dahin so stiefmütterlich behandeltes Wohl denken.

Nach einer kräftigen Douche, der die Bekleidung

folgt, beginnt man, sich wieder menschlich zu fühlen. Der Kaffee ist unterdessen bestellt, und der schönste Augenblick ist gekommen, nämlich bei den ersten Strahlen der Sonne seinen Kaffee nach der vollbrachten Arbeit schlürfen zu können, wobei der große Honigtopf von jedem etwas näher besehen worden ist. Nachdem noch jeglicher Mann seine, natürlich sportlich hervorragende Meinung über das Rudern und Zusammensetzen der Mannschaften gegeben hat, verläuft sich langsam die muntere Schar der Trainingsleute, die alle einen Beruf haben, nach allen Winden. Nur einige glückliche Studenten haben Zeit, sich noch von der anstrengenden Thätigkeit zu erholen; doch auch diese verschwinden allmählich von der Bildfläche.

Nachmittags gegen 3 Uhr versammeln sich wieder einige Mitglieder im Klub und eine „Knatschfahrt“ im Skiff wird unternommen, wobei jeder den frommen Wunsch hegt, daß der andere nähere Bekanntschaft mit dem Wasser machen möge.

Doch meistens erreichen alle wieder ohne Unfall den von jeder Seite und Ecke bekannten Steg. Noch sind einige Stunden bis zur Ankunft des gefürchteten Mannes mit der Henry-Clay im Munde, von der jeder Raceman einige Wolken aufzuschnappen versucht, da ihm der Genuß einer Cigarre, und mag sie mit einer noch so schönen Badehose bekleidet sein, nicht erlaubt ist. Diese Stunden werden mit Schmökern in dem Schlafsaale zugebracht. Hier studiert einer ziemlich laut aus seinem corpus juris die Gesetze der alten Römer, während dort einer einen „besseren“ Vortrag über Nansen und seine Nordpolfahrt hält, wobei es jedem Anwesenden gestattet ist, mitzureden, so daß oft heftige Debatten ausgefochten werden über die schwierigsten Probleme dieses Jahrhunderts, wie Sozialökonomie und Burenkrieg, welche erst durch die Ankunft des Trainers beendet werden.

Währenddessen hat sich der Bootsplatz gefüllt. Hier

und da sieht man schon eifrige Jünger des Rudersports ihren Kahn näher betrachten und alles mit einer Miene befühlen, als wenn sie schon alte Raceruderer wären. Der Steamer pustet schon mit Überdruck aus allen Ventilen und zeigt an, daß es bald Zeit wird, ihn in Bewegung zu setzen. Endlich ist eine crew vollständig! Nur der Steuermann ist, wie gewöhnlich, nicht zu finden, doch auch hierzu opfert sich schliesslich einer der leichteren Herren und die Fahrt kann beginnen.

Von den nötigen hin- und herfliegenden Reden begleitet, wird das vielversprechende Boot zu Wasser gebracht. Der Trainer hat den Dampfer bestiegen und los geht's mit Volldampf in der Richtung auf die Brücke zu. Doch kaum sind einige Schläge gemacht, so hört man auch schon die korrigierende Stimme des Trainers: „Swing your body! hands away! watch the time“ u. s. w.

So gelangt man mit einigen Pausen bis zum 2000 m Pfahl, wo gewendet wird und jeder noch einmal sein Ruder nebst Ausleger untersucht, ob sich auch noch alles in gutem Zustande befindet. Denn jetzt wird die Strecke im Renntempo zurückgelegt.

Das „are you ready?“ giebt jedem noch die grösste Spannung und beim „Los“ saust das Rennboot wie ein geölter Blitz vom Start, dicht gefolgt von dem Trainingsdampfer, der mit seinem scharfen Bug eine grosse Welle aufwühlt, so daß die ganzen Gottliebs ins Schwanken geraten und uns gerade nicht mit Schmeichelworten überhäufen. Aber der Trainer versteht glücklicherweise kein Deutsch, also auch keinen der zarten Winke, die ihm von allen Seiten entgegenhallen! So saust man 1500 m lang, von wo ab allmählich das Tempo beschleunigt und die Kraft des Durchzuges vergrößert wird, bis sie zur Maximalarbeit angewachsen ist. Man hört und sieht im letzten Spurten um sich her nichts mehr! Nur der Ruf des Steuermannes „noch Zwölfe“, „Eins . . —, Zwei . . —, Drei . . —“ u. s. w. wird noch dumpf vernommen! Gerade wollen die Muskeln und

die Energie versagen, da ertönt endlich das langersehnte „Halt!“ des Steuermannes, und nach kurzer Zeit des Verschnaufens wird langsam der Steg aufgesucht. Um den Pavillon herum aber erheben sich inzwischen die nie fehlenden kritisierenden Herren malerisch gruppiert.

Schnell wird das Boot an seinen richtigen Platz gebracht und nun beginnt man, sich, durch eine kräftige Douche gestärkt, salonfähig zu machen. Mit Heißhunger wird dann das Souper verschlungen und langsam der Schoppen nachgetrunken, aus dem auch manchmal 2 werden, aber nur wenn der Mann mit der Henry-Clay nicht in Sicht ist.

Bald wird auch das Pianoforte in Gang gebracht und gleich darauf durchtönt ein lustiger Gesang der munteren Trainingsleute die Hallen des Klubs, der leider nur allzubald dem Rufe „bed time“ weichen muß. Alles eilt zum Umkleideraume, wo noch Box- und Springunterricht gratis erteilt wird, damit jeder die nötige Ermattung erreicht, sich dem „leisen“ Schläfe des Ruderers anzupassen.

Man stürmt auf den Schlafsaal und freut sich schon, in Morpheus Arme zu sinken, als plötzlich ein unheimliches Krachen ertönt! Eine Bettstelle wird lebendig und bricht mit dem überlisteten Ruderer tückisch zusammen. Im Dunkeln umhertastend, versucht der arme Gekenterte seine Klappe wieder aufzubauen; doch alles ist durch das Geräusch wieder zu neuem Leben erwacht und jeder ergreift den nächstliegenden Gegenstand, um damit den Ruhestörer zu werfen, so daß im nächsten Augenblick die zarten Pantoffeln der Raceleute sektionsweise das Dunkel des Saales durchschwirren und dem Schiffbrüchigen um den Kopf sausen. Doch der Herr „Hauswart“ macht dem Ganzen durch ein kräftig ausgerufenes „Silentium“ ein Ende. Alles ist durch das Machtwort wie vom Blitze getroffen, und Totenstille herrscht im Saal, der nur noch vom Schnarchen der Müden belebt wird! Sleep well!

Das Bassinrudern.

Wenn die Kälte die sanft hingleitenden Flächen der Ströme, die spielenden Wellen der Seen zu toter ruhiger Fläche erstarren läßt, muß der Ruderer seinen Riemen beiseite setzen, und die Boote erhalten ihre wohlverdiente Ruhe. Wohl unternehmen hier und da eifrige Ruderer, wenn der Strom eine offene Rinne gelassen oder die Dampfer sich durchs Eis Bahn gebrochen haben, eine Wintertour und treiben das Boot durch die eisigen Fluten, besonders sind in Berlin die bekannten Eierfahrten nach Neujahr beliebt. Aber das Bootshaus, das in Sommerabenden der Tummelplatz fröhlicher Scharen gewesen ist, liegt verlassen da.

Will aber der Ruderer Aussicht haben, in der folgenden Regattasaison nicht aussichtslos am Starte zu erscheinen, so muß er seinen Körper schon im Winter im Training halten, und die neuen Juniore müssen in die Geheimnisse des Schlages eingeweiht werden. Dazu bietet das Bassinrudern vorzügliche Gelegenheit.

Zur festgesetzten Stunde versammeln sich in gewärmten Schwimmbadehause die kräftigen Ruderergestalten. Sind 4 Mann zusammen, so ziehen sie sich aus. Das einfache Ruderkostüm besteht aus ein paar Schuhen und Badehosen. Ist der Instruktor auch zugegen, so geht es ans Werk. Ein viereckiger Kasten schwebt an Seilen oben an der Decke, auf Kommando senkt sich das Ungetüm herab zum Wasser, bis es schwimmt.

Der Kasten wird am Rande des Schwimmbassins befestigt, er trägt bequem 4 Personen, die Rollsitze in der Mitte und die Dollen an den längeren Seiten lassen seine Bestimmung erkennen. Nachdem jeder sich mit einem Riemen bewaffnet hat, dessen Blätter in der Mitte ausgesägt sind (Fig. 35), damit der Ruderer nur dieselbe Kraftleistung in dem festliegenden Kasten zu überwinden hat, wie wenn er in einem fortgleitenden Boote rudert, steigen die Vier in den Kasten, legen die Riemen

in die Dollen und stecken die Schuhspitzen unter die Fußriemen. Der Instruktor stellt sich in der Nähe ans Geländer des Schwimmbassins oder auf das Sprungbrett und auf „Achtung!“ „Los!“ arbeiten die Riemen im Gleichtakt durchs Wasser. Jetzt gehen aber auch die Verbesserungen los: dieser setzt zu spät ein, der rutscht zu früh mit dem Gleichsitz, der drückt die Arme nicht herunter, der dreht schon das Blatt im Wasser u. s. w. Da der Instruktor alles so genau übersehen und jeden Fehler erkennen kann, so bietet das Bassinrudern die beste Gelegenheit, der Mannschaft gute Ruder-technik beizubringen. Nach und nach füllt sich die Badeanstalt immer mehr mit Klubkameraden, von denen auch viele nur der Gesellschaft wegen gekommen sind. Ist eine Mannschaft genügend dressiert worden, so kommt eine frische an die Reihe.

Die vier schweifstriefenden Gestalten stürzen sich alsbald in die kühlenden Fluten, die den heißgearbeiteten Körper wieder erfrischen. Das kräftige Rudern und das darauffolgende Bad erregen aber starken Appetit und Durst und so zieht dann die ganze Schar, wenn alle fertig sind, ins Restaurant, um durch Beefsteak und echte Biere dem knurrenden Magen wieder auf die Beine zu helfen. Bei regem Gespräch über die Aussichten der künftigen Regatta, Kritisierung der einzelnen Kräfte, Aussichten der anderen Klubs, wird der Abend zugebracht; einige vergnügen sich auch beim Kegeln.

Ist so der Winter in rüstiger Vorbereitung hingegangen, kann der Klub getrost in die Frühjahrsarbeit des eigentlichen Trainings hineinsteigen!

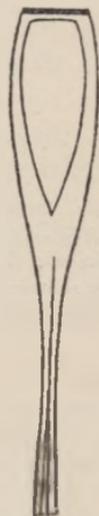


Fig. 35. Riemenblatt bei dem Bassinrudern.



IX. Abschnitt. Das Rennen.

Vorbereitungen.

Regatta.

Zug um Zug in gleichem Takt	Jetzt — pafst auf! Die Schläge reifst,
Zieh'n wir durch die Wogen!	Ob die Muskeln bersten!
Eifrig schwingend Schlag auf Schlag	Winket doch der Ehrenpreis,
Lustig wird geflogen!	Wenn wir sind die ersten!

Führe sicher, Steuermann!	Hurra, Sieg! Aus voller Brust
Schlagmann, gieb das Beste!	Preiset unser Streben!
Dafs im Gleichmafs alle Mann	Bringt ein Hoch der Ruderlust,
Greifen aus — und — feste!	Unser Klub soll leben!

Die meisten der Zuschauer, die unsere Regattaplätze besuchen, haben keine Ahnung, was für eine Menge von Arbeit und Vorbereitungen dazu gehören, eine Regatta ordnungsmäfsig einzuleiten und durchzuführen, ohne dafs Störungen wegen der Unzulänglichkeiten eintreten. Nehmen wir als Beispiel die Verhältnisse in Berlin.

Die Bemühungen des Berliner Regattaver eins haben es dahin gebracht, die Grünauer Regatta auf drei Tage zu verlegen, an denen einer den anderen an gutem Sport zu übertreffen scheint. Die von diesem Verein getroffenen Fürsorgen zur Unterkunft für Mannschaften und Publikum kann jedem anderen, ob in- oder ausländischen Regattaplatz zum Muster dienen. Die Berliner

Regatta selbst erhält noch eine eigene Weihe durch das fast jährliche Erscheinen Sr. Majestät des Kaisers. — Alle Rennen, die von Verbandsvereinen abgehalten werden, werden nach den Wettfahrbestimmungen des Deutschen Ruderverbandes abgehalten.

Die Vorbereitung zu einer gut angelegten Regatta nimmt, wie gesagt, eine große Menge Zeit fort und erfordert sportfreudige und arbeitsame Männer, die sich je nach Veranlagung in die verschiedenen Ämter teilen, aber zu einem Gelingen des Ganzen alle Hand in Hand arbeiten müssen.

Die verschiedenen Rennen sind in Klassen eingeteilt, die wieder ihre Beschränkung haben, damit immer nur möglichst gleichartige Mannschaften zusammen kommen. So z. B. können an dem „Junior-Rennen“ nur solche Mannschaften teilnehmen, die vor dem 1. Januar des Jahres, in dem das Rennen stattfindet, noch kein offenes Rennen gewonnen haben.

Herbeischaffen des Materials.

Ebenso wie der Regattavorstand viele Tage vor dem Rennen mit Arbeit überhäuft ist, ist es auch mit den Vorständen der einzelnen Vereine der Fall, die einige Rennen belegen wollen. Die allgemeine Wahl der zu beschickenden Regatten wird allerdings schon im Frühjahr getroffen, während nach den Leistungen der Mannschaften auf den ersten Regattaplätzen, der meistens Berlin ist, die engere Wahl vorgenommen wird. Denn das Starten von Mannschaften an ferner gelegenen Plätzen ist mit viel Mühen und Kosten für den Verein verbunden. Blicken wir in diese Thätigkeit näher hinein, so bemerken wir, daß vor allem der Bootswart es ist, der eine Hauptaufgabe zu erfüllen hat, da die Boote gut zu verstauen sind; auch darf kein Riemen oder Skull, noch die nötigen Reserveriemen u. s. w. vergessen werden.

Vorteilhaft ist es, wenn sich mehrere Vereine bei dem Bahntransport zusammen thun können, so daß

die Bootsdienner vereint die Boote verladen können, was den Vorzug hat, daß das kostbare Material nur von sachkundiger Hand verstaut wird.

Ist man in gutem Einvernehmen mit dem Bodenmeister, so benachrichtigt man diesen einige Tage vorher, um womöglich einen „Spezialwagen“ zu erhalten, wodurch der „Schutzwagen“, für den man sonst jeden laufenden Kilometer mit 15 Pfg. bezahlen muß, erspart werden kann.

Leider haben bis jetzt alle Anträge des Deutschen Ruderverbandes an die Eisenbahnverwaltung, um eine Preisermäßigung für den Bahntransport von Rennbooten zu erhalten, keinen Erfolg gehabt; nur die bayrischen Bahnen gestatten, daß man die Rennboote auf dem Dach von Personenwagen versenden darf. Zum Vorteil für das Material gereicht auch dieses jedenfalls nicht, denn die Verpackung bis auf diese Höhe ist mit vielen Schwierigkeiten verbunden, so daß die Gefahr des Eindrückens der Wandungen an den zarten Booten sehr vergrößert wird.

Sind die Boote nun glücklich an ihrem Bestimmungsorte angelangt, so werden sie dort von den Bootsdiennern empfangen und können an ihrem Bestimmungsorte nunmehr rennfähig gemacht werden. Dazu gehört: das Festbinden der Stemmbretter, Nachsehen und Schmieren der Rollsitze, sowie die Prüfung der Boote auf ihre Wasserdichtigkeit. Da man die kleinen Beschädigungen kaum mit dem bloßen Auge erkennen kann, so ist es am besten, die Boote gleich direkt ins Wasser zu setzen.

Die Mannschaften.

Die Mannschaften, welche, wenn es irgend zugänglich ist, schon einen Tag vor dem Rennen an ihren Bestimmungsort fahren sollten, werden durch den Vorstand in einem Hôtel zum Nachtquartier untergebracht, das möglichst von den verkehrsreichsten Straßsen abgelegen sein sollte, da die Ruderer, welche die ganze

Zeit während des Trainings im weltabgeschiedenen Klubhause ihre Ruhe gehabt haben, in ihrer Rennverfassung durch nächtliches Geräusch sehr beeinträchtigt werden können. Vor allen Dingen vermeide man die Nähe elektrischer Bahnen, die einen an dieses nächtliche Geräusch nicht gewöhnten Menschen geradezu zur Verzweiflung zu bringen vermögen.

Die Ernährung und körperliche Pflege soll sich möglichst genau der vorangegangenen Trainingszeit anschließen.

Der Tag vor der Regatta wird dazu benutzt, das Material noch einmal zu prüfen, aber dabei ist nicht die Strecke im Renntempo abzufahren, sondern es werden nur immer etwa 100—200 m gefahren und dabei einige Starts geübt. Das Abfahren der Strecke dient dazu, den Mannschaften, vor allen Dingen den Steuerleuten und Schlagmännern, Gelegenheit zu geben, sich die Strecke näher anzusehen.

Sollte keine Zeit sein, die Strecke vorher noch abzurudern, so nehme man einen Dampfer oder sonst eine Gelegenheit wahr, um sich mit dem Wasser bekannt zu machen, auf dem man seine Erfolge zu erkämpfen hofft.

Die Mannschaften sollten darauf achten, daß 3 bis 4 Stunden vor dem Rennen die Rennmannschaft keine feste Nahrung mehr zu sich nehmen sollte, da solche bei der heftigen Körperanstrengung leicht wieder herauf kommt.

Von flüssiger Nahrung nehme man etwas dünnen Kaffee, Citronenlimonade oder sonst ein leichtes Getränk zu sich, um den Durst zu stillen.

Die Limonade bereite man sich jedoch stets selber zu, durch Auspressen von Citronen, Verdünnen mit Wasser und Versetzen von Zucker.

Der Platz.

Ist das Fahrwasser der Rennstrecke sehr breit, so muß es durch Flaggenstangen genau und weithin sicht-

bar gekennzeichnet werden, da das Fahrwasser genau innegehalten werden muß, worüber der Regattaausschuß nähere Auskunft erteilt. Das Fahrwasser in Grünau bei Berlin ist z. B. auf der ersten Hälfte durch Prähme, die große weiße Lattengerüste tragen, und auf der zweiten durch schwimmende Balken, hinter denen sich die Ruder- und Segelboote festlegen, deutlich gekennzeichnet. Die Startplätze selbst werden vor dem Rennen verlost.

Um den Verkehr während der Regattazeit nicht stocken zu lassen, sind mehrere Schleppdampfer gechartert, die alle ankommenden Kähne gratis vorbeischleppen, wobei jene ihre Segel fallen lassen müssen, was durch Polizeidampfer geregelt wird.

Am Start.

Die Boote müssen zu der bestimmten Zeit sich an dem Start einfinden, wo sie von einem dort verankerten



Fig. 36. Abfahrt zum Start.

Ponton oder Startkahn aus festgehalten werden. Der Steuermann muß mit Hilfe seiner Mannschaft sein Boot, das am Steuerende durch einen Mann im Startkahn gehalten wird, selber ausrichten, was im Strom und seitlichen Winde nicht so leicht ist. Der Starter steht in dem Kahne, wenn irgend möglich, etwas erhöht, mit einer roten Flagge in der Hand bereit, die er bei dem Kommando „Meine Herren, sind Sie fertig? Los!“ senkt.

In den früheren Jahren hieß der Ablauf „Meine Herren, sind Sie fertig? Achtung! Los!“ Da aber bei „Achtung“ schon die meisten losgingen, ist es in das einfache „Los“ umgeändert worden.

Das Rennen.

Ist das Wort „Los“ gefallen, so ist es, als wenn die ganzen Mannschaften von der Tarantel gestochen seien, selbst die kleinen Steuerleute, die vorher nur mit leiser Stimme „Eins an, Zwei an“ herausbringen konnten, um ihr Boot auszurichten, beugen sich mit dem ganzen Oberleib bei jedem Schlage nach vorn, und geben durch ihr weithin erschallendes „Wupp, hopp la, E-i-n-s, Z-w-e-i“ u. s. w. der schneidigen Arbeit der Ruderer noch eine ganz eigenartige Musik. Dazwischen hört man noch hier und da „Ich fahre Sie an, geben Sie Raum!“ u. s. w., bis der Start und die erste Wut sich gelegt hat, was mit einem „Lang-durch“ beendet wird.

Fast geräuschlos gehen dagegen die steuermannslosen Boote ab.

Um die Kollisionen so weit wie möglich zu verhindern, fährt dicht hinter dem letzten Boote der Schiedsrichter, mit einer roten Flagge bewaffnet, auf einem schnellen Dampfer, der jedem Mehrschlage bequem folgen kann, und nicht, wie man es sogar heute noch auf Regatten sieht, auf einem sogen. Erbschleicher oder Petroleumkocher, der noch auf halbem Wege sich befindet, wenn längst das Rennen beendet ist.

Wenden wir uns wieder zu dem sich im Gange befindlichen Rennen.

Eine Mannschaft, die im Start scharf losging, aber schon nach einigen Schlägen ihren ruhigen langen Schlag parademäßig durchzog, trotzdem sie etwas zurückblieb, zeigt damit die beste Form; denn die Mannschaften, die zu wild drauf los stürmen, machen sich gegenseitig tot, hauptsächlich dadurch, daß sie im Training, schon aus sanitären Rücksichten, niemals solch einen endlosen Schnellzug geübt haben.

Sehen wir näher auf das Rennfeld: Dort z. B. auf der linken Seite bedrängen sich zwei Boote sehr stark, werden aber durch Zurufe des Schiedsrichters wieder auseinander gebracht; unterdessen hat sich unsere Mannschaft schon bedeutend herangemacht; die Boote liegen fast auf einer Höhe und arbeiten mit schönem, langem Schlage.

Doch plötzlich ertönt ein schrilles Pfeifen und schon wieder wird ein guter oder mäßiger Mehrschlag vom Stapel gelassen, den die ruhige Mannschaft nur durch ein schärferes Wasserfassen erwidert. Gerade damit aber führt sie das Rennen nach Hause, denn sie vergrößert nun, langsam aber sicher von dannen ziehend, ihren Vorsprung, bis sie dicht vor dem Ziel noch mit einem Endspurt das Rennen beendet, während die anderen, ganz erledigt, noch ein wildes Fischerstechen zum besten geben.

Der Sieg.

Ein donnerndes Hurra und Hochrufe begrüßen die Sieger an den Tribünen, wo ihnen von zarter Hand Rosen und Sträuße entgegenfliegen, um nach den gehaltenen Anstrengungen so viel wie möglich aufgesammelt zu werden und zwar mit einer stets „lächelnden“ Miene, denn man weiß schon, wie unglaublich viele Geheimkameras, Kodaks und selbstgebaute Kasten u. s. w. in allen Ecken lauern, um uns festzulegen.

Nachdem sich der Atem der anderen Mannschaften ringenderweise beruhigt hat, fahren sie „loge“ zu ihrem Sattelplatz, wo natürlich der „Steuermann“ das Rennen verloren hat!

Am Ziel.

An dem Ziel stand ein Zielrichter, der die durchkommenden Boote visiert und mit Hilfe von besonderen Rennuhren die Zeit aufgenommen hat. Diese letztere hat für die Leistungen der Mannschaften gar nichts zu sagen, denn da sprechen so viel andere Dinge mit, wie Wind von vorne, Strom, Achterwind u. s. w., daß man nach ihr die Resultate des Rennens nicht beurteilen darf.

Die Preise.

Nach dem letzten Rennen findet die Preisverteilung statt. Bei den deutschen Verbandswettfahrten dürfen die Preise nur Kunstgegenstände sein; Frankreich scheint uns zu folgen, denn es hat sich neuerdings sehr gegen die Geldpreise ausgesprochen. Die siegenden Mannschaften erhalten außerdem kleine Ehrenzeichen, die in letzter Zeit recht geschmackvoll ausgeführt werden, worin Hamburg mit bestem Beispiele vorangegangen ist. Warum es statt der Medaillen, die später in einem Kasten oder sonst wo aufgehoben werden, nicht gravierte silberne Becher giebt, die man doch später in Erinnerung der heißen Kämpfe lustig kreisen lassen könnte, ist sehr bedauerlich.

Die Preise werden durch die siegende Mannschaft entweder sofort bleibendes Eigentum des Vereins oder es sind Herausforderungspreise, die dann nur durch öftere Siege dauernder Besitz des Vereins werden. Die dritte Klasse von Preisen besteht aus Wanderpreisen, die nie endgültig gewonnen werden können; nur der „Berliner Ruderklub“ befindet sich im Besitze eines solchen und zwar ist es der Berliner Kaiser-Preis Sr. Majestät Kaiser Wilhelm I., der ihm nach dreimaligem

ununterbrochenem Siegen von Sr. Majestät Kaiser Friedrich III. geschenkt worden ist.

Die Wanderpreise bleiben sonst nur ein Jahr im Besitze des siegenden Vereins, der dann bei der Rückgabe meistens ein Erinnerungsschild erhält.

Wander- und Herausforderungspreise für Riemboote können durch andere Mannschaften des Vereins verteidigt werden, während im Einer derselbe Mann seinen Preis verteidigen muß.

Nachklänge.

Nach der Preisverteilung finden meistens noch gröfsere gemeinsame Feste statt, welche den Ruderern Gelegenheit geben sollen, sich untereinander ohne wilde Anstrengung gemütlich kennen zu lernen. Jedoch ist es geraten, bei Mannschaften, die noch weiter im Training bleiben, den Alkoholgenuss zu beschränken, da leicht die mühsam erreichte Rennverfassung bedeutend verringert werden kann.

Um auch dem Unbeteiligten ein Bild einer solchen zu einem Volksfest erster Klasse herangewachsenen Ruder-Regatta zu geben, möchte ich das nachstehende Bild folgen lassen, das vom Standpunkte des Zuschauers aus genommen ist.

In Grünau.

Ein mächtiger Andrang zu den Fahrkartenschaltern der Berliner Stadtbahn kennzeichnet den Sonntag, an dem die Hauptkämpfe der Berliner Regatta auf der idyllischen Dahmestrecke ausgefochten werden.

Schon in der Mitte der Stadt sind die Züge vollständig überfüllt, aber auf jeder Station stürzen sich neue Massen in die Coupés. Wehe den Armen, die vertrauensvoll in den noch leeren Abteilen die Sitzplätze eingenommen haben, Männlein und Weiblein drängen sich auf sie, ihre Aussicht auf Handlänge einschränkend. Herrscht dann noch eine schöne Junisonne, so hat man trotz des leichten Anzuges einen leisen Vorgeschmack

des Fegefeuers und manch dickem Weißbiermörder perlt der Schweiß nur so auf der Stirn.

Trotz der Fülle ist aber alles zuvorkommend, wie es dem auf solchen Massenrummel trainierten Großstädter zukommt; nur die faulen Redensarten fallen hageldicht. Alles freut sich auf die bevorstehenden Kämpfe, verleugnet doch der richtige Urberliner das Fischerblut seiner Urahnen nie; er muß aufs Wasser, entweder „stippt“ er Sonntags mit einer Anzahl Angeln von den Flößen aus, um ein paar schmale, blutarme, magere „Giestern“ zu überlisten, oder er „jondelt“ mit „Muttern“ und „den Jöhren“ stolz in dem Familienboot, in dem die unvermeidlichen Weissen und Schinkenstullen verstaubt sind, nach irgend einem „still“ sein sollenden Waldwinkel der Oberspree.

Vom Sport verstehen natürlich alle etwas, und was den schärfsten Beobachtern des Trainings zu erspähen nicht gelungen ist, fragt nur Vater Kulicke, der weiß genau, wer dies Jahr das Kaiserrennen „macht“.

Doch nun zurück zu unserem Abteil: sechsundzwanzig Personen sind drin, für acht ist es eingerichtet. Das thut der Fröhlichkeit keinen Abbruch und Zug auf Zug entladen wahre Menschenmassen in das reizende Villenörtchen Grünau. Drehorgelspieler und Ansichtskartenverkäufer säumen zu beiden Seiten den kurzen Waldweg, der zu den Tribünen führt.

Eine stumme Frage bewegt aller Herzen: wird der Kaiser kommen? Und die Gesichter strahlen, als sie auf den Tribünen erfahren, daß das Herrscherpaar sich einfinden und damit den klassischen Rennen des Tages noch eine besondere Weihe geben wird.

Auf den musterhaft angelegten Tribünen drängt sich eine dichte Menge. Die Bänder an den Strohhüten, die Kleider und Schirme der Damen kennzeichnen durch ihre Farben die Zugehörigkeit und Sympathie ihrer Träger oder holden Trägerinnen zu diesem oder jenem Verein.

Meist sitzen die sympathisierenden Völkchen als „Cliquen“ zusammen; und gar beim Endkampf in den Rennen kann man am mehr oder minder lauten „coachen“ hören, ob „ihre Mannschaft“ im Rennen liegt; geht sie nun gar als Sieger durchs Ziel, so herrscht unendlicher Jubel, ältere, sonst ganz verständige Leute umarmeln sich wie die Kolumbusmannschaft, als sie Land sah, und man sieht Freudensprünge bei jung und alt, als wenn jeder von ihnen mindestens das große Loos gewonnen hätte.

Geht es anderscits den Mannschaften schlecht, können sie keinen Siegeslorbeer an die Klubfarben fesseln oder fallen sie ganz aus dem Rennen, so soll es auch vorkommen, daß einzelne Leute ganz heimlich die Klubmütze wieder in der Hosentasche verschwinden lassen und sich lieber die zu nichts verpflichtende schwarze Angströhre wieder aufstülpen.

Mittlerweile ist die Zeit zum Kaiservierer, dem Glanzpunkt der Berliner Rennen, herangekommen; die vorzüglich bediente Regattaleitung ist telephonisch benachrichtigt, daß die kaiserliche weiße Yacht „Alexandria“ schon die Köpenicker Brücke passiert hat und gleich in Sicht kommen muß. Alle Ferngläser sind dorthin gerichtet! Auf einmal geht eine merkliche Bewegung durch die Menge, das weiße Fahrzeug wird sichtbar; zwar ist es noch weit ab, doch schon steigt alles auf Stühle und Bänke, um das treu verehrte und geliebte Kaiserpaar zu sehen. Nach 10 Minuten ist die Yacht heran, ein sinnbetäubendes Hurra erschallt von den Tribünen, dem dichtbesetzten Ufer und der gegenüber ankernden Segler- und Ruderflottille, wie es aufrichtiger wohl nicht aus dem Herzen steigen kann. Ist es doch hier nicht nur der vielgeliebte Herrscher, sondern der erste Wasser-Sportsman Deutschlands, der auf dem Wasser zu Hause ist, wie nur je einer, dem die Herzen hier entgegenjubeln.

Mit einer eleganten Kurve legt die Yacht am Richterpavillon an, das Komitee wird an Bord befohlen

und unter erneutem Jubel dampft die Yacht an den Start, von wo der Kaiser voll höchsten Interesses dem ganzen Rennen dichtauf folgt und mit scharfem Auge die kämpfenden Mannschaften beobachtet. Noch liegen die vier Boote gut im Rennen, aber die 1000 m-Ecke, wo ein Sportdenkmal dem alten Kaiser als Stifter des Kaiserpreises huldigt, ist erreicht, und in zwei Mannschaften zeigen sich schon kaum erkennbare Ungleich-

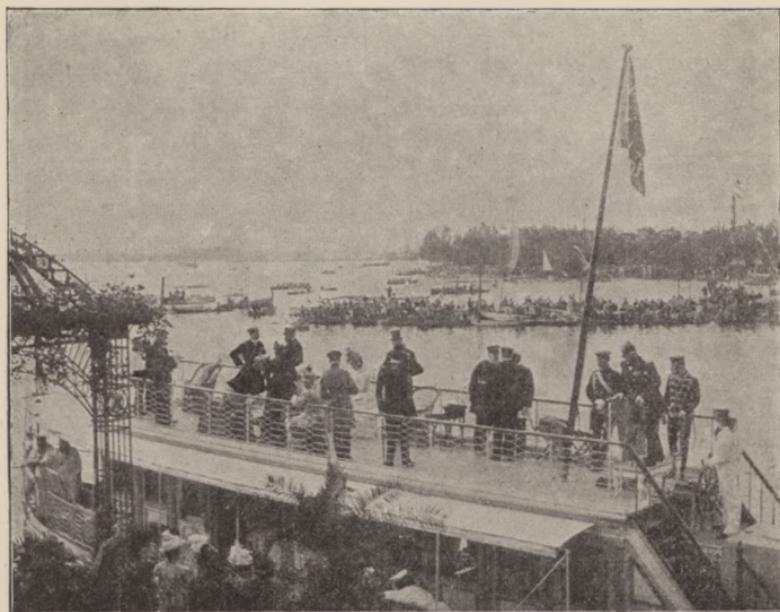


Fig. 37. Der Kaiser auf der Regatta.

heiten beim Rudern, das rasende Tempo können sie nicht halten, sie sind gleich ausgepumpt und richtig, langsam sinken sie zurück. Vergeblich spornt der Schlagmann sie zu einem Mehrschlage an, sie sind fertig! Ist erst der moralische Rückschlag da, so macht sich die Reaktion der hochgespannten körperlichen und seelischen Anspannung geltend; sie rudern nicht mehr, sondern lassen stumpf die führenden Boote wegziehen und die kaiserliche Yacht an sich vorbeidampfen.

Hamburg führt mit zwei Längen und scheint das Rennen sicher zu haben, aber der Berliner Klub hinter ihm rudert noch lang und ausgiebig ohne Zeichen von Ermüdung, noch sind 500 m bis zum Ziel, der Berliner Schlagmann nimmt seine Mannschaft zu einem überraschenden Mehrschlag zusammen, der das Boot mit dem Bug bis an den Steuermann der führenden Mannschaft heranbringt, eine Zeitlang geht das Rennen so Bord an Bord, eine zähe Verbissenheit hat sich der Gemüter der Mannschaften bemächtigt, sie fühlen nicht die Anwesenheit des kaiserlichen Herrn, nicht das 1000stimmige anspornende Rufen der Zuschauer: Siegen! siegen! ist der einzige Gedanke! Noch führt Hamburg, aber schon ist hier der Einsatz nicht mehr scharf, der Bugmann benutzt den Rollsitze nicht mehr, dennoch ist der Fortgang des Bootes immer noch ein unheimlicher und der Sieg immer noch zweifelhaft, da reißt der Schlagmann des Berliner Klubs die Mannschaft noch einmal zu einem Mehrschlag zusammen, Schlag auf Schlag schiebt sich der Vierer zollweise vor, Bug an Bug sausen die Boote durchs Ziel. Lautlos harren die zur äußersten Begeisterung entflammten Zuschauer und spähen nach dem Richterprahm, wo die Richter, welche hier allein imstande waren, den Ausgang des Rennens voraussetzungslos zu beurteilen, das Ergebnis aufzuziehen lassen.

Ein banger Moment: da ein 1000stimmiges „Hurra, die Berliner haben es gewonnen“, und ein bißchen Lokalpatriotismus haben wir auch als kleine Schwäche.

Nun rudern die Sieger an den Tribünen vorüber zu ihrem Bootshaus, anerkennende Hip, Hip, Hurras schallen ihnen entgegen und aufjauchzend schwenken die kräftigen Gestalten ihre Mützen. Aber auch die braven Hamburger werden mit lauten Hurras für ihre hervorragende Leistung begrüßt, denn den Partikularismus einzelner Rennplätze kennt der Berliner nicht, und lautlose Stille, wenn mal ein auswärtiger Klub ein Rennen

gewinnt, das man eigentlich den einheimischen Mannschaften zugedacht hat, das giebt es Gott sei Dank in Grünau nicht. Dazu ist in Spreethen hier jeder zu sehr Sportsman.

Jetzt will die siegreiche Mannschaft am Bootshaus ihres Klubs aussteigen, der ganze Klub steht schon auf dem schmalen Landungssteg und hilft anfassen, eins zwei drei haben kräftige Rudererarme die aussteigen Wollenden in die Höhe geschleudert und von den jauchzenden Klubmitgliedern auf den Schultern getragen, geht es im Galopp zu den bereitstehenden Ruhestühlen, wo schon wieder materiellere Gemüter mit Sekt und Imbifs bereitstehen, um die immer noch von Gratulanten halberdrückten Sieger zu stärken. Für solche herrliche Momente nimmt man gern die anstrengenden strapazenreichen Trainingsmonate in Kauf und wenn nun erst die erlauchte Kaiserin mit ihrer gewinnenden Leutseligkeit den jugendlich strahlenden Siegern den heifs umworbenen Ehrenpreis überreicht und Sr. Majestät der Kaiser mit echt hohenzollernscher sportlicher Anteilnahme glückwünschend den Siegern kräftig die Hand drückt und sich von ihrem Lebensschicksal erzählen läßt, die Erinnerung an solche Augenblicke sind dem Teilnehmer unverlöschlich.

Nicht immer verlaufen die Rennen so glatt, hier und da muß der Bahnrichter warnend eingreifen oder auch einen neuen Start anordnen und ein zu sehr aus dem Kurs geratenes Boot ausschliessen. Bei den Rennen ohne Steuermann, zumal bei den meist stark besetzten Einerrennen, ist dies öfters der Fall.

Großes Hallo entsteht auch, wenn bei großen Wellen, die glücklicherweise bei der in Grünau meist herrschenden westlichen Windrichtung ziemlich selten sind, mal ein Skuller oder Vierer vollschlägt und kentert, worauf dann die im Wasser paddelnde Mannschaft vom Richterdampfer aufgefischt wird.

Das letzte Rennen ist vorbei, Dampfer, Segler, Ruderboote, Motorboote, alles setzt sich in der Richtung

auf Köpenick in Bewegung, zunächst ein unauflöslich scheinendes Chaos bildend, aber bald hat sich alles auseinandergezogen und zieht friedlich seinen Weg.

Auf der Bahn ist der Andrang womöglich noch schlimmer als morgens, trotzdem Zug auf Zug binnen wenigen Minuten vollgepfropft wird und abdampft. Überall ist noch von den Rennen die Rede, heifs tobt jetzt die Redeschlacht, besonders in unterlegenen Vereinen über die gemachten Fehler.

Gewöhnlich wird das Unheil dann einem Unglücklichen so lange in die Schuhe geschoben, bis dieser schliesslich selber dran glaubt und schon kummererfüllt über das verlorene Rennen soweit zur Schwermut getrieben wird, bis er dicht dran ist, sich aufzuhängen. Dies ist ein schweres Unrecht seitens der Klubkameraden.

Jeder, der weifs, wie schwer es ist, bei der jetzigen scharfen Konkurrenz auch nur ein zweitklassiges Rennen zu gewinnen, wer die Anstrengungen und Entbehrungen des Trainings einmal mitgemacht (ich glaube, ein Dienstmann thut's für 20 Mk. täglich nicht), wer selber an sich die moralische Depression einer Niederlage anstatt eines sicher erhofften Sieges erfahren hat, wird sich, auch wenn er noch so ergrimmt ist, sehr hüten, einem Menschen, womöglich noch unberechtigte, Vorwürfe zu machen, der mit voller Hingabe Monate durch gearbeitet und im heissen Rennen sein bestes für den Klub hergegeben hat.

Zähne zusammenbeissen und nächstes Jahr besser machen, das ist in solchem Falle der Gedankengang des richtigen Sportsmans!

X. Abschnitt.

Das Tourenrudern.

Hurra! Sind lust'ge Rudersleute,
Das Wasser unsre Welt!
Im lauten Wirtshaus ruh'n wir heute
Und morgen unterm Zelt.

Durch Wald und Strom und blaue Seen,
— Bis glänzt das Abendrot,
Am Waldrand scheu die Rehe spähen,—
Schiefst Pfeilschnell unser Boot.

Soweit die blauen Wogen blinken
Trägt mich der schlanke Kahn,
Und wo mir blaue Augen winken,
Da halt ich gerne an.

Dann strecken wir beim Reisigfeuer
Zum Mahl den müden Leib,
Der Becher kreist, manch Abenteuer
Dient noch zum Zeitvertreib.

Des Morgens früh weckt uns die Weihe
Mit gellem Schrei. Nun fort!
Zum Riemen greifen wir aufs neue,
Hoch unser Rudersport! W. S.

Manch bravem Ruderer ist es nicht möglich, auf der Rennbahn zu erscheinen. Besondere Umstände erlauben ihm nicht, die zeitraubende und körperlich sehr anspannende Trainingszeit durchzumachen. Ihm bietet die Ruderei das weite Feld des Tourenruderns. Aber auch den Rennmannschaften blüht hier nach Abschluss der Regattazeit eine reiche Thätigkeit.

Von der kurzen Nachmittagsgondelrei des alten Herren-Vierers, unternommen, um aus den Lungen den Bureaustaub herauszupumpen und Herz und Leber etwas vom Fett zu befreien, bis zur mehrwöchentlichen Fahrt in unbekannte See- und Flußgebiete unter Mitnahme von Zelt und Kochgerät sind unzählige Abstufungen vorhanden.



Natürlich wählt man zu solchen Touren ein angenehmeres Gefährt als das diffizile, ungemütliche Rennboot, das schon ein minimaler Freibord in leichten Wellen zu einem nassen Aufenthalt macht. Unterbringung von Sachen, Platzwechsel, gemütliche Eckchen zum dolce far niente sind nahezu ausgeschlossen.

Ein breit gehaltenes Dollenboot, mit festem Sitz und viel wasserdicht abgeschottetem Raum zum Sachenverstauen scheint nach vielen Erfahrungen als praktischstes Boot für längere Touren erkannt zu sein (s. Fig. 19: Doppelskuller).

Die Mitnahme eines Segels ist sehr zu empfehlen. Nichts ist gemütlicher, als mit günstiger Brise dahinzuschiesen, die kurze Pfeife im Munde so recht faul durch die Landschaft hinzudösen; im raschen Fluge ziehen die wechselnden Landschaftsbilder, mit rechtem Genufs betrachtet und besprochen, vorüber. Das Boot ohne Segel entbehrt solcher Mußestunden, und unentwegt zieht die Mannschaft an den, seglerisch ausgedrückt, „Bremsknüppeln“. Es giebt ja auch Fanatiker des Ruderns, die Geschmäcker sind ja glücklicherweise verschieden, ich für meine Person liebe dann mehr das traumhafte, stille Dahinschießen durch die ungestörte Natur, wenn Äolus uns günstig gesinnt ist.

Baut man in seinem Boot aber ein Schwert ein, hifst man einen mächtigen Lappen, fängt man an zu kreuzen und zu balancieren, dann ist man rudersportlich auf einem Abwege und im Begriffe, ein Abtrünniger zu werden und ins Lager unserer Stiefbrüder, der Segler, überzugehen.

Sehr zu empfehlen ist in den Ruderbooten das Eindecken des Bootes vorn bis an den ersten Sitz und hinten bis zum Steuersitz. Das Boot gewinnt viel an „Seetüchtigkeit“ und an Stauraum. GroÙe Lukendeckel sind bequem zum Herausholen der verstauteu Sachen.

Roll- oder Gleitsitze machen zwar die Ruderarbeit ausgiebiger, sind aber auf die Dauer doch zu anstrengend

und bieten wenig Bequemlichkeit. Sie beschränken die ohnehin schon recht geringe Bewegungsfreiheit und gestatten keine angenehme Ruhelage im Boot; ihnen haftet eine gewisse Nervosität an, die bei längeren Touren den Vorteil aufhebt.

Schr angenehm ist es und für einige Gegenden unerlässlich, wenn man durch Mitführen von Schlafgelegenheit sich von der Erreichung eines Nachtquartiers unabhängig macht. Ich habe alle möglichen und unmöglichen Gegenstände probiert. Ein Schlafsack von Ferd. Jakob in Köln ist nach dem Resultat meiner Erfahrungen bei weitem das beste. Mit einer Decke oder Stroh darunter, in kalten Nächten noch einen Mantel darüber, schläft man wie im molligsten Pfühl, auch ohne sich vorher mit Grog die nötige Bettschwere verschafft zu haben, was besonders am nächsten Morgen sich angenehm bemerkbar macht.

Ich ziehe ein Schlafen auf einem trockenen Plätzchen am Lande immer der Ruhe im Boot vor. Man kann sich die steif gewordenen Glieder etwas vertreten, ein Feuerchen anmachen und sich behaglich ausstrecken. Natürlich empfiehlt es sich, ein menschenleeres Eckchen auszusuchen, sonst hat man neugierige Gaffer in Menge auf dem Halse, die man schwer los wird. Auf die kleine Überraschung, gelegentlich nachts durch Leute, die einen für Kirschen-, Kartoffel-, Holzdiebe oder unberechtigter Fischer halten, gestört zu werden, muß man freilich gefaßt sein. Uns rifs mal eine total betrunkene Hochzeitsgesellschaft, die nach Hause ruderte, auf dem Finowkanal aus den süßesten Träumen.

Ausgesuchte Höflichkeit und ein guter Witz sind die besten Waffen gegen solche thatendurstige Leute.

Andere sehr lästige nächtliche Gäste sind die Mücken. Da hilft kein Lorbeeröl und Zudecken. Mit unheimlicher Findigkeit treffen sie doch eine ungeschützte Stelle, und der süße Schlummer ist gestört. Ein Gaze-schleier und Handschuhe sind ein guter Schutz für das

Gesicht und Hände. Wenn man im Boot schläft, hilft ein Ankern oder Anpfählen mitten im freien Wasser sehr viel. Der Luftzug verhindert sie, dorthin ihrer Blutgier nachzugehen.

Ist das Boot mit einem leidlich großen Segel ausgerüstet, so baut man mit Hilfe einiger Stangen oder Ruder sich ein Zelt, das vor leichtem Regen und Morgentau schützt. Verstopft man den Eingang noch mit Heu oder Schilf, so ruht man wie im besten Hotel. Besser in Stand und Aussehen werden die Segel dadurch natürlich nicht.

Ein kleines Zelt ist leicht mitzunehmen und zu verstauen. Vielen wird von ihrer militärischen Praxis das kleine handliche und völlig ausreichende Mannschaftszelt der Infanterie in Erinnerung sein. Durch Anpflocken an Bäume u. s. w. kann man hier mit einigen solcher Zeltbahnen die großartigsten architektonischen Bauten aufführen. Um darin zu wohnen wie

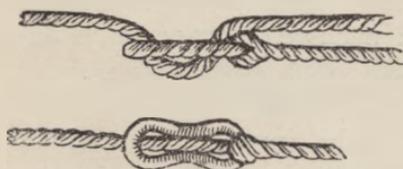


Fig. 38. Verstellbarkeit der Zeltleinen.

in einer Stube, dazu sind alle zu klein, aber als Schutz gegen Regen, Kälte und Morgentau sind sie doch recht angenehm und als Ruheplätzchen oder Schlafstelle unter freiem Himmel bloß „bei Mutter Grün“ weit vorzuziehen.

Je öfter man auf einer Tour die Nacht so verbringen muß, desto behaglicher muß man dieselbe zubringen können. Wenn man morgens nach einem durch die Kälte bewirkten Halbschlaf steifgefroren aufwacht, womöglich mit Rheuma und Schnupfen, dann hört selbst für den rabiatesten Naturschwärmer das Vergnügen auf. Genießt man dagegen eine volle, erfrischende Nachtruhe, so wird man sich bald an dieses Naturleben gewöhnen und immer mehr Genuß darin finden. Es bildet sich durch die Erfahrung dann ein schnelles Zusammen-

wirken aller Kräfte zum Zeltaufbau, zum Auspacken, Kochen u. s. w. heraus, so dafs man sich bald wie zu Hause fühlt. Die Praxis ist hier auch die beste Lehrmeisterin.

Zur Nachtstelle wähle man nie eine Wiese, möge diese noch so verführerisch aussehen, ein trockener Hang, womöglich am Waldrand, ist stets angenehmer. Das Gras ist abends und morgens sehr unangenehm

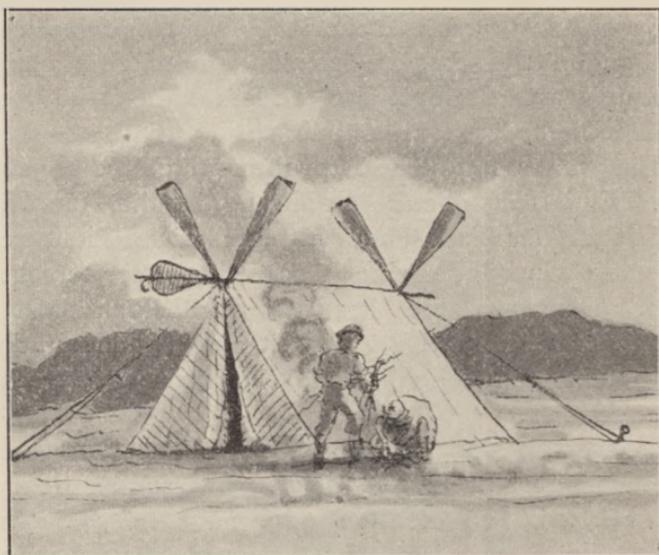


Fig. 39. Zelt, mit Hilfe von Bootshaken und 4 Riemen aufgestellt.

nafs und diese Feuchtigkeit dringt auch von unten ins Zelt.

Dafs natürlich jedermann seinen Leidenschaften nachgeht, ist selbstverständlich, der eine aquarelliert, der andere angelt (dies ist meist erfolglos), der dritte schreibt Ansichtspostkarten, wenn es welche giebt.

Wir haben bei unseren Fahrten viel, natürlich stets ohne Befugnis geangelt, auch fast immer ein Gericht zusammengefangen, doch gehören dazu eine anglerische

Praxis und etwas Geschick, schon um die Fangstelle richtig zu erkunden und anzufahren. Denn angeln heisst nicht blofs, eine Strippe mit Haken und Regenwurm von einer beliebigen Stelle ins Wasser hängen.

Eine Hechtdarre, solch silbernen drehenden Fisch mit Haken dran, habe ich auf der Havel und Elbe vom Müritzsee bis nach Hamburg und auf der Spree und Oder von Berlin bis Dievenow immer hinterhergeschleppt, aber kein kurzsichtiger Hecht hat sich drangehangen, wohl aber viel Kraut. Diese in jedem Angelgeräteladen ausliegenden Dinger sehe ich seitdem mit berechtigtem Mißtrauen an. Jedoch, wo anders haben die Hechte vielleicht mehr Hunger, chi lo sa? .

Ein weites Feld zur Erprobung bietet die Verpflegung. Eine feststehende Erfahrung ist die, die Hauptmahlzeit an das Tagesende zu legen, wenn nicht gerade besondere Umstände eine Änderung nötig erscheinen lassen. Morgens ein kräftiges Frühstück läfst den Menschen neugestärkt zur Arbeit aufbrechen, und man kann ohne Beschwerlichkeit die Tagesanstrengung durchhalten.

Konserven sind teuer und erwecken allmählich bei längeren Fahrten Widerwillen, man suche deswegen frisches Fleisch zu erhalten oder auch bei Gelegenheit in Gasthäusern zu essen. Erst wenn dies nicht möglich, wird zu den Konserven gegriffen und dieselben werden dann gut munden. Von Getränk schmeckt am erfrischendsten auf die Dauer recht reiner Apfelwein mit Selterwasser. Die hohen Temperaturen unter dem sonnbeschienenen Bootsdeck erzeugen in den Flaschen eine grofse Gasspannung, daher ist sichere Verkorkung nötig. Nach dem abendlichen Bade, währenddessen das Mittagbrot prietzelt, ist ein auch zwei Schluck Portwein nicht zu verachten.

Beim Tabak nach dem „Diner“ streckt man sich lang, bespricht die vergangenen Erlebnisse, langsam sinkt die Sonne im Westen, der Rohrspatz und Taucher

unterhalten sich im Rohr — da möchte man mit keinem König tauschen.

Wenn dann bei anbrechender Dämmerung die Krähen zum Schlafplatz ziehen, dann ist es Zeit, langsam das Lager herzurichten und mit sinkender Nacht auch mitzusinken in Morpheus Arme. Mit Sonnenaufgang kriecht man dann neugestärkt aus den Decken; eine kalte Waschung oder ein kurzes Bad macht schnell munter. Dann eine Tasse Kaffee oder Kakao mit ein paar weichen Eiern, ein ordentliches Stück Fleisch als Frühstück, den Morgenstummel angeglimmt, fühlt man sich zu Thaten aufgelegt wie Herkules. Die Karte heraus und an die Riemen!

Gegen 8 Uhr kommt dann meist die für den Tag herrschende Windrichtung durch, bei klarem Wetter gewöhnlich mit einigen südöstlichen Brisen einleitend, auf die man sich aber nicht verlassen darf.

Ist der Wind günstig und stark genug, so setzt man Segel und richtet sich ein möglichst molliges Plätzchen ein, so kann man es schon eine ganze Weile aushalten.

Im anderen Falle greife man vergnügt zu den Riemen und lasse im Takt das schlanke Fahrzeug durch die grüne Flut dahinschießen.

Die Zusammensetzung zu solcher Fahrt wird natürlich sehr verschieden ausfallen. „Drei machen eine Kumpanei“ bewährt sich nach vielen Erfahrungen auch hier am meisten. Ein Doppelskuller mit Steuersitz ist hierzu ein sehr angenehmes Fahrzeug. Der Steuernde hat die Obergewalt, er hat Karten und Uhr vor sich, um die Abwechslung pünktlich eintreten zu lassen. Halte und Landungen werden nach gemeinsamer Beratung durch Stimmenmehrheit beschlossen. Es ist selbstverständlich, daß die Reisekameraden zu einander gut passen und von großer Zuvorkommenheit gegeneinander beseelt sind, sonst kann solche längere Fahrt zur reinen Hölle werden, da man ja vollkommen aufeinander an-

gewiesen ist. Jeder unterdrücke seine manchmal momentan nicht ausbleibende Mißstimmung oder seine Unzufriedenheit mit irgend welchen Beschlüssen, die ja immer mal zu Tage tritt, und nach einiger Zeit wird eine wunderbare Harmonie über der Gesellschaft ruhen, die der Fahrt eine rechte Würze und angenehmen Glanz in der Erinnerung verleiht.

Bei größeren Gesellschaften ist dies schwerer zu erzielen, außerdem sind dann, was auf die Dauer sehr unangenehm ist, die Gepäckverhältnisse beschränkt, da auch hier nur der Raum vorn und achtern benutzt werden kann. Da jeder außer dem Ruderkostüm noch einen „landfeinen“ Anzug und etwas Wäsche, Stiefel, eventl. Regenrock u. s. w. mitführt, so ist das schon ein ganz anständiger Haufen Pakete, wozu noch Konserven, Lebensmittel, Kochapparate, Kamera u. s. w. hinzutreten, von denen man auch nichts missen will.

Die Bedürfnisse des einzelnen sind nun verschieden; ich habe die Erfahrung gemacht, daß, je länger die Reise ist, man desto mehr Bequemlichkeiten mitnehmen muß, da man, schon durch die Umstände gezwungen, sich genug Einschränkungen aufzuerlegen hat. Dem richtigen Freunde von Natur und Sport sind dies aber nur Nichtigkeiten, über die er sich leicht hinwegsetzt.

„Das geniert 'nen großen Geist nicht
Und 'nen kleinen geht's nichts an!“

sagt der Berliner bei solch kleinen Widerhaarigkeiten.

In Deutschland sind neben den großen Strömen — die aber ihrer Natur nach und des zahlreichen Verkehrs wegen nicht so angenehme Gewässer für solche Ruderfahrten sind — es vor allem die preussischen und mecklenburgischen Seen, die dem Tourenrunderer ein reiches Gebiet zum Austoben seiner Leidenschaften bieten. Die Dahmeseen sind reizvoll, aber auch schon zu viel von Wasserfreunden Berlins durchquert.

Eine Wanderfahrt auf den ostpreussischen Seen tritt man am besten von Lötzen oder an der ostpreussischen Südbahn an. Stadt und Bahn liegen auf einer engen Landzunge zwischen Mauer- und Löwentinsee. Besonders ersterer zeichnet sich durch landschaftliche Schönheit aus, zahlreiche Inseln und Buchten bringen Abwechslung in die meist mit altem Laubwald bestandenen Ufer und geben Schutz vor der hier auf dem freien See manchmal recht ansehnlichen Welle. An Verpflegungsstationen ist hier außer Lötzen selber noch das Wirtshaus auf der herrlichen Insel Upalten mit ihren uralten Buchen und Eichen, auf deren äußersten Wipfeln eine zahlreiche Reiherkolonie sich angesiedelt hat, sowie Steinort und das Städtchen Angerburg an der Mündung der Angerapp zu nennen.

An anderen Stellen wird man nur das Notdürftigste erhalten, da diese Seen im zwar landschaftlich sehr reizvollen, aber armen, unfruchtbaren Masuren liegen.

Südlich von Lötzen schliessen sich die sogen. Taltergewässer in meist ansehnlicher Breite bis nach Johannisburg dicht an der russischen Grenze. Verpflegungsstationen sind hier das herrlich gelegene Rhein und das im geschützten Arm an der Westspitze des Spirdingsees gelegene niedliche weltferne Städtchen Nikolaiken, dessen Spezialität herrliche geräucherte spickfette Spirdingmaränen sind. Weiter südlich liegt eine in Ostpreussen bekannte Sommerfrische und Eisenbahnstation Rudcanny am idyllischen inselreichen Niedersee, der einen großen Halbkreis durch den kolossalen einsamen Johannisburger Forst zieht. Von diesem Ort aus kommt man wieder durch einen kurzen Kanal in die Südspitze des Spirding, an dessen Nordrand sich wieder neue Seenketten anschliessen. Vom stillen Hafenplätzchen Eckertsberg in der Nordostspitze erreicht man in einer halben Stunde das Städtchen Arys, dem die Nähe des gleichnamigen Schiefsplatzes einen gewissen Schliff verliehen hat. Auf Dinern wie im Monopolhotel in Berlin

oder bei Pfordte in Hamburg darf man sich aber nicht gefasst machen.

Ähnliche Aneinanderfolge von einsamen Seenketten findet man bei Osterode, Deutsch-Eylau; doch bringt dort der oberländische Kanal schon den Menschen „mit seiner Qual“ in die poetischen Waldseen.

Im übrigen ist es geradezu unheimlich einsam auf diesen Seen. Selten, daß man mal einen Förster oder Bauern über das Wasser setzt, die Fischerei ist an Großpächter vergeben und wird fast nur auf dem Eise ausgeübt. Ein paar kleine Schleppkähne auf den Seen werden von einem altersschwachen Dämpfling keuchend die Woche einmal irgendwohin geschleppt; kein Segel, kein Boot ist zu erblicken, nur Möwe und Taucher bilden die Staffage der wunderbar schönen Landschaften. Desto wichtiger ist natürlich die genaue Orientierung über Fahrwasser und Verpflegung.

Die Mecklenburger Seen nach der Müritz, Rheinsberg und Lübeck zu sind schon weiter erforscht. Das herrliche Buch des Malers Protzen giebt uns eine packende anschauliche Schilderung solcher Fahrt.

Hier ist die Verpflegung sehr viel besser und leichter zu erreichen, dafür machen die oft schlecht zu erkennenden Ausfahrten aus den schilfumrandeten Seen und die unzähligen Schleusen einige Schwierigkeiten. Man sieht die Einschnitte nur, wenn man dicht davor ist, scheue sich also nicht, auf einen scheinbar dichten Wald loszuhalten, wenn dort nach der vorzüglichen Generalstabskarte die Einfahrt ist.

Die wunderbaren Laubwälder der Havel, an manchen Stellen völlig dem Urwald gleichend, werden den Wanderer dort überraschen und entzücken. Die meisten Schleusen muß man selber bedienen, vergesse aber nicht, das untere Schleusenthor zuzumachen, ehe man das obere öffnet, wie es uns dort passierte, sonst schießt ein nicht mehr zu hemmender Bergstrom durch die Schleusenkammer; uns gelang es damals mit Aufbietung

aller Kräfte, die Schleusenthore noch zuzudrücken, da das obere noch nicht ganz geöffnet war; ein leichtes Fahrzeug dürfte durch das Anstossen an die Schleusenwände leicht arge Beschädigungen erleiden. In Bezug auf Verpflegung ist man in diesen Gegenden recht gut aufgehoben und braucht daher keine große Proviantlast mitzunehmen.

Hoffen wir, daß diese Zeilen beitragen, ungekannte Gebiete herrlicher Wasserflächen Deutschlands den Ruderern zu erschließen und dem edlen Sport des Tourenruderns neue Jünger zu erwerben.

Und frische Nahrung, neues Blut
Saug' ich aus freier Welt,
Wie ist Natur so hold und gut,
Die mich am Busen hält!
Die Welle wieget unsern Kahn
Im Rudertakt hinauf,
Und Berge, wolkig, himmeln,
Begegnen unserm Lauf.

Goethe.

Strafsenrecht.

Nur zu häufig kann man als stiller Beobachter die Wahrnehmung machen, daß die Insassen eines Bootes sich wohl mit ihrem Gefährt auf dem Wasser vorwärts bewegen können, aber keinerlei Kenntnis davon haben, wie sie sich bei dem Begegnen von Booten zu benahmen haben, so daß man selbst als alter Rudersportler in die „Verschmetterung“ kommt, wie man zu sagen pflegt.

Gerade wie bei dem Radfahren der Fußgänger oft nicht mehr weiß, ob er vorbeikommt oder nicht, und nun die tollsten Sprünge hin und her ausführt, welche sich natürlich genau so auf den armen Radler übertragen (was allerdings nicht lange dauert, denn im nächsten Augenblick haben sich beide unfehlbar umarmelt), so ist es auch mit der Ruderei. Daher möchte es nicht versäumt werden, das Strafsenrecht auf den Flüssen wiederzugeben.

Ausweich-Bestimmungen.

1. Ein Ruderboot, das stromauf fährt, hält sich an einem Ufer und läßt die Mitte des Stromes für alle entgegenkommenden Schiffe frei.

2. Ein Ruderboot, das stromab fährt, hält sich in der Mitte des Stromes und läßt die beiden Ufer für alle entgegenkommenden Boote frei.

3. Ein Ruderboot, das ein in derselben Richtung fahrendes Boot überholt, weicht dem überholten Boote links aus, letzteres behält seinen Kurs bei.

4. Ein Ruderboot, das auf stromlosem, freiem Wasser einem kommenden Boote begegnet, weicht nach rechts (Steuerbord) aus und läßt das andere Boot links (Backbord) vorbei.

5. Ein Ruderboot mit Steuermann weicht einem Boote ohne Steuermann aus.

6. Ein stromab getreideltes Boot weicht einem stromauf getreidelten aus, ebenso, wenn die Leinen abgeworfen werden müssen. Immer weicht das stromab fahrende Boot aus.

7. Ein Ruderboot muß immer einem Segelboote ausweichen.

8. Wenn ein Ruderboot und ein Dampfer sich begegnen, so hält man es genau so, wie bei dem Begegnen zweier Ruderboote; in flachem Wasser ist aber der grössere Tiefgang zu berücksichtigen und das Ruderboot weicht dem Dampfer nach rechts (Steuerbord) aus.

9. Beim Passieren von Brücken mit nur einem fahrbaren Joche, sowie beim Passieren von ganz engen Stellen des Flußlaufes, die ein Aneinandervorbeifahren zweier Boote nicht gestatten, hat das stromabwärts fahrende Boot das Vorrecht.

Das ist das einzige Mal, wo das stromabwärts fahrende Boot ein Vorrecht besitzt.

XI. Abschnitt.

Das Kanoë.

Wer hätte dieses Wort in seiner Jugendzeit nicht mit Begeisterung ausgesprochen, nachdem Coopers Lederstrumpf im Renntempo verschlungen war und man gestaunt hatte, wie der brave Indianer durch Liegen am Boden des Kanoes und nur, indem er mit den Händen seinem Gefährt die Richtung gab, vom Strome treibend, sein Leben rettete?

Wer hätte, am Wasser wohnend, nicht versucht, sich solch ein Gefährt, das mit allen Zuthaten nicht mehr als 3 Mk. kosten durfte, selbst zu bauen?

Gerade aus diesen kleinen Versuchen, auf dem Wasser festen Halt zu gewinnen, werden später, wie es schon im Kapitel Familienrudern gesagt ist, die besten Freunde des Sports, und darum möchte ich es nicht unterlassen, der heranwachsenden Jugend auch einige Anleitungen über den Bau eines selbst zusammengesetzten Kanoes zu geben.

Das Material und Handwerkszeug, das zum eigenhändigen Bau eines Kanoes nötig ist, besteht aus:

Hammer, Zange, kleinen blauen Nägeln, Schrauben, Hobel oder Ziehklinge, Säge und Nessel Tuch oder grauer Leinwand. Da diese in Breiten von 1,50—1,80 m zu haben ist, braucht man nur die Länge des zu bauenden Bootes zu bestimmen; dann hat man alles Material bei einander, allerdings ist nicht zu vergessen, daß es auch oben etwas eingedeckt sein muß.

Ich sehe hier ausdrücklich von Papierbooten ab, weil ich zu traurige Erfahrungen mit ihrer Haltbarkeit gemacht habe; denn die Stellen, an denen das aufgeklebte Papier mit dem Holze zusammenkommt, lösen sich sehr leicht ab. Wenn sich nun gar im Papierboot erst innenbords Wasser vorfindet, kann man abstoppen, denn dann leimt es unaufhörlich weiter ab und ergibt bald sehr große Lecke. Ebenso schnell löst sich die Sache an dem Vordersteven, da es ja nicht zu vermeiden ist, daß der Vordersteven bei dem Landen (denn immer wird wohl kein Steg vorhanden sein) mit dem Grund in Berührung kommt. Dort zeigen allmählich hängende Papierstücke die langsame innere Auflösung des schönen Gefährtes an.

Der Bau.

Zum eigentlichen Bau besorge man sich zuerst eine etwa 10 cm hohe und 6 cm breite Latte, die auf die gewünschte Länge abgeschnitten und an den Enden zugespitzt wird und als Kiel dient. Dieselbe darf nicht zu dünn genommen werden, weil auf ihr das ganze andere Gebäude seinen eigentlichen Halt erhält.

Die selbstgebauten Boote werden durchweg zu hoch gebaut. Wenn man sich solch ein Unglückswurm auf dem Wasser ansieht, in dem der Insasse fast bis unter die Ärmel versteckt sitzt, kann man kaum die Gedanken verscheuchen, es „Badewanne“ zu nennen. Es erinnert uns an die früher gemachten ersten Studien auf dem Bober im Riesengebirge, als wir in dem größten, der Mutter ausgespannten Waschschaft, in dem ein umgestülpter Koch- oder Blumentopf als Sitz diente, unsere Fahrten unternahmen, in denen wir es allmählich so weit brachten, daß wir zum Gaudium aller Badegäste sogar über das rauschende Wehr setzten.

Also man baue niedrig! Die Höhe des Decks über dem Kiel betrage nicht mehr als 25—30 cm bei einer Gesamtlänge des Bootes von 3,5—4 m. Durch

zu große Länge wird das Verstauen des Fahrzeuges sehr erschwert. Einen sehr guten Platz für dessen Aufbewahrung bietet eine Scheune, in der es hochzuhissen ist, wodurch die Beschädigungen auf dem Lande, denn das sind gerade die Hauptfeinde des Kanoes, am besten vermieden werden.

Man achte gleich beim Beginn des Baues darauf, daß alle Kanten und Ecken des Holzes, an denen es

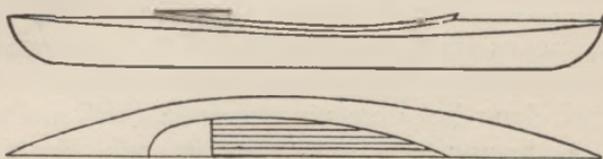


Fig. 40. Kanoes.

mit der Leinwand in Berührung kommt, vermieden werden, da an diesen Stellen sie sich leicht durchscheuern, was bald zu völligen Undichtheiten führt. Will man ganz „fein“ sein und dem Äußerer etwas zukommen lassen, so runde man den Vorder- und Hintersteven etwas ab (s. Fig. 40). Hierdurch wird auch das Wenden sehr erleichtert.

Die geringste Anzahl der Spanten beträgt 5; je mehr man einbaut, desto glatter wird die Außenhaut gespannt und damit die Steifigkeit des Bootes vergrößert.

Die Spanten sägt man am besten aus einem Brett, so daß jede Rippe aus einem Stück besteht, wie es Fig. 41 zeigt, dieselbe versieht man dann unten in der Mitte mit einem Einschnitt und läßt sie auf dem Kiel reiten. Die ganzen Rippen werden unter sich, sowie mit dem Vorder- und Hintersteven durch dünne Latten verbunden, die auf jedem Holzplatze billig zu haben

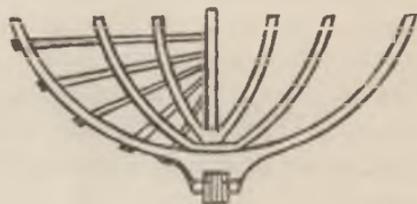


Fig. 41. Spanten-Querschnitt eines Kanoes.

sind. Die Spanten Nr. 2 und 4 kann man voll lassen, wodurch man das Kanoe noch versteift und 3 wasserdichte Abteilungen erhält.

In der Mitte läßt man im Deck ein Stück von einer Gröfse, das man gerade bequem einsteigen kann, also etwa 1 m, offen. Diese Öffnung kann noch durch Verschieben eines Deckels verkürzt werden, so das die Beine ganz bedeckt sind, der Oberkörper sich aber frei bewegen läßt.

Anfängern im Kanoesport möchte ich jedoch davon abraten, die Klappe schon bei dem ersten Studium zu schliessen, denn bei dem unvermeidlichen Kentern, dem wohl jeder Kanoefahrer ausgesetzt ist, wird das Heraus-kriechen durch die Klappe sehr erschwert, während man sonst einfach „ausgeladen“ wird.

Die graue Leinwand wird vor dem Annageln schon etwas gefirnist und dann hängend aufbewahrt. Ist das Gerippe des Kanoes vollkommen fertig, kann man mit dem Aufnageln des Zeuges beginnen. Soll es mehrere Jahre aushalten, lege man unter jeden Nagelkopf ein Stückchen runde Pappe, was verhindert, das der Nagelkopf mit der Zeit sich durch die Leinwand zieht, die Pappe darf nicht zu stark genommen werden, weil sonst die Glätte der Aufsenhaut und damit der Fortgang beeinträchtigt wird. Die Nähte an dem Vorder- und Hintersteven werden mit warmem Pech gefüllt, das schon mit der Farbe, welche das Kanoe später erhalten soll, vermischt sein kann. Oben um die Öffnung des Sitzes setze man einen sogen. „Waschbord“ auf, durch den das Überkommen des Wassers verhindert wird. Nach vorne hin läßt man ihn spitz zulaufen, während hinten Platz für die Rückenlehne bleiben muß.

Die Länge des Fahrzeuges hängt, wie schon bemerkt, von der Gröfse des vorhandenen Platzes ab. Man macht sie selten länger als 5 m. Die Breite dagegen wird durch die Art des Ruderns eingeschränkt und schwankt zwischen 60 und 75 cm.

Ein Steuer ist im Paddelkanoe nur eine unangenehme komplizierte Zugabe, man findet dasselbe daher nur in Segelkanoes.

Das Paddel wird fast durchweg aus Weifstanne hergestellt und meistens so ausgeführt, dafs es in der Mitte zerlegbar ist, was die Anfertigung und Verstaung bedeutend erleichtert. Man braucht, wie es Figur 42 zeigt, nur das eine Ende des Paddels mit einer Röhre zu versehen und das andere hineinzuschieben. Jedoch hüte man sich, dafs der Griff beim Rudern naß wird, weil das Holz sonst quillt, und das Ruder nicht eher auseinander zu bekommen ist, als bis es wieder ganz ausgetrocknet ist. Seine Länge schwankt zwischen 2,50 und 2,75 m.

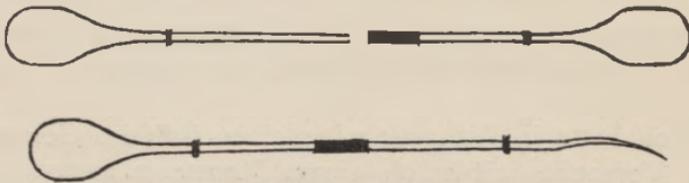


Fig. 42. Das Paddel.

Als eine sehr lästige Zugabe bei dem Paddeln habe ich immer gefunden, dafs das Wasser, wenn man die eine Seite des Paddels eintaucht, bei der anderen auf die Hände und von dort auf die Ärmel und Beine tropft, so dafs man nach kurzer Zeit trotz schönsten Wetters durchnäßt ist.

Ein gutes Gegenmittel hierfür ist, das Paddel unterhalb des Blattes um den Schaft, jedoch so weit nach der Mitte zu, dafs es beim Gebrauch nicht eintaucht, mit einem Gummiring zu versehen, oder, wie es die Fischer auf den Havelseen machen, einen Stropp, d. h. ein Stück stärkeren Bindfaden fest um den Schaft zu wickeln, an dem das Wasser außerhalb des Bootes abtropft (s. Fig. 42).

Bei heftigem Gegenwinde kann man, wie die Zeich-

nung zeigt, die Schaufeln um 90° von ihrer gegenseitigen Richtung versetzen, wodurch man das Fortkommen erleichtert, denn die Schaufel, die sich außerhalb des Wassers befindet, ist dann mit ihrer schmalen Seite, wie in einem Rennboote, nach vorn gewendet, wodurch sie dem Winde nur sehr wenig Widerstand bietet (Fig. 42).

Den Sitz lege man so tief wie möglich, wodurch die Stabilität des Bootes bedeutend vergrößert wird; daher setze man sich direkt auf die Bodenbretter, die so dünn wie möglich zu halten sind (etwa 8—10 mm stark); höchstens brauche man als Unterlage ein Kissen, das man zugleich, wenn man es statt mit Rofshaaren mit kleingeschnittenen Korken füllt, als Rettungsgürtel benutzen kann.

Hier möchte ich noch kurz einfügen, dafs der Rettungsgürtel, wie er auf Schiffen zu sehen ist und im Handel vertrieben wird, das selbstmörderischste Mittel ist, das ich kenne.

Ich hatte in Wannsee mit meinen Brüdern Gelegenheit, Versuche mit solch einem Monstrum anzustellen.

Wir badeten immer von einer Yacht aus, welche dort an der Boje lag und bekamen den Gedanken, doch auch einmal den im Kockpit befindlichen Rettungsgürtel auf seine Tragfähigkeit zu untersuchen. Wir warfen diesen hinein und ich sprang mit einem Kopfsprunge hinterher.

Ich fafste den Ring an der einen Seite an, um mich darauf zu stützen, als er auch in demselben Augenblick mit einem kurzen Ruck mir mit der anderen Hälfte, die sich aus dem Wasser hob, vor die Nase schlug, so dafs mir Hören und Sehen verging.

Ich hing nun unter Wasser an dem Ring, die andere Hälfte befand sich aufserhalb, und wollte, wie es natürlich jeder andere auch thun würde, wenn er nicht schon durch den ersten Schlag genug hat, mich an dem Ringe hochziehen, aber nach öfterem Nachfassen merkte ich, dafs der Ring sich immer lustig drehte, ich aber an

derselben Stelle verblieb. Als mir die Puste ausging, liefs ich den Ring los und schwamm gemütlich zur Yacht. Soviel habe ich jedenfalls herausgefunden, dafs, wenn einer nicht schwimmen kann, er mit solch einem Möbel immer verloren ist.

Es heifst, man müsse in die Mitte des Ringes sich so stellen, dafs man die Arme oberhalb hat, so würde man es stundenlang aushalten. Das ist auch ganz richtig. Aber man stelle sich einen ins Wasser Gefallenen vor, der nicht schwimmen kann, schon in tausend Ängsten, wenn ihm das Wasser an den Hals geht, und nun soll er noch untertauchen, um mit dem Kopf in die Mitte zu gelangen! Niemals wird ihm dies gelingen! Hebt er den Ring dagegen an und will damit in die Mitte gelangen, ist es ganz verkehrt, denn nun sinkt er, sobald er den Ring anhebt, natürlich unter und hängt dann genau unter dem Rettungsmöbel.

Am günstigsten ist ein $\frac{3}{4}$ -Ring, den man ohne alle Schwierigkeiten sich unter die Achseln schieben kann, oder ein Sitzkissen, an dem man sich festhält. Die Hauptbedingung ist aber und bleibt, immer am Boot zu bleiben, das ohne Ballast immer schwimmt und daher einen guten Rettungsanker bildet.

Auf den Bodenbrettern wird ein Trittbrett unter einem Winkel von 40° in einer Entfernung von dem Sitz angebracht, dafs die Knie etwa die Höhe des Decks erhalten.

Eine grofse Annehmlichkeit soll eine Lehne bieten, die besonders von Stansfeld-Hicks in seinem sehr lesenswerten Buche „Yachten, Boote, Kanoes“ sehr gerühmt wird.

Derselbe schreibt: Der Gebrauch dieser Lehne ist eine Besonderheit der Kanoes, die in der That die Bequemlichkeit des Kanoefahrers und damit die Brauchbarkeit des Kanoes sehr vermehrt.

Sie besteht aus zwei 50 cm langen und 7 cm breiten Streifen Eichenholz, die durch einen Querstock *A* und einen anderen *B* verbunden sind (Fig. 44). Das letztere

Querstück *B* ist ausgehöhlt (Fig. 43, die Lehne im Durchschnitt gezeichnet) und ruht auf der oberen Kante des Kockpitrandes *k*, derart, daß es bei den Bewegungen von dem Rücken des Kanocfahrers schwingt; so wird der Rücken an beiden Seiten längs der Muskeln unterstützt, während das Rückgrat zwischen den Steifen frei bleibt. Die punktierte Linie *e* (Fig. 43) ist ein starker Strick, der um das Ganze läuft (durch ein Loch oder zwei Augen im Deck). Dieser dient dazu, die Rückenlehne für gewöhnlich aufrecht zu erhalten und ihr doch

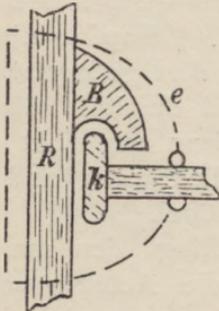


Fig. 43. Befestigung einer schwingenden Rückenlehne.

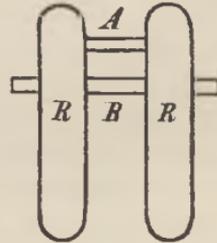


Fig. 44. Rückenlehne im Kanoe.

das Schwingen zu gestatten. Am Ufer wird die Lehne flach auf das Deck gelegt und kann auch in einem Augenblick durch Losbinden des Strickes entfernt werden.

Die Länge und Breite der eichenen Holzstreifen und ihr Zwischenraum sollte sorgfältig dem Körperbau und der Größe des Kanocfahrers angepaßt sein, gerade so wie ein Sattel sowohl dem Pferde, als auch dem Reiter zusagen muß (Fig. 44, dieselbe Lehne in der Ansicht von vorn gezeichnet).

Kanoe-Ankauf.

Doch ich möchte auch den Lesern, die mehr zum Ankaufspreis anzuwenden gedenken und sich in die höhere Kunst der Paddelerei aufschwingen wollen, gerecht werden.

Die Höhe des Ankaufspreises hängt ganz von Größe, Ausstattung und Zweck ab; daher möchte ich keine Normen dafür angeben, sondern raten, sich mit guten, bewährten Bootsbauereien in Verbindung zu setzen, da die gute Herstellung, so leicht wie sie aussieht, von Laien nur sehr selten zur Zufriedenheit bewirkt werden kann. Ein schlecht laufendes Boot aber kann einem die ganze Freude an dem Tourenfahren nehmen, denn das ist doch gerade der Hauptvorteil, daß in Flüssen, Bächen, in denen mit einem Riemenboot auf beiden Seiten Land gefaßt wird, der Kanocist mit spielender Leichtigkeit sich hindurchschlängelt und so dem Gedränge und Geräusch des Verkehrs entgeht. Wehre, Mühlen, feste niedrige Brücken, Stromschnellen, alle diese, für jede andere Bootsart schwer empfundenen Hindernisse werden im Vorübergehen und spielend überwunden. Das Ideal-land für Kanoefahrer ist und bleibt Amerika mit seiner unendlichen Zahl von Binnenseen. Unsere schönsten Kanoereviere sind die Mecklenburger und Masurischen Seen.

Ich habe schon in dem von uns verfaßten Buche „Der Segelsport“ auf die letzteren aufmerksam gemacht und möchte es hier auch nicht versäumen, da sie ein wahres Labyrinth abgeben, in dem man einen ganzen Sommer über gondeln müßte, um alle die herrlichen, besonders für Maler geradezu idealen Gegenden alle kennen zu lernen. Nähere Angaben finden sich in dem Kapitel „Tourenrudern“.

Bei der Anschaffung eines Tourenkanoes ist ein Hauptaugenmerk auf Räume zur trockenen Verpackung der mitzunehmenden Vorräte und Schlafutensilien zu legen. Einen Schlafraum im Paddelkanoe zu schaffen, wird kaum ausführbar sein wegen der niedrigen Höhe, welche kaum 30 cm überschreiten dürfte, womit ein Umdrehen des Körpers ausgeschlossen ist.

Ich habe selbst einmal in einer Jolle, deren Bänke so niedrig waren, daß das Umdrehen des Körpers von

der rechten auf die linke Seite ausgeschlossen war, eine Nacht zugebracht, so daß man zu dieser Manipulation jedesmal herauskriechen mußte, die natürlich einen erquickenden Schlaf gänzlich unmöglich machte.

Zum Verstauen von Sachen, die nicht während der Fahrt gebraucht werden, dienen die vom Deck durch eine Klappe zugänglichen etwa 1 m langen, wasserdichten Schotte.

Die Klappe wird mit Hilfe eines Gummiringes und einer Schraube, ähnlich wie bei Konservenbüchsen, so fest angezogen, daß das Eindringen des Wassers unmöglich wird.

Um die Sicherheit der Unsinkbarkeit zu erhöhen, kann man vom Steven sich noch ein 0,5 m langes Kollisionsschott abgrenzen lassen, was beim Aufgrundkommen oder unvorsichtigen Anfahren gegen Land gute Dienste leisten wird.

Das Äußere des Kanoes.

Herrschender Gebrauch ist, das Kanoe in Naturfarbe zu halten, d. h. nur mit Firnis, der mit Lack überzogen ist, anzustreichen. Da das Boot gegen unzarte Behandlung sehr empfindlich ist, wird man durch den Lackanstrich, auf dem jeder kleine Kratzer deutlich zu sehen ist, zu vorsichtiger Behandlung gezwungen; auch fällt der zeitraubende sauber ausgeführte Farbenanstrich fort. Ferner wird dem Boote bei jeder Indienstellung in Naturfarbe ein neuer Labetrunk von Firnis zu teil. Während bei dem Farbenanstrich meistens einfach über die alte Farbe hinweggestrichen wird, muß beim Lackieren die durch den Gebrauch und das Winterlager schmutzig gewordene Firnislage durch eine Waschung mit Lauge oder Soda in warmem (jedoch nicht heißem) Wasser aufgelöst, entfernt und neuer Firnis aufgethan werden.

Erst wenn das Holz wieder vollkommen trocken ist, trage man mittels breitem Pinsel den Lack dünn

auf. Bis vor kurzem gab es nur englischen wirklich brauchbaren Bootslack, doch haben sich einige deutsche Firmen damit befasst, ebenfalls ein ganz vorzügliches Material zu liefern. Jedoch hüte man sich vor minderwertigen Nachahmungen, welche im Wasser bläulich anlaufen und sehr schnell ihre Schönheit verlieren, die darin besteht, daß der Lack steinhart wird und dem Boote das bekannte vornehme glänzende Äußere giebt. Hier ist „billig“ und „schlecht“ meist identisch.

Bau-Ausführung.

Klinker und Klinker-Karveel sind die am häufigsten Baumethoden. Der Klinkerbau, bei dem die Planken ineinander greifen (s. Bootsmaterial), hat sich wohl am meisten eingebürgert, denn diese Konstruktion vereinigt Dauerhaftigkeit, Leichtigkeit und Haltbarkeit. Außerdem hat sie den großen Vorteil, daß die Herstellung billiger ist als andere, z. B. Klinker-Karveel.

Beim Neubau überzeuge man sich über die Anzahl der Spanten, die eingebaut sind. Hat der Rumpf zu wenig Spanten für seine Länge, so wird die vorher tadellos glatt und schön verlaufende Außenhaut mit dem Gebrauch ein eckiges Aussehen erhalten, durch das nicht nur die Schönheit, sondern auch die Schnelligkeit des Bootes ganz erheblich verloren geht. Die Abstände der Spanten sollen bei gutem Bau nicht mehr als 0,60 m im Mittelschiff und 0,30 m an den Enden betragen.

Klinker-Karveel wird nur selten gebaut. Hier in Deutschland haben wir noch nie Gelegenheit gehabt, ein solches zu sehen, während es in England und Amerika viele Kanoes dieser Bauart giebt. Der Klinker-Karveelbau giebt dem Boote eine sehr schöne glatte Außenhaut, treffliche Dichtigkeit und daher gute Trockenheit, selbst im starken Gebrauch.

In der Wahl des Materials kommt, wie bei allen Ruderbooten, nur Holz in Betracht, alle Versuche mit Metall, Papier u. s. w. haben noch keinen durchschlagenden

den Erfolg gehabt. Am häufigsten kommt gewöhnliches helles Zedernholz für Planken zur Verwendung, das dem Boot ein herrliches Aussehen verleiht und mit einer großen Haltbarkeit und Leichtigkeit verbunden ist. Der Kiel wird am besten aus Eichenholz, Vorder- und Hintersteven aus natürlich gekrümmten Stücken gefertigt.

Für alle inneren Einbauten nehme man das vorzüglich bewährte und standfeste Eichenholz.

Als Befestigungsmittel giebt es drei verschiedene Sorten: Nägel, Nieten und Schrauben, alle aus Kupfer oder ähnlichem Metall hergestellt, das jedes Rosten von vornherein ausschließt. Nägel sind wohl geeignet wegen ihrer Billigkeit, doch können sie sehr leicht durch einen plötzlichen Stofs aus ihrer Lage gebracht werden, so dafs das Boot leck wird oder doch mindestens an seinem inneren Halte verliert.

Nieten sind dementsprechend teurer, doch kann man sie nicht überall anbringen, z. B. nicht an den Plankenenden, dem Steven u. s. w.

Zur eigenen Ausbesserung des Bootes auf Touren oder am Ort sind Niete auch wenig geeignet, weil man bei der Niete von innen und aufsen an das Boot herankommen mufs, um Reparaturen vorzunehmen. Auch mufs diese Arbeit mit grösster Vorsicht geschehen, damit der Beplankung kein Leid geschieht.

Alle diese Mängel haften der Schraube nicht an, denn sie kann leicht auch von dem Laien erneuert werden, was auf Touren von nicht zu unterschätzender Wichtigkeit ist. Allerdings steigt der Preis des Kanoes auch damit nicht unerheblich.

Nach der Veröffentlichung des kürzlich von uns verfafsten Buches „Der Segelsport“ sind uns mehrere Zuschriften zugegangen, mit dem Wunsche, doch nähere Angaben über Abmessungen eines Kanoes zu geben. Ich glaube daher, im Interesse der Leser zu handeln, wenn ich hier noch einige Daten anführe.

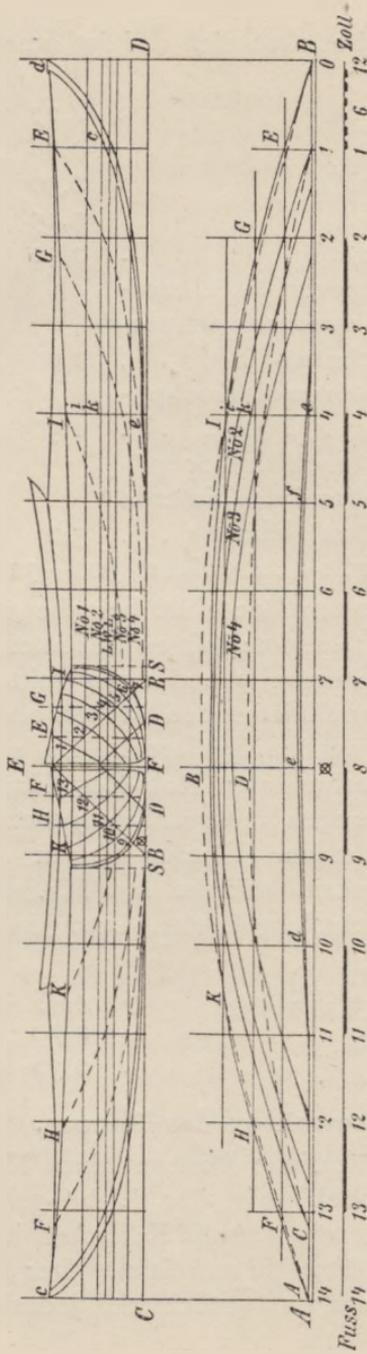


Fig. 45. Amerikanisches Paddelkanoe.

- Ganze Länge . . . 4,27.
- Größte Breite . . . 0,68.
- Tiefe 0,30.

Diese Angaben beziehen sich auf das amerikanische Paddelkanoe (Fig. 45).

Länge über Deck	4,27 m
Breite	0,68 „
Tiefe mittschiffs	0,30 „
Sprung vorn	0,15 „
Sprung achtern	0,10 „
Vom Vordersteven bis Hinterwand des vorderen wasserdichten Schottes	1,0 „
Vom Vordersteven bis Kockpit-anfang	1,5 „
Vom Vordersteven bis Kockpit-ende und Wand des hinteren wasserdichten Schottes	3,0 „

Kostet in Zedernholz ausgeführt 300—320 Mk.

Der Kiel bei diesem Boote ist beinahe gerade gerichtet, wodurch das Geradeausfahren bedeutend erleichtert wird, aber die kurzen Wendungen mitten in der Fahrt, wie sie auf schnellfließenden Bächen oder Flüssen oft notwendig sind, werden erschwert. Da möchte ich noch ein zweites, verbessertes Rob-Roy-Kanoe, auch amerikanischen Ursprunges, mit geschwungenerem Unterwasserschiff folgen lassen. Dieses besitzt außerdem noch die Annehmlichkeit, beinahe 100 Mk. weniger zu kosten; dessen Anschaffungskosten betragen nur 230 bis 250 Mk.

Länge über Deck	4,25 m
Größte Breite	0,70 „
Tiefe	0,30 „

Das Aufbewahren des Kanoes.

Sind wir nun glückliche Besitzer eines Kanoes, so wollen wir diesem auch, wie der Lieblingshund, der Verzug einer Familie, sein warmes Körbchen hinter dem Ofen hat, sein Ruheplätzchen anweisen. Der Standplatz richtet sich ganz nach der Örtlichkeit, jedenfalls muß

man es, wenn nicht im Gebrauch, stets unter Dach und Fach, wetterfest unterbringen und wenn es nur ein kümmerlicher Bretterschuppen ist. Denn nichts schadet dem Kanoe mehr, als abwechselnder Regen und Sonnenschein; sie lassen das Kanoe bald leck und unbrauchbar werden und zwar je eher, je feiner das Material gewählt ist, aus dem das Fahrzeug besteht. Am besten ist es, wenn man sein Bötchen in ein Persenning einhüllt, welches von hinten bis vorn das ganze Deck überspannt und so allen etwa herumwirbelnden Staub und Schmutz abhält. Die Stellen, wo das Boot aufsteht, werden möglichst so aus Holz ausgesägt, daß sie sich dem Boot gut anschmiegen, um dann mit altem Zeug bepolstert zu werden, wobei darauf zu achten ist, daß die Köpfe der Nägel, mit denen das Zeug aufgenagelt ist, gut versenkt sind, damit die Aufsenhaut keine Beschädigungen erleidet.

Eine zweite Art der Aufbewahrung, die auch nicht zu unterschätzen ist, besteht darin, das Boot in 2 breite Streifen von grauer Leinwand, die mehrfach übereinander genäht sind, aufzuhängen. Diese werden oben durch zwei Querhölzer auseinander gehalten, damit das Deck und die Seitenwände mit der Zeit sich nicht durch den Druck verziehen.

In der Mitte befindet sich ein Block, durch den ein Tau geht, mit dessen Hilfe dann das Ganze an die Decke gehißt wird.

Hierbei kann man sich das Persenning sparen, wenn man das Kanoe „kieloben“ heraufzieht, so daß der Staub nur auf die Beplankung fallen kann, die vor der Benutzung mit einem Lappen abgewischt werden muß, da er, im Wasser sich zu einer Linie zusammenschiebend, dem Äußeren des Kanoes ein unansehnliches Aussehen verleiht. Nachher ist diese Linie schwer abzureiben, manchmal nur mit Seife, wodurch natürlich der Lack an Glanz verliert.

Wir hoffen, mit den obigen Zeilen Lust und Liebe zu der Krone des engeren Tourensportes, dem Lust-

gondeln in allen Ecken und Enden des wasserreichen deutschen Gaues, nämlich dem „Kanoë-Rudern“, geweckt zu haben.

Mit Recht singt ein Kanadier:

Sei der Winkel noch so klein
An dem Fluß und See,
Lustig steigt dorthinein
Unser Kanoë.

Steigt in alle Winkel ein
Fast bis an die Quellen,
Frisch umweht von Wald und Rain,
Kühl umspült von Wellen!

Ziehe, Lustgefährte fein,
Deine Bogen schnelle!
Ist die Welt im Jugendschein
Doch so goldig helle!

XII. Abschnitt.

Die Vereine.

Da der Deutsche, wie allbekannt, den Drang hat, mag es sein wie und wo es will, einen Klub oder Vereinigung zu gründen, so giebt es natürlich auch eine Unmenge von Ruderklubs. Die einen haben das Touren-, die anderen das Rennrudern sich zur Devise gemacht. Gerade in den letzten Jahren sind diese wie Pilze aus der Erde gewachsen: „Wer nennt die Völker, nennt die Namen, die alle hier zusammen kamen?“

Das steht jedoch fest, daß ein einzelner Ruderer niemals das an Technik erreichen wird, was ihm in einem Ruderklub schon beim Eintritt zur zweiten Natur gemacht wird. Die Anschaffung eines sportlichen Ruderbootes ist immer mit nicht unerheblichen Kosten verbunden. Er wird meistens nur der stolze Besitzer eines Skullbootes sein, in dem vielleicht noch einer zum Steuern mitgenommen werden kann. In einem Verein stehen ihm jedoch alle Bootsgattungen zur Verfügung und gerade das Tourenrudern mit gleichaltrigen Kameraden giebt dem Sport erst seinen wahren Reiz, der nur in der „Segelei“ einen achtungswerten Konkurrenten hat.

Das Bootshaus.

Nicht nur für die Unterbringung der Boote, sondern auch für das ganze fröhlich-kollegialische Leben, für die Durchführung eines rationellen Training, indem die zu

trainierenden Herren in dem Klubhause wohnen, für die Geselligkeit und das Wohlbehagen der Vereine dient das Bootshaus, das in den verschiedenen Stilen und Ausdehnungen, je nach der Lage, den finanziellen Verhältnissen, der Größe des Klubs u. s. w. entworfen und gebaut wird. Wir wollen die Leser nicht mit den langweiligen Erörterungen über die Anforderungen, den Auf- und Grundriss des Hauses belästigen, da sie bei dem Bau eines solchen Heimes wohl andere Ratgeber, als unser Büchlein zu Hilfe ziehen werden.

Um aber wieder an einem Beispiele den wifsbegierigen Lesern die verschiedenen Bedenken bei einem solchen Klubheim darzulegen, möchten wir die kurze Beschreibung eines eigenartigen reizenden Bauwerkes wiedergeben, die uns durch die Freundlichkeit des am Rhein allbekanntesten, sportlich hervorragenden ersten Vorsitzenden des Düsseldorfer Wassersportvereines, Herrn Unkelbach, zur Verfügung gestellt wurde.

Beschreibung des Bootshauses „Friede“.

Der Schnell- und Salon-Dampfer „Friede“ der Köln-Düsseldorfer-Dampfschiffahrts-Gesellschaft wurde gebaut 1867 und ging am 13. November 1897 in den Besitz des „Wasser-Sport-Verein Düsseldorf“ über.

Es galt jetzt, den Dampfer, der bislang so gänzlich anderen Zwecken gedient hatte, zu einem Boots- resp. Vereinshause umzubauen. Die Dampfschiffahrts-Gesellschaft hatte die Verpflichtung übernommen, die Kessel und Maschinen zu entfernen. Da indes diese Arbeiten in der Weise ausgeführt werden mußten, daß eine Beschädigung des Schiffes oder ein Aufreißen der Fußböden vermieden wurde, so mußten Kessel und Maschinen an Ort und Stelle teils zerlegt, teils zertrümmert werden, um durch die engen Zugänge herausgeschafft werden zu können. Eine neue Schwierigkeit machten die Schornsteine. Da diese mit dem zu entfernenden

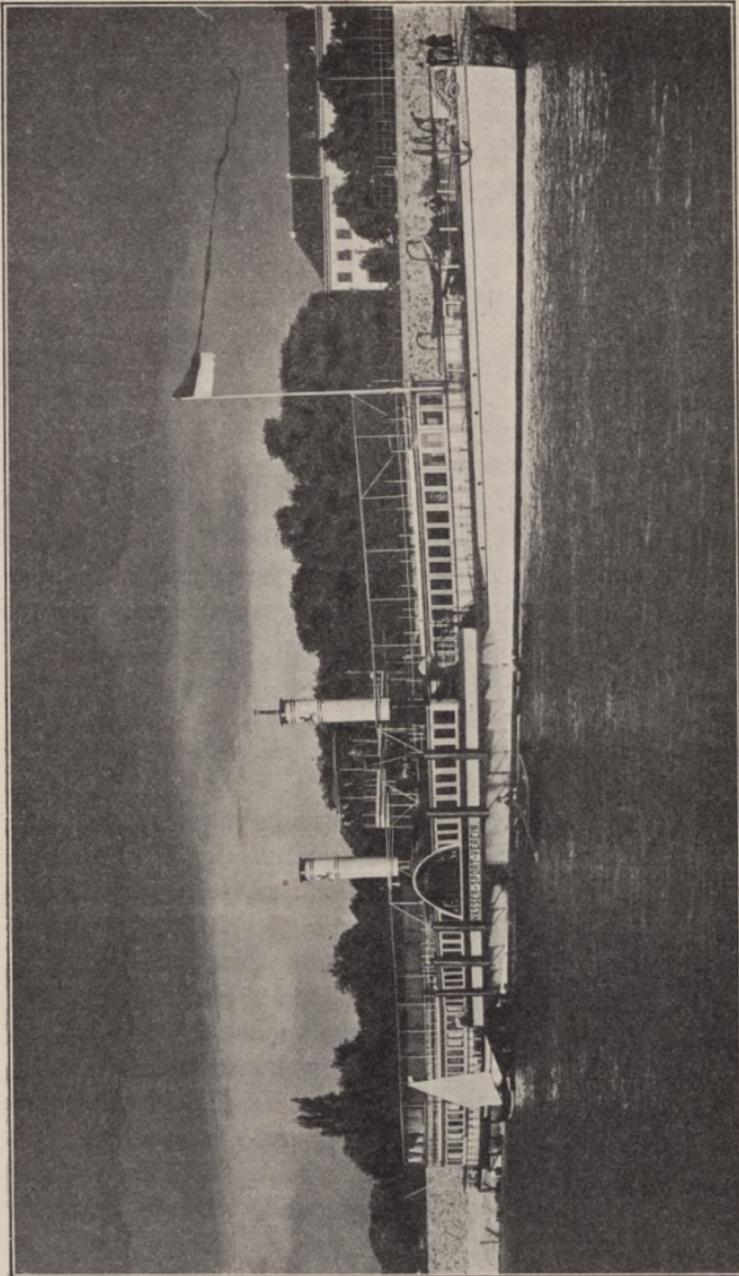


Fig. 46. Ruderheim des „Wasser-Sport-Vereins Düsseldorf“: Rheindampfer „Friede“.

Kessel verbunden waren, wir aber auf diese dem Dampfer erst seinen eigentlichen Charakter gebenden Attribute nicht verzichten wollten, so mußte die Montage derselben der Dampfschiffahrts-Gesellschaft übergeben werden, welche die Schornsteine an ihren alten Plätzen wieder fest und sicher aufmontierte.

Der große frühere Maschinenraum wurde zum Aufbewahrungsorte für die Boote umgeschaffen; den Salon 1. Kajüte konnten wir in seiner Art, ebenso wie den der 2. Kajüte bestehen lassen und bestimmten den ersten, dem seine elegante Einrichtung verblieb, wegen seiner Größe als Aufenthaltsort bei größeren Zusammenkünften, den letzteren, welcher mit eigenen eichenen Möbeln ausgestattet wurde, zu kleineren Vereins- und Vorstandssitzungen u. s. w. Der große unter der 1. Kajüte befindliche Raum gab einen vorzüglichen Weinkeller ab. Die neben dem Bootsraum eingerichtete Küche entspricht allen billigen Anforderungen. Außer diesen mehr oder minder großen Räumen standen uns eine große Anzahl kleinerer Räume, die sich an den Längsseiten des Dampfers aneinanderreiheten, zur Verfügung. Früher hatten dieselben als Büffet, Kabinen für Heizer und Maschinisten und Restaurateur u. s. w. gedient. Nur wenige konnten in ihrem alten Zustande verwandt werden, bei den meisten wurde durch Ausbrechen der Wände mehr Platz geschaffen, so daß auf der Landseite das kleine Beratungszimmer und die Räume für das Bootshauswächterpaar entstanden, auf der Stromseite die Ankleideräume eingerichtet wurden, mit denen sich auch noch Abschlag mit Douche-Einrichtung verband.

Auf dem Deck war weniger Umänderung nötig, doch wurde hier, durch entsprechende Einrichtung der Glasveranda, durch ein über das ganze Deck reichendes Segeltuchdach ein auch bei schlechter Witterung angenehmer Aufenthalt geschaffen, während wir uns der Neugier der Mitbürger durch ein die Längswand des Promenadendecks einnehmendes Segel zu entziehen

wufsten. Dafs gärtnerischer Schmuck dort nicht fehlte, ist wohl kaum zu erwähnen. Nun aber handelt es sich noch um das nicht ganz leichte Problem, die Boote vom Bootsraum leicht nach dem Strom hinunterzuschaffen. Unsere alte Bridge war den Verhältnissen entsprechend umgeändert worden und lag an der Hinterseite des Schiffes. Es wurde nun hinter dem Radkasten ein genügend breiter Ausgang geschaffen, von dem hinunter eine schräge Laufbrücke auf die Bridge hinabführte. Eine primitiv gehaltene Holzbrücke, die später durch eine elegante Eisenkonstruktion ersetzt wurde, geleitete die Besucher vom Lande auf das Schiff. Zum Schluss wurde noch, um unser neues Heim den bald erwarteten Gästen im rechten Lichte zu zeigen, eine ausgedehnte Anlage für elektrische Beleuchtung angebracht.

Eine dankenswerte Einrichtung wurde noch getroffen, indem im Jahre 1899 unter dem stromseitigen Radkasten durch Eisenkonstruktion und Holzboden eine Strombadeanstalt geschaffen wurde, welche den Ruderern an warmen Sommertagen Gelegenheit zu einem erfrischenden Bade und kleinen Schwimmübungen bietet.

Dieses Ruderheim ist einzig in seiner Art, kein Verein Deutschlands dürfte ein ähnliches sein eigen nennen können. Diese glückliche Anschaffungsidee hat unserer Rudergesellschaft sofort nach Herstellung eine große Zahl neuer Mitglieder zugeführt, die mit ihren Familien die schönen Sommerabende auf dem schwimmenden Bootshause in fröhlicher rheinischer Stimmung sehr häufig verbringen. Für die tanzlustige Jugend ist auch bestens gesorgt, der Mittelraum läßt sich in wenigen Minuten zu einem prächtigen Tanzboden herrichten, und manch flottes Tänzchen hat unser Dampfer erlebt. Manches Freudenfest mit Musik und Sang bei Bowlen und gutem Tropfen, eigener Regie-Weine, hat unsere Freunde auf dem Boote zusammengeführt, und hoffen wir, dafs unser herrlicher Rheinstrom viele, viele Jahre unseren Liebling vor Gefahren schützen und erhalten möge.

Der Vorstand.

Das Blühen und Gedeihen des Vereins steht bekanntlich im engsten Zusammenhange mit der richtigen Zusammensetzung seines Vorstandes. Derselbe besteht bei einem Rudervereine gemeinlich aus dem 1. und 2. Vorsitzenden, Schriftführer, Säckler (Kassierer), Ruderwart, Bootswart, Hauswart und Stellvertretern.

Die Amtshandlungen, die diese Mitglieder auszufüllen haben, sind wohl schon durch deren Benennung gekennzeichnet.

Der Vorsitzende, der den Verein nach innen und außen in allen seinen Lebenslagen zu vertreten hat, muß das Wort in der Gewalt haben, energisch sein und doch Taktgefühl besitzen; er muß ein Mann von vollendeten Formen sein, andererseits aber die Ruderarbeit in allen Gebieten ganz beherrschen. Er ist die Seele des Vereins.

Der Schriftführer verwaltet das undankbarste Amt. Er hat oft mit den schwierigsten Umständen zu kämpfen. Näheres zu erläutern und zu erklären erscheint überflüssig, da schon viele hervorragende Federn sich damit beschäftigt haben. Dem Ruderwart, dem immer noch einige Instruktooren zur Seite gestellt werden, die ihm in dem Unterrichten jüngerer Mitglieder Unterstützung geben, hat die Ausbildung der Ruderer zu verantworten. Der Bootswart hat die dem Verein gehörigen Boote in gebrauchsfähigem Zustande zu erhalten und für deren richtige Behandlung Sorge zu tragen; ebenso hat der Hauswart für Erhaltung des Grundstücks und der Gebäude sein Bestes zu thun.

So schliessen wir unser Büchlein mit dem Wunsche, daß der Rudersport, auch in ihm das Rennen und Ringen um Preise, blühen und gedeihen möge! Wir zitieren zum Schlusse den Satz aus einer Sportrede, die uns besonders gefallen hat. Redner sagte darin:

Einer der größten Schriftsteller und Volksmänner der Menschengeschichte sagte einst: „Die sich in die Rennbahn begeben, laufen alle; nur einer erringt den Preis! Jeder aber, der mitkämpft, enthält sich der Genüsse! Jene, daß sie einen vergänglichen Preis erhalten; wir aber einen unvergänglichen!“

So möge der leibliche Sport ein Vorbild des höchsten geistigen und moralischen Kampfes sein und in beiden unsere Leser Sieger bleiben.

Alphabetisches Verzeichnis der gebräuchlichsten sportlichen Benennungen.

Achter, Boot, in welchem 8 Mann mit je einem Riemen rudern.

Amateur, Mann, der das Rudern nur aus Passion betreibt.

Auflage der Ruder, die Stelle, an der das Ruder aufliegt.

Aufrichten beim Schlage, ist im Text erklärt (Schlag).

Auslage beim Schlage, " " " " " "

Ausleger, Arme, die die Dollen tragen, die aufsenbords angebracht sind.

Aufsenhaut heißt die Beplankung.

Backbord, linke Seite jedes Wasserfahrzeugs, von hinten gesehen.

Bahnrichter, begleitet das Rennen; hält die Ordnung auf der Rennbahn aufrecht.

Beplankung ist die äußere Wand des Bootes.

Berufsruderer bzw. Trainer, sind Leute, die für Geld rudern bzw. Mannschaften ausbilden.

Besegehung heißt die gesamte Einrichtung zum Segeln.

Bodenbretter dienen zur Sicherung der Beplankung auf dem Boden der Boote.

Bootsachse, Mittellinie des Bootes.

Bord ist die Oberkante der Beplankung.

Bug ist der Vordersteven (s. dort).

Bugmann, der Ruderer, der am weitesten vorn sitzt.

Dahme, seeartig breiter Nebenfluß der Spree.

Deck ist Eindeckung des Bootes.

Dichten ist Ausfüllung der Fugen.

Dollbord heißt der Bord bei Booten ohne Ausleger.

Dolle, in dieser liegt das Ruder beim Gebrauch.

Dollenboote, Boote ohne Ausleger.

Doppelskuller, Boot für zwei Mann mit je zwei Rudern.

Doppel-Vierer, Boot für vier Mann mit je zwei Rudern.
Doppel-Zweier, Boot für zwei Mann mit je zwei Rudern.
Drehdollen, drehen sich um eine Achse.
Durchzug beim Schlage ist im Text erklärt (s. Schlag).

Einer, Boot, in welchem einer rudert (Skiff).
Einsatz beim Schlage ist im Text erklärt (s. Schlag).
Einskuller, Boot, in welchem einer rudert, mit Steuer.
Ermunterungsrennen; Rennen besonderer Art.

Fersenhalter, am Trittbrett angebracht.
Fußbodenbretter, s. Bodenbretter.

Gast-Rennen, Name besonderer Rennen.
Gig- bzw. Achter-Vierer u. s. w., Boote ohne Ausleger.
Gleitsitz, ein Sitz, der auf der Ruderbank gleitet.
Grünau, Villenkolonie an der Dahme (s. dort), bei welcher die
Berliner Rennen abgehalten werden.

Halbausleger sind kürzer als Ganzausleger, werden in breiten
Booten angebracht, z. B.

— Gigvierer.

Handarbeit, die Gesamtleistung der Hand während des Schlages.
Hauswart, Mitglied des Vorstandes, der das Haus u. s. w.
überwacht.

Henley, erster Regattaplatz in England.

Herausforderungspreis, Name eines Rennens.

Hintersteven, hinteres Ende des Bootes, an dem das Steuer
befestigt ist.

Jochleinen, heißen die Leinen, mit denen das Steuer regiert wird.
Junioren, Ruderer, die noch kein Rennen gewonnen haben.

Kajak, Kanoe der Eskimos.

Kaiser-Vierer, Rennen, zu dem S. Maj. einen Wanderpreis
stiftete.

Karweel, Bepankung, in der die Planken stumpf aneinander-
stoßen.

Kehlruder, Ruder mit ausgekehltm Ruderschaft.

Klinker, Bepankung, in der die Planken dachziegelartig über-
einandergreifen, z. B.

— Einer.

Klinker-Karweel, klinkergebaut und die übergreifenden Planken
so mit Leisten beschlagen, daß die Außenhaut der eines
Karweelbootes gleicht (größte Dichtigkeit).

Kockpit, Sitzloch im Deck für den Ruderer.



Leichter Vierer u. s. w., Vierer mit leichter Mannschaft.

Paddel, ein Doppelruder.

Paddeln, Rudern mit Paddel.

Persenning, wasserdichter Überzug.

Professional, rudert um Geld zu erwerben.

Remmleiste dient zur seitlichen Versteifung des Bootes.

Renn-Achter, -Vierer, die Bootsgattung, die für Rennen gebaut ist.

Rennfeld, -Strecke, die Wasserstrecke, in der das Rennen abgehalten wird.

Rennleute, die für die Rennen trainierten Mannschaften.

Rennskiff, Einer, der für Rennen gebaut ist.

Riemen heißt das Ruder, das ein Mann führt.

Riemenboote, Boote, die mit Riemen gerudert werden.

Riemen lang! Parallellegung der Riemen längs des Bootes.

Rob Roy Kanoe, ein amerikanisches Touren-Kanoe.

Rollsitz, beweglicher Sitz auf Rollen.

Ruderblatt ist der ins Wasser tauchende Teil des Ruders.

Ruderducht ist eine Bank.

Rudergigboot ist ein Gig.

Ruderwart ist der Amateur-Ruderlehrer.

Satz ist der Satz „Ruder“, die zu einem Boote gehören.

Scheuerleiste, aufsen am Bord, meist aus Messing gefertigt.

Schiedsrichter, der zuletzt entscheidende Richter.

Schlag ist der einzelne Durchzug der Ruder.

Schlagmann, der Ruderer, der vor dem Steuermann arbeitet.

Schmeißwasser, von einem Boote bewegtes Wasser.

Schotte ist wasserdichte Querwand.

Schraper, Kratzeisen.

Schutzwagen, Eisenbahnwagen vor der mit Booten beladenen Lowry.

Schwert, am Kiel angebrachtes Blech, um das Seitwärtstreiben zu verhindern.

Sechser, Boot mit sechs Ruderern zu je einem Riemen.

Senioren, Ruderer, die ein Rennen gewonnen haben.

Skiff, s. Rennskiff.

Skullen, Fahren im Boote, in dem jeder Ruderer zwei Ruder führt.

Skullboote, s. Skullen.

Spanten, die Rippen eines Bootes.

Spiegel, hintere Wand eines Bootes.

Spritzwasser, vorne überkommendes W., durch Wellenschlag verursacht.

Sprung, kurvenartiger Verlauf des Deckes.

Start, Anfang des Rennens.

Starter, der den Anfang des Rennens regelt.

Steif ist ein Boot, das nicht leicht kentert; auch ein Boot, das sich wenig durchbiegt.

Steuerbord ist die rechte Seite jedes Wasserfahrzeugs.

Steuerleine, s. Jochleine.

Steuersitz, auf dem der Steuermann sitzt.

Steven sind die vorderen und hinteren Enden des Bootes.

Tourenboot, breiter gehaltenes Boot, z. B.

Touren-Einskuller.

Trainer, Ruderlehrer.

Training, Vorbereitung und Schulung zum Rennrudern.

Trittbretter, für den Halt der Füße der Ruderer eingelegte Bretter.

Trostrennen, Name eines Rennens.

Verband-Achter }
Verband-Vierer } Namen von Rennen.

Vierer, Boot mit vier Ruderern, jeder mit einem Riemen, z. B. Vierergig.

Vierersatz, (s. Satz).

Vierer ohne, heißt ein Vierer ohne Steuermann.

Vordersteven, vorderstes Ende des Bootes.

Wanderpreis, jährlich wieder zu gewinnender Preis.

Waschbord, Holzleiste gegen Spritzwasser an Deck angebracht.

Wasserarbeit, die Arbeit, während das Ruder im Wasser ist.

Wasserlinie, die Linie, die die Tiefe des Eintauchens der Fahrzeuge im Wasser bezeichnet.

Zielrichter, Richter, der das Durchfahren der Boote durch das Ziel feststellt.

Zusammenarbeit, die gemeinsame, ineinanderspielende Arbeit einer Mannschaft.

Zweier, ein Boot mit zwei Ruderern mit je einem Riemen.



In gleichem Verlage erschien:

Der Segelsport von J. W. und Fr. Scheibert.

Mit 48 Abbildungen.

(Bibliothek für Sport und Spiel Band 7.)

*Preis: Broschiert Mk. 4.—, in Leinwand gebunden Mk. 5.—
in Halbleder gebunden Mk. 5.50.*

INHALT: A. Geschichtliches über den neuen Segelsport. B. Das Boot. C. Das Segeln im Boot. D. Das Kanoe. E. Das Segeln im Kanoe. F. Yachten und ihre Form. G. Yachtsegeln. H. Segelnormen und Kleidung. I. Das Tourensegeln. J. Wettsegeln. K. Behandlung und Überwinterung. L. Schlittensegeln. M. Alphabetisches Verzeichnis der gebräuchlichsten nautischen Benennungen. Anhang: Knoten und Stiche.



Das reich illustrierte und vornehm ausgestattete Werk bildet einen zuverlässigen Berater für den Anfänger und einen gern gebrauchten Anhalt für erfahrene Segler. Frisch und fröhlich geschrieben, giebt es, nach einer geschichtlichen Skizze des Segelsports in unseren heimischen Gewässern, den angehenden Seglern praktische Anleitung zur Beschaffung, Ausrüstung und Handhabung der Boote, und zwar von den ersten Anfängen an bis zum fachmännischen Gebrauche der Yachten. Eine besondere Aufmerksamkeit ist dem Kanoesegeln gewidmet worden, weil dieses verspricht, ein Sport zu werden, dem man in nächster Zukunft in den deutschen Gewässern eine besondere Liebe zuwenden wird, da unsere See- und Flussgebiete für diesen Sport geradezu einladende Gebiete sind. Das Segeln in diesen Gefährten, wie in Dingy's, in kleineren und grösseren Booten und Yachten wird fachmännisch gelehrt, Kleidung und Segelnormen, sowie die Behandlung der Fahrzeuge auch im Winter sind eingehend behandelt. Das Segeln im Schlitten, sowie dessen Beschaffung etc. ist ebenfalls genau beschrieben. Ein alphabetisches Verzeichnis der Fachausdrücke wird jedem Segler willkommen sein. Wir bemerken schliesslich noch, dass das Buch weniger für solche geschrieben ist, die mit grossen Mitteln und Fahrzeugen, sowie mit „fremden Händen“ über das Meer fahren wollen, als für solche, die selbst Herren und Pfleger ihres Bootes oder ihrer Yacht sein wollen.

Verlag von Grethlein & Co. in Leipzig, Salomon-Strasse Nr. 10.

In gleichem Verlage erschien:

Der Schwimmsport

von Axel von Altenstein.

Mit 79 Abbildungen.

(Bibliothek für Sport und Spiel Band 6.)

*Preis: Broschiert Mk. 4.50, in Leinwand gebunden Mk. 5.50
in Halbleder gebunden Mk. 6.—.*

INHALT: A. Vorbemerkungen zum Schwimmen. B. Vorübungen zum Schwimmen. C. Das Selbsterlernen des Schwimmens. D. Der Schwimmunterricht. E. Die Kunst des Schwimmens. F. Das angewandte Schwimmen. G. Der Schwimmsport. H. Schwimmanstalten. Lexikon der Fachausdrücke



Der Schwimmsport“ darf als das erste vollständige und abgeschlossene Werk über das weite Gebiet des Schwimmens bezeichnet werden. Er dient sowohl dem Selbstlerner wie dem Schüler und Lehrer, und giebt dem Leiter einer Anstalt Weisungen an die Hand, wie er den hohen Anforderungen seines verantwortungsreichen Postens gerecht werden kann. Dem Laien ist das Buch ein Führer im fremden Terrain, allen Wasserfreunden ein Berater im alten Revier. Der Verfasser hat langjährige Erfahrungen als Leiter einer grossen Schwimmanstalt hinter sich, und es ist ein Vorzug seines Buches, dass er lebendig aus dem Leben für das Leben zu schildern verstanden hat. Alle Thätigkeiten, die ein Laie durchzumachen hat, alle Lehren, die er in sich aufnehmen muss, sind vom ersten Tage an der Reihe nach aufgeführt. Die 79 vorzüglichen Illustrationen des bekannten Malers *Karl Spilling* bieten ein vortreffliches Mittel, den Eindruck des geschriebenen Wortes durch Anschauung zu unterstützen. Möge das Werk seinen Zweck erfüllen und Lust und Liebe erwecken zu unserer schönsten und gesündesten Leibesübung, möge es die Erkenntnis von der Notwendigkeit des Schwimmens in die weitesten Schichten unseres Volkes hineintragen.

Verlag von Grethlein & Co. in Leipzig, Salomon-Strasse Nr. 10.

Verlag von Grethlein & Co. in Leipzig.

Bibliothek für Sport und Spiel

- Bd. I: **Der Reitsport** von **S. v. Sanden**, Oberstleutnant a. D. Mit 54 Abbildungen von Rich. Schönbeck, Major a. D. Preis: brosch. M. 4.—, in Leinwand gebunden M. 5.—, in Halbleder gebunden M. 6.—.
- Bd. II: **Lawn-Tennis** von Freiherrn **Robert v. Fichard**. Mit 23 zum Teil ganzseitigen Abbildungen. Preis: broschiert M. 3.—, in Leinwand gebd. M. 3.80, in Halbleder gebd. M. 4.50.
- Bd. III: **Das Billard-Spiel** von **Franz Kübel**, Hauptmann a. D. Mit 103 Abbildungen vom Verfasser. Preis: broschiert M. 2.—, in Leinwand gebd. M. 2.80, in Halbleder gebd. M. 3.50.
- Bd. IV: **Die Jagd** von **W. Ahlers**, Hauptmann a. D. Mit vielen Abbildungen von Ernst Otto. Preis: brosch. M. 4.50, in Leinwand gebd. M. 5.50, in Halbleder gebd. M. 6.—.
- Bd. V: **Gelände-Reiten** (Kriegs-, Jagd- u. Dauer-Reiten) von **S. von Sanden**, Oberstleutnant a. D. Preis: brosch. M. 4.—, in Leinwand gebd. M. 5.—, in Halbl. gebd. M. 6.—.
- Bd. VI: **Der Schwimmsport** von **Axel v. Altenstein**. Mit 79 Abbildungen von Karl Spilling. Preis: brosch. M. 4.50, in Leinwand gebd. M. 5.50, in Halbleder gebd. M. 6.—.
- Bd. VII: **Der Segelsport** von **J. W.** und **Fr. Scheibert**. Mit 48 Abbildungen. Preis: brosch. M. 4.—, in Leinwand gebd. M. 5.—, in Halbleder gebd. M. 5.50.
- Bd. VIII: **Der Rennsport** von **Erich Bauer**, Hauptmann a. D. Mit 82 Abbildungen. Preis: brosch. M. 7.—, in Leinwand gebd. M. 8.—, in Halbl. gebd. M. 9.—.
- Bd. IX: **Rasenspiele I: Golf — Krocket — Bowls — Kricket** von **Kurt v. Eberbach**. Mit 41 Abbildungen. Preis: brosch. M. 4.50, in Leinwand gebd. M. 5.50, in Halbl. gebd. M. 6.—.
- Bd. X: **Rasenspiele II: Fussball** von **Kurt v. Eberbach**. Mit 36 Abbildungen. Preis: broschiert M. 2.80, in Leinwand gebunden M. 3.50, in Halbleder gebunden M. 4.20.
- Bd. XI: **Rasenspiele III: Polo** (Reiterpolo, Radfahrpolo, Wasserpolo) von **Kurt v. Eberbach**. Mit 16 Abbildungen. Preis: brosch. M. 2.20, in Leinwand gebd. M. 3.—, in Halbleder gebd. M. 3.50.
- Bd. XII: **Rasenspiele IV: Hockey — Eishockey — Hurling — Ball-Goal** von **Kurt v. Eberbach**. Mit vielen Abbildungen. (Im Druck.)
- Bd. XIII: **Rasenspiele V: La Crosse — Racket — Fives — Diskus — Kaiserball** von **Kurt v. Eberbach**. Mit vielen Abbildungen. (Im Druck.)
- Bd. XIV: **Der Turnsport** von **Axel v. Altenstein**. Mit 51 Abbildungen von Karl Spilling. Preis: broschiert M. 2.—, in Leinwand gebunden M. 2.80, in Halbleder gebunden M. 3.50.
- Bd. XV: **Der Fechtsport** von **Axel v. Altenstein**. Mit 42 Abbildungen von **Karl Spilling**. Preis: brosch. M. 3.—, in Leinwand gebd. M. 3.80, in Halbl. gebd. M. 4.50.
- Bd. XVI: **Der Fahrsport** von **W. Ahlers**, Hauptmann a. D. Mit 41 Abbildungen. Preis: brosch. M. 4.50, in Leinwand gebd. M. 5.50, in Halbleder gebd. M. 6.—.

Weitere Bände sind in Vorbereitung.

**KOLEKCJA
SWF UJ**

A

647

Biblioteka Gl. AWF w Krakowie



1800061702