

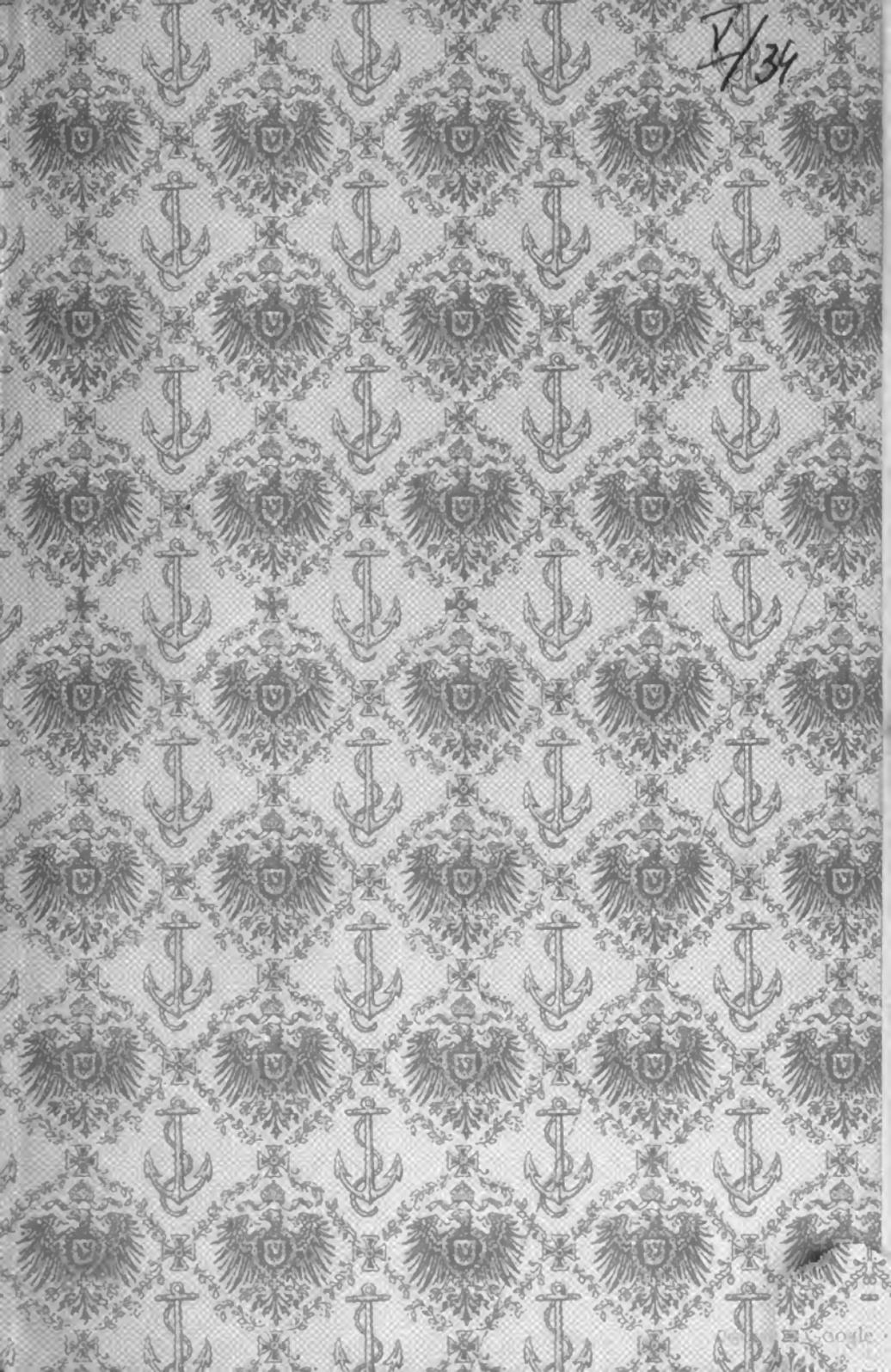
Schülerrudern

Bernhard Kuhse



*From the library of the late
Dr. Leo Burgerstein
Gift of
School of Hygiene and
Physical Education for Men*

V/34



797
K96



Empfang der siegreichen Mannschaft des Luifenstädtischen Realgymnasiums von Se. Majestät dem Kaiser
an Bord der „Mergentia“ am 16. Juni 1895.

Schülerrudern.

Geschichte und Betrieb.

Von

Professor Dr. Bernhard Kuhse,
Oberlehrer am Kaiser-Wilhelms-Realgymnasium zu Berlin.

Mit einem Titelbild, 52 in den Text gedruckten Abbildungen
und einer Flaggenarte.

Berlin.

Weidmannsche Buchhandlung.

1908.

ku

421973

MANUAL USOMATC

Vorwort.

Der stetige Fortschritt, den das Rudern an den höheren Lehranstalten Deutschlands im neuen Jahrhundert genommen hat, läßt den Zeitpunkt nicht mehr fern erscheinen, an dem diese gesundeste aller Leibesübungen als ein wesentlicher Bestandteil der körperlichen Erziehung unserer Jugend den Unterrichtsgegenständen einverleibt sein wird.

Dieser Bedeutung des Schülerruderns haben auch die im letzten Jahrzehnt erschienenen Handbücher des Rudersports Rechnung zu tragen gesucht, indem sie dem Schülerrudern einen besonderen Abschnitt widmeten. Mit Rücksicht auf die eigentliche Aufgabe jener Handbücher konnte jedoch weder die Geschichte noch der Betrieb der Schüler-Rudervereine so eingehend besprochen werden, wie es nunmehr die Bedeutung der Sache zu erfordern scheint.

Selbst Seemann gewesen, seit dreißig Jahren mit allem, was auf dem Wasser vorgeht, vertraut, und als langjähriger Vorsitzender eines Herren-Rudervereins und Leiter mehrerer Schüler-Rudervereine im sportsmäßigen Rudern erfahren, glaubte ich im Interesse der guten Sache zu handeln, als ich der Anregung des Weidmannschen Verlages, ein Handbuch des Schülerruderns zu schreiben, nachkam.

Bei der Abfassung des Buches leitete mich neben dem Wunsche, den Begründern des Schülerruderns, zu deren Hinterbliebenen ich heute noch in engster Fühlung stehe, die verdiente Anerkennung zu verschaffen, der Gedanke, meinen Kollegen und den Schülern, die bisher dem Ruderbetrieb noch fern gestanden haben, durch meine Darstellung ein möglichst getreuer und ausführlicher Ratgeber zu sein bei all den Fragen, die sowohl bei Leitung eines Rudervereins an den Lehrer, wie beim Betriebe an den Neuling herantreten. Deshalb habe ich mich nicht gescheut, wichtige Punkte so eingehend wie möglich zu beleuchten. Vielleicht darf ich auch hoffen, daß hier und da ein erfahrener Ruderer an meiner Darstellung Interesse

gewinnen wird. Ich hoffe in weiterem, durch meine Zusammenfassung von dem, was bisher von Schülern höherer Lehranstalten Deutschlands auf dem Gebiet des *W e t t r u d e r n s* wie des *W a n d e r r u d e r n s* geleistet ist, beiden Zweigen neue Freunde zu gewinnen, damit fernerhin die Frage: *W e t t r u d e r n* oder *W a n d e r r u d e r n* überflüssig erscheint, indem die Entwicklung des Schülerruderns die Antwort: „*W e t t r u d e r n* u n d *W a n d e r r u d e r n*!“ deutlich lehrt.

Den hohen Ministerien, sowie allen Herren Direktoren und Kollegen, welche mich bei Abfassung dieses Buches durch bereitwillige Auskunft unterstützt haben, der geschätzten Redaktion des „*Wassersport*“ für freundliche Beihilfe mit Rat und Tat, und auch meinen Schülern, den Primanern Kurt Neumann und Emil Doehl, die mir als Amateurphotographen bei der Beschaffung der beigegebenen Bilder so bereitwillig zur Hand gingen, sage ich aufrichtigen Dank.

Berlin, im März 1908.

Bernhard Kuhse.

Inhalt.

Vorwort.	Seite
I. Rückblick auf die ersten 25 Jahre des Schülerruderns	1
II. Vereinsgründung und Satzungen	23
III. Die Bootswerft, der Baumeister und seine Boote	28
IV. Das Bootshaus	42
V. Das Rudern	50
Der deutsche Ruderschlag	52
Erste Übungsfahrt auf festem Eis	58
Steuern	66
Kommando	68
Rudern auf dem Kollisch	71
Skullen	73
VI. Schau- und Wett Rudern, — Bootstaufe	75
Wett Rudern	78
Sommerfest und Bootstaufe	82
Schüler-Regatten: Frankfurt a. d. Oder	85
Paris	90
Berlin	92
Stettin	104
Bromberg—Wongrowitz	106
Kiel—Rendsburg	107
Essen	109
Königsberg i. Pr.	112
Frankfurt am Main	113
VII. Wanderrudern	117
Segeln	127
Die Oder und ihre Nebenflüsse	132
Die Weichsel und die Oberländischen Seen	134
Die Masurischen Seen — Pregel und Memel	137
Die Elbe und ihre Nebenflüsse	138
Die Weiser — Ems	143
Der Rhein und seine Nebenflüsse	143
VIII. Herbst und Winter	148
IX. Alphabetisches Verzeichniß der Schüler-Rudervereine Deutschlands	151
X. Erklärung der im Text vorkommenden wasserportlichen Ausdrücke	161
XI. Bezugsquellen	165

Berichtigung.

Seite 39, Zeile 11 statt „Dollenzweiergig“ lies „Doppelzweiergig“.

Seite 55, Zeile 8 statt „Sentracht“ lies „Sentrachte“.

Seite 90, Zeile 26 statt „Cerele de l'Aviron“ lies „Cerele d'Aviron“.

I.

Rückblick auf die ersten 25 Jahre des Schülerruderns.

Die schönen, leider nur zu kurzen Herbstferien waren vorüber. Die Schuljugend hatte die Arbeit des langen Winterhalbjahres mit neuer Lust aufgenommen; da versammelten sich auf die Aufforderung ihres Direktors an einem Sonnabend nach Schluß des Unterrichts die Schüler der oberen Klassen des Realgymnasiums in B. im Zeichensaal, um zu hören, was einer der Lehrer ihnen mitzuteilen hätte.

„Der Gegenstand, dem meine heutige Besprechung gilt,“ begann nun der Redner, „bietet Ihnen nichts Fremdes, denn wer von Ihnen, den Kindern einer von der Natur mit einem Kranz herrlicher, durch Flußläufe und Kanäle verbundenen Seen ausgestatteten Großstadt, hätte noch nicht in einer Schmalz gondel gefessen und die kurzen Riemen oder Skulls derselben im Takte geschwungen und so sich den Freuden einer Wasserpartie hingegeben! Hätte ich nun die Absicht, Sie aufzufordern, heute nachmittag mit mir in gemieteten Booten einen Ausflug zu Wasser zu unternehmen, so bin ich überzeugt, daß Sie bereitwilligst meiner Einladung Folge leisten würden. Höheres aber erstrebe ich, als nur ein augenblickliches Vergnügen, zur dauernden Ausübung des sportgerechten Ruderns möchte ich Ihre Teilnahme gewinnen, damit auch Sie wie Tausende Ihrer deutschen Schulkameraden des Segens teilhaftig werden, den die Ausübung schulgerechten Ruderns für die Stärkung des Willens und der Körperkraft mit sich bringt.

Weshalb die schulgerechte Ausübung des Ruderns in sportgerechten Booten von diesen segensreichen Folgen begleitet ist, das Ihnen hier auseinanderzusetzen, würde mich heute zu weit führen, da ich Sie dann sofort in das Geheimnis des sportgerechten Ruderns einweihen müßte. Das lernen Sie besser am eigenen Körper kennen, sobald mit Übungen begonnen ist. Heute will ich nur kurz darauf hinweisen, daß das schulgerechte Rudern nichts anderes ist als ein Zweig unseres Turnens, es besteht in

Freiübungen auf dem Wasser. Die regelmäßigen, stundenlang fortgesetzten Bewegungen der Arme und Beine versehen die gesamte Muskulatur des Körpers in Tätigkeit, ohne die Beigabe von Langerweile, einer häufigen Begleiterscheinung zu lange in der Turnhalle ausgeübter Freiübungen. Der sichtbare Erfolg Ihrer Ruderarbeit, das Vorwärtsschießen des Bootes, das schnell an Ihren Augen vorüberziehende landschaftliche Bild erfüllen Sie dauernd mit Befriedigung und feuern Sie an, Ihre Tätigkeit mit immer wachsender Lust fortzusetzen, und bald mit Bedauern werden Sie das Kommando des Steuermanns hören, das zum „Wenden“ auffordert, um heimzukehren.

Fern liegt es mir, den Wert des Turnens in Ihren Augen herabzusetzen, indem ich Sie hinweise auf die staubfreie reine Luft, die Sie beim Rudern Ihrer Lunge zuführen; längst ist ja die Streitart zwischen Turnen und Rudern begraben, und jeder Turnverein, dem die Gelegenheit sich bot, hat während der Sommermonate das Rudern in das Programm der von seinen Mitgliedern zu pflegenden Leibesübungen mit aufgenommen; und dies gilt nicht nur von Männer- und akademischen Turnvereinen! denn es bestehen auch bereits eine Reihe von Schüler-Turn- und Rudervereinigungen. Friedlich lassen sich beide Zweige des Turnens nebeneinander pflegen, wenn auch naturgemäß dem Rudern die Herrschaft in der warmen Jahreszeit, dem Turnen der Winter gehört.

Wenn so heute der Bruderzwist zwischen den Anhängern beider Leibesübungen beigelegt ist, so wird doch noch oft genug die Frage aufgeworfen, woher der Schüler die Zeit zum Rudern nehmen soll. Auch dem Vorwurf ist an den meisten Anstalten der Boden entzogen, indem die Ruderstunden als Ersatz der Turnstunden angerechnet werden. Aber selbst, wenn dies nicht der Fall wäre — fragen Sie sich doch einmal, wie manche schöne Stunde Sie mit Nichtstun, mit Straßenbummeln vergeuden oder gar in schlechter Luft hinter dem Glase Bier verbringen oder dem Billardspiel opfern!

Nicht weniger wichtig ist die Frage nach den Unkosten, sowohl den allgemeinen, die durch Anschaffung der Boote verursacht werden, wie den persönlichen, die durch die Ruderkleidung und den Betrieb dem einzelnen entstehen. Nun, die Beschaffung von Booten hat noch nirgends Schwierigkeiten hervorgerufen. Einerseits hat der Herr Minister in unserer Zeit sich noch immer bereit finden lassen, einen neu gegründeten Verein durch Bewilligung der Mittel zur Anschaffung eines Bootes zu unterstützen. Dann aber haben sich überall Schulfeste als ein geeignetes Mittel, Gelder auf-

zubringen, erwiesen. Und schließlich bringt der Verein, wenn er von jedem Mitglied einen jährlichen Beitrag von 12 Mark erhebt, eine für den Betrieb ausreichende Summe auf, die ihm auch noch gestattet, wenigstens alle zwei Jahre, seinen Bootspark zu erweitern. Außerdem erfreut sich unser Sport einer solchen Beliebtheit und Beachtung, daß es kaum einer leise ausgesprochenen Bitte bedarf, um Gönner und Freunde der Anstalt zu einer Spende zu bestimmen. Stets aber werden sich Männer bereit finden lassen, durch ein Scherflein dazu beizutragen, daß auch unbemittelten Schülern durch Freistellen die Ausübung des Rudersports ermöglicht wird. Sache des Protectors ist es, die hierzu nötigen Schritte mit dem erforderlichen Takt einzuleiten, um allen Teilen gerecht zu werden.

Gegenwärtig, nachdem das Schülerrudern an deutschen Lehranstalten bereits auf ein fünfundzwanzigjähriges Bestehen zurückblicken kann, und nachdem bereits an 150 höheren Lehranstalten Preußens das Rudern mit Lust und Liebe gepflegt wird, noch für dasselbe eine Lanze zu brechen und die Widersacher widerlegen zu wollen, hieße Gulen nach Athen tragen. Meine Absicht ist deshalb, mich heute darauf zu beschränken, Ihnen in kurzen Worten einen Rückblick auf die Entwicklung des Schülerruderns in den letzten 25 Jahren zu geben und mit Dank derjenigen Männer zu gedenken, die mit einem Herzen voll Liebe für die Jugend ausgerüstet in den Kampf zogen gegen Pedanterie und Vorurteile, und so die Anerkennung des Ruderns als eines für die harmonische Erziehung des Körpers und Geistes wichtigen Faktors erzwingen.“

Darauf gab der Redner*) den versammelten Schülern eine geschichtliche Übersicht über das Rudern in sportlicher Beziehung, die hier, weil für weitere Kreise bestimmt, in umfassenderer Ausführung ihre Stelle findet.

Das Rudern als Arbeit ist wohl so alt wie das Menschengeschlecht, als Sport — das heißt als gymnastische Leibesübung in freier Luft betrieben — finden wir es zuerst bei den Engländern im Anfang des XVIII. Jahrhunderts. Die älteste englische Wettruderveranstaltung ist das jetzt noch am 1. August jeden Jahres auf der Themse zwischen London-Bridge und Chelsea von jungen Seeleuten ausgefochtene Wettrudern um „Doggetts' Coat and Badge“; es soll zum ersten Mal im Jahre 1715 stattgefunden haben. Um die Mitte des XVIII. Jahrhunderts begann das Rudern als

*) Verfasser dieses Buches.

Sport in England weitere Kreise, nicht nur Berufswasserleute zu erfassen; am 23. Januar 1775 soll die erste große Regatta auf der Themse abgehalten worden sein. Im Anfang des vorigen Jahrhunderts eroberte sich der Rudersport die studentischen Kreise und die höheren Schulen Englands. Eton an der oberen Themse wurde der Vorort des englischen Schülerruderns. Im Jahre 1829 maßen sich zum ersten Male Oxford und Cambridge in dem seither so berühmt gewordenen Achterrennen. Seitdem ist der Rudersport und namentlich das Kennrudern für den Engländer ein nationaler Sport geworden, dem das ganze Volk das größte Interesse entgegenbringt. Eine Niederlage gegen Ausländer auf seinem bedeutendsten Regattaplatz Henley empfindet der Engländer als eine nationale Schmach. Daß man in England mit einer gewissen Einseitigkeit nur das Kennrudern pflegt und dem Wanderrudern geringe Beachtung schenkt, liegt einmal an den für das Wanderrudern ungeeigneten Flußläufen, andererseits aber auch tief im englischen Charakter begründet, der den Einfluß des Trainings auf seine körperliche wie geistige Entwicklung als wertvollsten Gewinn des Ruderns am höchsten einschätzt.

Ebenso betreiben die höheren Schulen, begünstigt von ihrer Alumnatverfassung, das Rudern als Kennsport in mustergültigem, schulgemäßigem Betriebe. Unter den etwa 20 höheren Lehranstalten, welche das Rudern pflegen, ragen Eton College, Radley, Bedford, Shrewsbury, Wellington, Clifton, Charterhouse besonders hervor. Den ersten Rang unter ihnen nimmt Eton College ein, an der oberen Themse gegenüber Windsor gelegen.

Anfang der sechziger Jahre des vorigen Jahrhunderts, nachdem den Schülern die Teilnahme an der Henley-Regatta, bzw. die Bewerbung um „the Ladies Plate“ gestattet war, nahm das Schülerrudern in Eton feste Formen an. Mr. W. C. Crum, Captain of the Boats 1893, gibt im 14. Abschnitt des von Mr. R. C. Lehmann verfaßten Werkes „Rowing“ ein anschauliches Bild von dem Ruderbetrieb in Eton, dem sich folgende Beschreibung anlehnt.

Die Teilnahme an den Ruderübungen wie überhaupt die Erlaubnis, im Boot die Themse zu befahren, ist von der fünften Klasse*) an den Schülern erst gestattet, nachdem sie vor den Lehrern der Anstalt eine Prüfung im Schwimmen abgelegt haben. Zunächst sind die jungen Ruderer auf sich selbst angewiesen und haben sich ohne besonderen Instruktor das

*) Entspricht unserer Untersekunda.

anzueignen, was der Engländer mit „wantermanship“ bezeichnet, d. h. er hat sich, abgesehen von der Handhabung des Riemens und Stulls, im Zweier auf festem Sitz möglichst vertraut mit allen Lagen und Verhältnissen zu machen, in die er auf dem Wasser geraten kann; neben dem Rudern muß er also auch die Kunst, ein Boot im strömenden Wasser richtig zu steuern, lernen. Sobald er sich hinreichend vorbereitet glaubt, steht es ihm frei, sich zu „the Lower Boy sculling and pulling“ zu melden, eine Prüfung, von der seine weitere Laufbahn als Ruderer abhängt. Die Schüler rudern in einer offenen, geklinkerten, 28 bis 30 Fuß langen Zweiergig auf festem Sitz eine englische Meile (1855 m) stromauf und stromab. Hat der Schüler diese Prüfung bestanden, so darf er an der Vorbereitung für den Junior-Achter teilnehmen.

Von den zehn bis zwölf Mannschaften, die von älteren Schülern unterrichtet, jeden Abend üben, nehmen schließlich nur die vier besten an dem Wettrudern teil, das „der Junior-Achter“ genannt wird und über eine 1500 m lange Strecke führt. Der Schlagmann in jedem Achter ist ein älterer Ruderer „a member of the Lower Boats“. Die Mannschaften dieser vier Achter bilden in dem nächsten Frühling gemeinsam mit den älteren Schülern die eigentlichen Rennmannschaften: eine Zehnermannschaft und neun Achtermannschaften. Der Schlagmann jeder Mannschaft führt den Titel captain, die zehn captains bilden gewissermaßen den Ruder-ausschuß, an der Spitze desselben steht der „Captain of the Boats“, der Schlagmann des „Zehners“, er ist von seinem Vorgänger entsprechend seinen Eigenschaften als guter Ruderer und guter Schüler gewählt worden.

Er ist absoluter Herrscher und regelt unter Anleitung eines Lehrers die gesamte Verwaltung, unterstützt von den anderen neun captains. Mit ihnen bestimmt er im Anfang des Sommers die Besetzung der zehn Boote. Die drei besten Mannschaften werden, entsprechend ihrer abnehmenden Qualität, auf den Zehnriemer „the Monarch“ und die beiden Achter „Victory“ und „Prince of Wales“ verteilt. Diese drei Mannschaften bilden die Senioren, jede Mannschaft unterscheidet sich von der anderen durch eine bestimmte Farbe der Mütze. Sie haben das Recht, neben dem festen Sitz den Rollstuhlsitz zu benutzen.

Die sieben anderen Mannschaften, die „Junioren“, dürfen nur auf festem Sitz rudern, sie alle tragen eine Mütze von derselben Farbe.

Sofort beginnt nun durch eine Reihe von Wettrudern die Vorbereitung für die Krone des Ganzen, die Regatta in Henley.

Aus der Zahl der Junioren werden die vier besten Mannschaften

zusammengesetzt und drei Wochen hindurch von Seniores vorbereitet für ein Rennen, genannt „Lower Eights“, über eine 2500 m lange Strecke. Aus den besten werden wieder vier Vierer-Mannschaften zusammengesetzt zum Wettkampf, genannt „Lower Fours“. Schließlich folgen zwei Rennen, „Junior Sculling“ and „Junior Pulling“, gerudert in leichtem, runden Auslegerzweier, aber auf festem Sitz und ohne Steuermann. Im Spätsommer, wenn die Henley-Regatta vorüber, schließen zwei Rennen die Rudersaison, „the House Four race“ und „the race of the year“. Durch alle diese Rennen erhält der Captain ein sicheres Urteil über die Leistungsfähigkeit der Junioren und stellt nun am Schluß des Jahres die Namen der zwanzig besten Junioren auf eine Liste, welche am nächsten Frühjahr bei der Besetzung der Senioresboote maßgebend ist.

Das erste Rennen der Seniores, „Trial Eights“, gerudert auf Rollsitzen, entscheidet über die Zusammensetzung für Henley. Der Captain of the Boats wählt aus diesen beiden Mannschaften und den neun anderen captains die acht besten Ruderer aus, gleichzeitig setzt er einen zweiten Achter zusammen und beginnt mit beiden die Vorbereitung für Henley. Die minderwertigen werden nach und nach ausgemerzt, so daß demnächst ein Achter und ein Vierer zusammen üben, bis schließlich nach weiterer Entscheidung nur der Achter übrig bleibt. Während der letzten drei Trainingswochen wird streng darauf geachtet, daß die Mannschaft sich keine Unregelmäßigkeiten zuschulden kommen läßt; im übrigen bleibt die Lebensweise die gewohnte. Um 7 Uhr beginnt der Unterricht, um 8 Uhr das erste Frühstück, um 2 Uhr Mittag, um 5 Uhr Tee, um 6 Uhr sitzt der Etonian boy im Schulzweier und darauf im Achter, um 8 Uhr Abendbrot und um 10 Uhr zu Bett. Zweimal wöchentlich wird die ganze Regattastrecke im Renntempo abgefahren.

Zwischen den anderen Seniores finden während des Sommers noch zwei Rennen statt, „the School Pulling“ und „the School Sculling“, gerudert auf Rollsitzen. Die Sieger erhalten ein kleines gelbes Abzeichen, „School Shield“, auf welchem das Wappen von Eton, Namen und Jahr des Rennens eingraviert sind. Das letzte Rennen für die Seniores ist gleichfalls „the House Fours“. Nach demselben entwirft der Captain of the Boats die Liste der Seniores, welche in Eton bleiben, und bestimmt den würdigsten zu seinem Nachfolger.

Daß unsere Vetteren jenseits des Kanals hinsichtlich der Wertschätzung der Rudergymnastik uns zuvorgekommen sind, das soll uns keinen Gram verursachen; freuen wollen wir uns vielmehr, daß Männer, die an der

Spitze unseres Erziehungswesens standen, so bald ihren vollen Einfluß einsetzten, um den für Deutschland noch jungen Rudersport der Erziehung auch der deutschen Jugend dienstbar zu machen. In Deutschland faßte der Rudersport zunächst Wurzeln in den großen Handels- und Seefläbten. Der Handelsverkehr mit England brachte es mit sich, daß junge Deutsche in England den Rudersport schätzen lernten und nach Hamburg, Frankfurt am Main, Berlin und Stettin verpflanzten. So fällt die Gründung des Hamburger Ruderklubbs bereits in das Jahr 1836, ihm folgte der Hamburger Ruderklub „Mathilde“ 1840, ferner in Hamburg: „Germania“ 1853, „Favorite Hammonia“ 1854, „Allemannia“ 1866; in Kiel „Erster Kieler Ruderklub“ 1862; dann der „Frankfurter Ruderverein“ 1865, der „Berliner Ruderverein“ 1876, der Stettiner Ruderklub „Triton“ 1882.

Und dann, schon im Sommer 1880, traten an zwei geographisch entgegengesetzt gelegenen Orten unseres Vaterlandes zwei für die Jugenderziehung und den Rudersport gleich warm begeisterte Oberlehrer in die Schranken, um den Segen des Rudersportes ihren Schülern zuteil werden zu lassen.

Die große Zahl der auswärtigen Schüler des Gymnasiums und der Realschule I. Ordnung (Realgymn.) der kleinen an dem reizenden Ufer der seeartig erweiterten Obereider gelegenen Stadt Rendsburg barg naturgemäß die Gefahr in sich, daß die reiferen Schüler der Prima und Obersekunda sich zu kleineren oder größeren Verkehrsgruppen zusammenschließen und die freien Stunden zu Kneipereien mißbrauchen könnten. Als gelegentlich einer Lehrerkonferenz diese Gefahr und die Mittel ihrer Abwendung besprochen wurden, brachte Professor Dr. Karl Schulthes die Einführung des sportmäßigen Ruderns für die Primaner in Vorschlag. Der Vorschlag wurde von dem damaligen Direktor genehmigt und Schulthes, der sich infolge seines eigenartigen Charakters und offenen Wesens großer Beliebtheit unter den Schülern erfreute, mit der Leitung des Rudervereins betraut. Dr. J o h a n n K a r l S c h u l t h e s, geboren am 28. Dezember 1835 auf der Insel Pellworm, siedelte 1842 mit seinem Vater nach Rendsburg über, wohin letzterer als Oberzollinspektor am Eider-Kanal versetzt worden war. Er erhielt seine Gymnasialbildung auf den Gymnasien zu Rendsburg und Flensburg. 1853 verließ er die Obersekunda, arbeitete ein Jahr lang auf einer Eisengießerei in Rendsburg und besuchte dann das Polytechnikum in Kopenhagen. Das Studium indes sagte ihm nicht zu; von starkem Freiheitsdrang getrieben ging er 1855 ohne Wissen des Vaters — die Mutter hatte er bereits im zarten Alter von 2 Jahren verloren — nach Nordamerika,

zunächst nach New-York, dann weiter ins Innere. Da er recht musikalisch war, auch ziemliche Gewandtheit in der englischen, französischen und den nordischen Sprachen sich angeeignet hatte, so wurde er für kurze Zeit Musiklehrer, dann Hauslehrer und Sekretär eines amerikanischen Generals.



Abb. 1. Karl Schulthes.

1857 trieb ihn die Liebe zur Heimat zurück ins Vaterhaus. Der Vater ermöglichte es ihm, seine unterbrochenen Gymnasialstudien fortzusetzen. Er besuchte noch ein Jahr das Gymnasium zu Altona und zwei Jahre die Prima in Rendsburg. 1860 ging er nach Kiel und Berlin, um alte Sprachen zu studieren. 1865 legte er die Oberlehrerprüfung ab, worauf er sofort in Rendsburg angestellt wurde, wo er bis zum Jahre 1897 mit großer Freude tätig war. Sein angeborener lebenswürdiger Charakter und seine Weltkenntnis machten ihn zum Liebling seiner Schüler; so ist es begreiflich, daß seinem Ruf an die

Schüler, in der Freizeit, statt des Bierglases den Riemen zu führen, willig Folge geleistet und mit Begeisterung der Primaner-Ruder-Klub zu Rendsburg am 28. Mai 1880 gegründet wurde. Am 13. Juli 1900 endete ein sanfter Tod Schulthes' reiches Leben.

Die Primaner, die bis dahin schon gern auf der Eider umhergeondelt waren, nahmen die neue Idee, das Rudern sportmäßig zu betreiben, mit

großem Eifer auf. Mit Hilfe des Wasserschout A. Tetens in Hamburg gelang die Erwerbung von drei Booten — eines Zehriemers und zweier Sechsiemer. Das erforderliche Kapital, 1200 Mark, schloß Schulthes, ohne viel Redens davon zu machen, aus seiner Tasche vor. So wurde am 28. Mai 1880 der Primaner - Ruderklub zu Rendsburg gegründet, und er bewährte sich im Lauf der Jahre als die erwünschte Ableitung von sonstiger unnützer Zeit- und Kräftevergeudung. Am 28. Mai 1905 hat der Primaner - Ruderklub als ältester Schülerruderverein Deutschlands unter allgemeiner Teilnahme der Behörden wie der ehemaligen Schüler sein 25jähriges Stiftungsfest gefeiert.

Im Südosten unseres Vaterlandes gründete Oberlehrer Dr. Christoph Lampe am 1. Juli 1880 am Gymnasium zu Ohlau den Schülerruderverein „Oavia“. Christoph Lampe ist im Jahre



Abb. 2. Christoph Lampe.

1830 im Anhaltinischen, in Hedersleben bei Quedlinburg als Sohn eines Landwirtes geboren. Nach beendeter Gymnasialvorbildung studierte er Mathematik und Naturwissenschaften. Seine erste Anstellung fand er als Rektor der Bürgerschule in Pillau im Jahre 1862; in gleicher Stellung ging er im Jahre 1867 nach Wollin in Pommern. An diesen beiden Orten hat Lampe Rudern und Segeln, wenn auch nicht im sport-

lichen Sinne, kennen und schätzen gelernt. Im Jahre 1868 wurde er als Prorektor an das Progymnasium zu Ohlau berufen. Rudersport wurde hier nicht betrieben, auch sonst geschah für die Ausbildung der Schüler hinsichtlich der körperlichen Erziehung wenig, was Lampe, der selbst heranwachsende Kinder hatte, schwer empfand. Als nun im Jahre 1879 sein ältester Sohn, der bis dahin bei den Großeltern in Wollin aufgewachsen war und sich auf der Diebenow und dem Haff zur Wasserratte ausgebildet hatte, nach Ohlau ins Elternhaus zurückkehrte, setzte sich Lampes Empfinden, daß für die körperliche Erziehung der Schüler zu wenig getan werde, in die Tat um, und er gründete den Ohlauer Gymnasial-Ruderverein „*Navia*.“ Lampe legte von vornherein den Schwerpunkt auf das sogenannte Tourenfahren. Neben den wöchentlichen Übungsfahrten (Mittwochs und Sonnabends) wurde, wenn möglich am Sonntag, eine Tour nach den benachbarten Städten (z. B. nach Brieg stromaufwärts oder in den Oberwald nach Jeltsch stromabwärts) unternommen.

Das Provinzialschulkollegium zu Breslau stand zunächst Lampes Unternehmen skeptisch gegenüber, auch das Ohlauer Lehrerkollegium wollte sich nicht mit der Sache befreunden, da ein jeder der vorgefaßten Meinung war, daß die Schüler, die Mitglieder des Rudervereins wären, in ihren Leistungen auf der Schulbank zurückgehen müßten. Nach und nach nahm dieses Mißtrauen ab. Lampe konnte statistisch belegen, daß die Mitglieder des Rudervereins zu den besseren Schülern gehörten, daß sie gut verfeßt wurden und ein gutes Abgangsexamen machten. „Aber auch wir Schüler waren durchdrungen von dem Bewußtsein“ — so schreibt mir Lampes Sohn —, „daß wir durch pflichttreue Arbeit meinem Vater die Verantwortung gegenüber dem Provinzial-Schulkollegium wie dem Ohlauer Gymnasial-Kollegium erleichtern müßten.“ Professor Eulenburg, Inspizient des Schülerturnens, besuchte zweimal das Ohlauer Gymnasium; er überzeugte sich, daß die Leistungen der Schüler im Turnen unter dem Ruderbetrieb nicht litten, und er berichtete demzufolge höchst anerkennend über die Leistungen der Schüler im Rudern und über den ganzen Ruderbetrieb an seinen Chef, den Kultusminister von G o s s l e r, der selbst ein warmer Fürsprecher der Leibesübungen der Jugend war.

Welch gesunder, frischer Sinn die Mitglieder des Rudervereins durchdrang, geht am besten aus den Rudertliedern hervor, die von einigen Mitgliedern gedichtet und bei den Fahrten fleißig gesungen wurden. Lampe hatte seine helle Freude an den Liedern, sie kamen zum Teil zum Druck

in dem Buche „Ruder- und Segel-Lieder“, das im Verlag des „Wassersport“ SW. 48, Friedrichstr. 240/241 erschienen ist. Mit der Wiedergabe von zwei der besten Lieder glaube ich allen Wanderruderern einen Gefallen zu erweisen:

1.

Met.: „Auf, Ihr Brüder, laßt uns wallen.“

„Riemen aus,“ mit froher Seele!
„Vorwärts los!“ mit voller Kraft!
Bringt ein Hoch aus frischer Kehle
Auf die deutsche Ruderschaft!
Durch der Riemen kräft'ge Schläge
Treiben wir das Boot dahin,
Und es weht auf unserm Wege
Frische Luft und froher Sinn.

Plätschernd brechen sich die Wogen
An des Bootes glattem Bord,
Durch der Brücken hohe Wogen
Schießen wir im Fluge fort;
Und an frischen, grünen Matten,
An des Dorfes Häuserreih'
Und an dunklen Waldesshatten
Gleitet unser Boot vorbei.

Wo der Rudersport geheget,
Wo man seine Übung preist,
Da ein frischer Sinn sich reget,
Da gedeihet Leib und Geist.
Zu des Lebens ersten Pflichten
Schöpfen wir aus ihm die Kraft,
Nach des Tagewerks Verrichten
Rudern uns Erholung schafft.

Doch ruft einst zum Kampf zusammen
Kaiser Wilhelm Deutschlands Macht,
Der Begeist'ring heil'ge Flammen
Sind in unj'rer Brust entfacht,

Und es eilt die Ruderjugend
Zu des Vaterlandes Schuß
Mit des Wikings Heldentugend,
Mit des Normanns kühnem Truß.

Drum so lange Pflüge ziehen
Über deutsche Äcker fort,
Soll auf deutschen Strömen blühen
Edler deutscher Rudersport —
Von der Donau klaren Quellen
Bis zum meerumschlungenen Land,
Von des Rheines grünen Wellen
Bis zum fernen Memelstrand!

Schnorrenpfeif, v. R.-Cl. „Olavia“, Dhlau.

2.

Mel.: „Gaudeamus igitur.“

Vivat remigatio,
vivant remigantes!
vivant semper flumina,
fontes, lacus, maria,
scaphae fluitantes!

Floreat Olavia,
crescat in aeternum
sociorum numero,
amico um studio,
vivant sempiternum!

Agite dum socii
Bene remigemus!
Ut in sano corpore
Mentis vim cum robore
Esse comprobemus.

Vivat Guilelmus rex,
patriae tutator!
omniumque remigum
fautor et praesidium
magnus imperator!

Gembus, Mitgl. d. Gym-R.-Cl. „Olavia“.

Durch des Vereins Ferienfahrten, die eine nach Stettin im August 1881, die andere nach Berlin im folgenden Jahre, die allerdings im Boot nur bis zur Mündung des Friedrich Wilhelms-Kanals in die Oder zurückgelegt werden konnte, da der Kanal selbst zurzeit gesperrt war, ferner durch die Fahrt im Jahre 1884 zum zweiten Male nach Stettin, gab er die wirksamsten Anregungen zu weiteren Gründungen von Schülerrudervereinen.

Aber nicht nur um das Schülerrudern, sondern um den gesamten deutschen Rudersport hat sich Lampe hochverdient gemacht. Als er im August 1881 mit einer Schülermannschaft in der Achtergig von Ohlau nach Stettin hinabfuhr, war es ihm aufgefallen, daß auf der Oder zwischen Breslau und Stettin so gar keine Spur vom fröhlichen Rudersport zu bemerken war. In Stettin bei der „Germania“ gastfreundlich aufgenommen, sprach er seine Verwunderung über den Gegensatz aus, in welchem Frankfurt a. O. zu ihrer Namensschwester am Main stehe. Es wurde, um den Frankfurtern eine Anregung zu geben, zwischen Lampe und der Germania für das Jahr 1882 eine Pfingstfahrt nach Frankfurt a. O. verabredet. Man beschloß auch die Rudervereine von Breslau, Berlin und die anderen Stettiner Vereine zu dieser Zusammenkunft aufzufordern. Das Resultat der darauf zwischen den drei Städten beginnenden Korrespondenzen war der Frankfurter Rudertag, der Vorläufer des deutschen Ruderverbandes. Am ersten Pfingstfeiertag, am 28. Mai 1882, trafen 3 Mannschaften des „Berliner Ruderklub“, je ein Vierer des „Berliner Ruderverein“, „Neptun“ und „Netti“, „Germania“-Stettin mit einem Achtriemer, „Erster Breslauer Ruderverein“ mit einem Vierer in Frankfurt a. O. ein. Am Nachmittag fand auf der Oder eine Stromparade sämtlicher Boote statt, und am Abend um 8 Uhr wurde der von etwa 80 Personen besuchte erste deutsche Rudertag von Herrn Oberlehrer Dr. Lampe mit einer begeisterten Ansprache eröffnet. Nach einem kurzen Rückblick auf den Entwicklungsgang unserer Nation bedauerte der Redner, daß man im gegenwärtigen geistigen Zeitalter alles Heil von der Wissenschaft erwarte, die aber, da sie nur den Geist des Menschen, nicht aber auch dessen Körper in Anspruch nehme, eine harmonische Bildung allein nicht zu geben imstande sei. Die Hellenen seien zu einer harmonischen Bildung einzig und allein nur dadurch gekommen, daß sie den Leib ebenso in Zucht nahmen wie den Geist. Der ästhetische und pädagogische Wert der Gymnastik werde überhaupt noch vielfach unterschätzt. Es könne der Körper nicht gebildet werden, ohne daß nicht auch zugleich damit eine Bildung des Geistes stattfinde, denn alle

männlichen Tugenden werden durch die Gymnastik entwickelt und gehoben, und das Beherrschen seiner Glieder schließt gleichzeitig eine geistige Zucht in sich. Den besten Beweis hierfür böten die Analphabeten, bei denen die strenge militärische Gymnastik sichtlich Erfolge auch in geistiger Beziehung erziele. Nachdem Lampe des weiteren nachgewiesen, daß alle die Uebelstände, unter denen die heranwachsende Jugend leide, nicht so der Schule als vielmehr dem ganzen System der Erziehung zur Last fallen und daß die zwei wöchentlichen Turnstunden gegenüber der geistigen Belastung gar nichts bedeuten, daß ferner einseitige Geistesbildung weder die Moral noch die zunächst angestrebte Intelligenz garantieren, pries er den Rudersport als einen der schönsten Zweige der Gymnastik; denn so einfach auch die Körperbewegungen beim Rudern seien, so durchgreifend seien dieselben auf die Bildung des ganzen Muskelsystems. Nachdem Lampe noch einige Bedenken und unrichtige Auffassungen, welche dem Sport entgegenständen, widerlegt hatte, stellte er zum Schluß den Antrag, eine Kommission zu wählen, welche mit der Gründung eines Rudervereins in Frankfurt a. D. vorgehen solle. Sein Vorschlag wurde mit Begeisterung aufgenommen, der erste Juni 1882 ist der Geburtstag des „Frankfurter Ruderklub von 1882“. Am selben Orte erfolgte die Gründung eines zweiten Vereins am 27. Juni 1889.

Am Realgymnasium war aber bereits am 26. Mai vor dem Pfingstfeste der Schüler-Ruderverein „Triton“ gegründet worden, der in inniger Kameradschaft mit der „Navia“ erstarkte, im Jahre 1885 die erste deutsche Schüler-Regatta (siehe Abschnitt „Wettrudern“) leitete und im verflossenen Sommer sein 25jähriges Bestehen in vollster Kraft und Gesundheit feiern durfte. — Die nächsten auf Lampes Vorgehen und Anspornen zurückzuführenden Gründungen sind: im selben Jahre der Ruderverein am Kgl. Gymnasium zu Neuwied, im Jahre 1884 der Ruderverein am Gymnasium zu Frankfurt a. D., die „Borussia“ am Kgl. Gymnasium zu Stettin im Jahre 1884 und im selben Jahre der Verein am Gymnasium zu Guben, der aber wegen schwieriger Wasserverhältnisse bald wieder einging; es wurde ferner gerudert von Schülern am Friedrich Wilhelm-Gymnasium in Berlin und am Realgymnasium in Potsdam. Wenn auch an diesen beiden Anstalten einstweilen noch keine eigentlichen Rudervereine bestanden, so kann man immerhin als einen Erfolg von Lampes unmittelbarer Einwirkung ansehen, daß im Jahre 1885 doch bereits an zehn höheren Lehranstalten überhaupt gerudert wurde.

Vergeblich versuchte Lampe, auch an den Universitäten die Liebe für

den Rudersport zu erwecken und zwischen denselben, nach dem Beispiel Englands, Wettkämpfe zustande zu bringen. Wohl folgte der Akademische Turnverein in Breslau begeistert seiner Anregung und gründete im Jahre 1882 eine Ruderriege, blieb aber mit diesem Beispiel in den deutschen akademischen Kreisen alle'n. Einem mächtigeren Beschützer und Förderer des Rudersportes blieb es vorbehalten, bahnbrechend auch auf diese Kreise einzuwirken. Lampe erlag, leider allzufrüh für das fernere Bestehen seiner „Clavia“, im Sommer 1887 in Salzbrunn plötzlich e'nem Herzschlag. Im Kollegium des Ohlauer Gymnasiums fand sich kein Nachfolger, der die Leitung des Rudervereins hätte übernehmen können, und da die Mitgliederzahl wegen geringeren Besuches des Ohlauer Gymnasiums an und für sich zurückging, löste sich der Verein auf. Die schönste Ehrung für Lampe würde es sein, wenn nach nun mehr zwanzig Jahren die alte „Clavia“ sich von neuem aufbauen und der kerngesunde Ruderbetrieb und die alten fröhlichen Gefänge die heutige Jugend wiederum zu inniger Kameradschaft zusammenführen möchten, wie es bei den Vätern einst geschah!*)

Welches Ansehen Lampe in den Kreisen deutscher Ruderer genoss, zeigt der ihm im „Wassersport“ gewidmete Nachruf, der ihn feiert als einen Mann, in dessen Herzen die Liebe zum Rudersport blühte, wie selten bei einem anderen. „Begabt mit zündender Beredsamkeit in Sprache und Schrift, war Dr. Lampe einer der eifrigsten Apostel für die Verbreitung des Rudersportes in Deutschland. Er war überall zur Stelle, wo es galt, der Erziehung der Jugend auf vernunftgemäßer Grundlage das Wort zu reden, gegenüber dem bei vielen alten Schulpedanten eingerissenen Pöppel, nur Gelehrsamkeit und toten Wissensballast ihren Scholaren einzupauken und darüber alle Leibesübungen als überflüssig zu erachten.“

Mit Lampes Hinscheiden erlosch zwar der Rudersport am Gymnasium zu Ohlau, aber die Saat, die er in den verschiedensten Gegenden Deutschlands ausgesät hatte, ließ sich nicht mehr austrotten, wenn sie auch noch vielfach für Unkraut gehalten und niedergehalten wurde; ihre Wurzeln verzweigten sich im nächsten Jahrzehnt weiter und weiter, immer wartend auf eine günstige Gelegenheit und Sonnenschein, um hervorzubrechen und zur Blüte zu gelangen.

In unserer Reichshauptstadt war der einzige Träger und Erhalter dieses Gedankens Professor **W a g n e r**, Oberlehrer am Königl. Friedrich

*) Während diese Zeilen gedruckt wurden, ist mein Wunsch in Erfüllung gegangen. Die „Clavia“ ist von Herrn Professor Dr. Hense, Gymnasialdirektor in Ohlau, am 27. Januar 1908 neu gegründet worden. D. R.

Wilhelm-Gymnasium, der mit der Einführung des Ruderns an seiner Anstalt am 1. Juni 1884 begonnen hatte. Er hat dasselbe geleitet bis zum Jahre 1898 und ist bis zu seinem im Jahre 1903 erfolgten Tode für die Entwicklung des Schülerruderns unserer Reichshauptstadt der maßgebende



Abb. 3. Friedrich Wagner.

Faktor gewesen. Geboren war er am 4. Juli 1845 zu Reichenbach in Schlesien, er erhielt seine gymnasiale Ausbildung auf dem Magdalenenum in Breslau und dem Gymnasium zu Schweidnitz und studierte auf den Universitäten Breslau und Berlin alte Sprachen, Geschichte und Erdkunde. An dem Feldzuge gegen Österreich nahm er als freiwilliger Krankenpfleger teil. Im Sommer 1869 legte er in Berlin die Oberlehrerprüfung ab und erwarb sich in Göttingen den philosophischen Doktorgrad. Ostern 1871 wurde er als Ordentlicher Lehrer am Königl. Friedrich Wilhelm - Gymnasium angestellt. Die Ver-

dienste, die Wagner als Lehrer sich um die ihm untergeordneten Schüler erworben hat, diese zu schildern, kann nicht meine Aufgabe sein; es möge genügen, zu sagen, daß er sich nicht nur dem Unterricht, sondern auch der Erziehung der Schüler in hervorragender Pflichttreue widmete, und namentlich galt sein Interesse der körperlichen Erziehung derselben. Er leitete bis wenige Jahre vor seinem Tode den gesamten Turnunterricht,

war Protektor des Schwimmvereins, Rudervereins und des Musikvereins. Es gab wohl kaum eine zweite Anstalt, an der in so ausreichender Weise die Schüler angehalten wurden, sich in ihrer Freizeit zu beschäftigen, ganz abgesehen von den Privatbestrebungen, die darauf hingingen, den wissenschaftlichen Sinn der Schüler anzuregen und zu vertiefen. Ich kann auch hier nicht eingehen auf die eigenartige Leitung des Turnunterrichts, dem Wagners Interesse in erster Linie galt. Mit diesem Betrieb in innigem Zusammenhang aber steht die Gründung des Rudervereins. Denn er sollte nicht nur, wie an anderen Orten, den Sinn der Schüler ablenken von schädlichen Dingen — dazu bedurfte es des Ruderns nicht am Friedrich-Wilhelms-Gymnasium — nein, das Rudern sollte, nach Wagners eigenen Worten dem Verfasser gegenüber, „für die guten Turner eine Belohnung sein“; „sie sollen Gelegenheit haben, den Schweiß und Staub, den sie zum Besten des Ganzen auf dem Turnplatz in der Hasenheide willig auf sich genommen haben, abzubaden in der reinen Luft über dem Wasser“.

Da Wagner von Anfang an bestrebt war, das Schülerrudern in den Rahmen der Schuleinrichtung aufs engste einzufügen, vertraute er seine Schüler keinem Ruderverein zur Ausbildung an, sondern lernte selbst nebst einem Kollegen das Rudern bei dem „Ruderverein von 1876“. Gern nahm er zwar die Hilfe sportserfahrener Herren in Anspruch, aber erst nach mehreren Jahren zwangen ihn die Verhältnisse, mit seinen Schülern die Gaisfreundschaft der Rudergesellschaft „Viktoria“ anzunehmen. Während der ersten Jahre hatte man sich mit der Unterkunft des Bootes auf dem Platz eines Bootbauers begnügt. Aber auch fernerhin hielt Wagner doch streng auf Absonderung seiner Schüler von dem sonstigen Herren-Ruderbetrieb, da er wohl von der Methode gewinnen, aber die Schüler nicht zu Sportsleuten erziehen wollte. Im Zusammenhang mit diesen Ansichten erklärt es sich auch, daß die Ruderer in den ersten Jahren keinen eigentlichen Ruderverein bildeten, sondern nur mehr eine lose Vereinigung von Ruderfreunden. Daß der Ruderbetrieb des Friedrich-Wilhelms-Gymnasium unter diesem Gesichtspunkte keine große Entwicklung und Ausdehnung nehmen konnte, lag auf der Hand, und so ist es begreiflich, daß während des ersten Jahrzehntes der Besitz eines Bootes, natürlich eines breiten, sicheren, schweren Tourenbootes, dem Anspruch vollauf genügte, da Wagner ja auf sportliche Leistungen keinerlei Wert legte. Dieses erste von Winsler gebaute Boot „Friedrich Wilhelm“ war eine Dollensechsergig aus Eiche; es verbrannte in der Werkstatt des Bootsbauers und wurde 1886 durch eine Dollenvierergig von 10 m Länge und 1,20 m Breite, von Winsler ersetzt.

Erst im Jahre 1894 folgte man den geänderten Zeitverhältnissen und taufte ein leichtes Boot von modernem Typ auf den Namen „Kaiser“.

Daß der Ruderbetrieb mit dem Boote „Friedrich Wilhelm“ während der ersten zehn Jahre seines Bestehens auf die anderen Anstalten Berlins ohne Einfluß geblieben war, ist leicht verständlich. Wagner ging eben so ganz in dem Wohl und Weh seiner eigenen Schule auf, daß es ihm zunächst gänzlich fern lag, die hervorragend erzieherische Bedeutung des Ruderns zum Besten der gesamten Jugend zu verwerten und für seine Ausdehnung werbend aufzutreten. Mit welchen Schwierigkeiten die nun einmal eingeleitete Bewegung zu kämpfen hatte, kann man aus dem Umstand folgern, daß während der nächsten zehn Jahre einzig drei Anstalten der werbenden Kraft benachbarter Rudervereine folgten: 1890 die Thomasschule in Leipzig, 1891 das Königl. Gymnasium zu Garz an der Oder und 1892 das Städt. Leibniz-Gymnasium in Berlin; und diese Veranstellungen waren wohl dem Umschwung in den Ansichten der leitenden Kreise zuzuschreiben, der eine Folge war der Anregung, die hinsichtlich der Wertschätzung der körperlichen Erziehung in der von Seiner Majestät im Jahre 1891 einberufenen Schulkonferenz zutage trat. Doch erst das persönliche Eingreifen unseres Kaisers, der am 27. Januar 1895 gleichzeitig für akademische Ruderer und für die Schüler der höheren Lehranstalten Berlins zwei wertvolle Preise stiftete, gab sowohl dem akademischen wie dem Schülerrudern einen nachhaltigen Ansporn. Für das Schülerrudern brach „der Sommer einer besseren Zeit“ an, auf den Lampe prophetisch hingewiesen hatte, im „Wasserport“ 1884, Nr. 13: „Gewiß ist der Staat der große berufene Erzieher der vaterländischen Jugend; mit seiner Machtfülle ist Vieles und Großes durchführbar, besonders wenn es sich darum handelt, energisch durchzugreifen und die Faulheit vom Lotterbett der Vorurteile aufzuschrecken. Aber es ist auch nicht zu leugnen, daß es immer etwas lange dauert, ehe das große Verwaltungswerkzeug zu einem regelrechten und sicheren Gange instand gesetzt ist. Deshalb ist von hohem Wert, daß das beweglichere Element der Privatvereine dem großen Zuge des Ganzen vorausseilt, den ersten Schwalben ähnlich, welche den Sommer einer besseren Zeit ankündigen.“

Schon im Sommer 1895 stellten sich für den Wettbewerb um den Kaiserpreis zu der Grünauer Regatta die Boote von acht Berliner höheren Lehranstalten; es waren dies:

- das Luisenstädtische Realgymnasium,
- das Andreas-Realgymnasium,

die Friedrich Werdersche Oberrealschule,
das Friedrich Wilhelms-Gymnasium,
das Königstädtische Realgymnasium,
das Leibniz-Gymnasium,
das Friedrichs-Realgymnasium,
das Luise-Gymnasium.

An einem Vortrennen nahm auch die I. Realschule teil.

Zur selben Zeit hatte auch das Kaiserin Augusta-Gymnasium in Charlottenburg mit dem Rudern begonnen. Die Zahl der rudern den Schüler der Berliner höheren Lehranstalten betrug damals 122. Das Zustandekommen der Regatta war das Verdienst des Professors Wagner und der Berliner Rudervereine, die bereitwilligst die Schüler sämtlicher Anstalten mit Booten unterstützt und auch das Training übernommen hatten.

Die von Seiner Majestät gegebene Anregung hatte naturgemäß zunächst den Berliner Anstalten einen Anstoß gegeben, beeinflusste aber auch die Provinzen, so daß hier und da neue Vereine auftauchten, die Neugründungen blieben im Großen und Ganzen indessen vereinzelt; eine rühmliche Ausnahme machten die Rheinprovinz und die Provinz Posen. Und es wuchs nun doch die Zahl der rudern den Anstalten bis zum Jahre 1902 in Deutschland allmählich auf 58 an. In Berlin machte das Schülerrudern geringe Fortschritte, obgleich am 27. Januar 1898 der Kaiser den höheren Lehranstalten Berlins die Mittel zum Bau eines Schülerbootshauses geschenkt hatte, um die Berliner Schüler von den Rudervereinen zu trennen und selbständig zu machen. Den Anstalten, welche bis 1895 das Rudern eingeführt hatten, schloß sich nur noch das Kgl. Wilhelms-Gymnasium im Jahre 1900 an. In den höheren maßgebenden Stellungen war man bestrebt, diesem Stillstand in der Entwicklung des Schülerruderns ein Ende zu machen, und man berief zu diesem Zweck Professor Widenhagen aus Rendsburg an das Kgl. Prinz Heinrichs-Gymnasium zu Schöneberg bei Berlin. Professor Widenhagen, der Nachfolger Schulthes in der Leitung des Rendsburger Primaner-Ruderklubs, hatte 1903 eine Denkschrift veröffentlicht, welche auf Grund amtlicher Berichte der Direktoren und Protoktoren die mit dem Ruderbetrieb gemachten Erfahrungen zusammenfaßte und so ein höchst erfreuliches Gesamtbild des Schülerruderns der Öffentlichkeit vorlegte. Professor Hermann Widenhagen, geboren am 11. April 1849 zu Leubingen in Thüringen, erhielt seine Schulbildung auf der Landesschule Pforta, studierte, nachdem er den Krieg gegen Frankreich mitgemacht, in Leipzig, Greifswald und Kiel

Philologie und Geschichte, wirkte dann einige Jahre an höheren Schulen Hamburgs und Wandsbets, und seit 1880 am Gymnasium zu Rendsburg. 1903 wurde er an das Königl. Prinz Heinrichs-Gymnasium zu Berlin-Schöneberg berufen. — Widenhagens Tätigkeit liegt besonders auf dem



Abb. 4. Hermann Widenhagen.

Gebiete der körperlichen und sportlichen Erziehung. Als Student in Greifswald gründete er mit Gleichstrebenden den noch heute blühenden akademischen Turnverein und war selbst erster Vorturner. In Rendsburg leitete er neben seiner wissenschaftlichen Tätigkeit auch das Schulturnen und übernahm das Protektorat des eben gegründeten Primaner-Ruderklubs, welches er 23 Jahre behalten hat. Als Vorsitzender des Nordalbingischen Turnlehrervereins richtete er u. a. die Provinzial-Banner-Wettkämpfe ein und gründete eine noch heute unter dem Titel „Körper und Geist“ weitverbreitete Zeitschrift.

1892 wurde er Mitgründer und bald darauf Vorstandsmitglied des Vereinsverbandes „Zentralausschuß zur Förderung der Volks- und Jugendspiele in Deutschland“. Unter seinen schriftstellerischen Arbeiten mag hier erwähnt werden „der Rendsburger Primaner-Ruderklub, ein Bild aus dem Schülervereinsleben“, 1900, und „Das Rudern an den höheren Schulen Deutschlands“, 1903.

Gleichzeitig trat das Ministerium energisch für das Schülerrudern ein. Zwar wurden im Jahre 1903 vom Abgeordnetenhaus die Mittel zum Bau eines Bootshauses für die Berliner Anstalten abgelehnt; aber schon im Jahre 1904 wurden zum ersten Male 30 000 M. als jährliche Unterstützungssumme für das Schülerrudern in Preußen bewilligt. Dem Provinzial-Schulkollegium zu Berlin gelang es, mit den vorhandenen Mitteln den Kauf des



Abb. 5. Einweihung des Bootshauses des Schüler-Rudervereins „Wannsee“ in Gegenwart Sr. Kgl. Hoheit des Kronprinzen.

Bootshauses in Niederschöneweide zu ermöglichen und dort zehn Anstalten unterzubringen. Widenhagen war unterdessen unermüdblich tätig, die westlichen Vororte Berlins zum Zusammenschluß zu veranlassen. Der Erfolg seiner Tätigkeit war die Rudervereinigung der westlichen Vororte Friedenau, Groß-Lichterfelde, Steglitz, Schöneberg, Zehlendorf usw. unter dem Namen Schüler-Ruderverein „Wannsee“ mit dem Protektorat des Prinzen Heinrich von Preußen, deren Boothaus im Mai 1907 feierlich in Anwesenheit des Kronprinzen eingeweiht wurde.

Und auch außerhalb des Umkreises Berlins war Widenhagen bemüht, das Interesse für das Schülerrudern zu erweitern: Vorträge, die er den versammelten Lehrern und Schülern Königsbergs i. Pr., im Gymnasiallehrer-Berein der Provinz Brandenburg und in Hamburg hielt, führten zu dem schönen Ergebnis, daß in Königsberg sich die „Rudervereinigung der Schüler der höheren Lehranstalten“ unter dem Direktorat des Herrn Gymnasialdirektors Wagner auftrat, fast an allen Schulen Brandenburgs das Rudern Aufnahme fand und in Hamburg von der obersten Schulbehörde allen größeren Rudervereinen gestattet wurde, Jugendabteilungen für die Schüler der höheren Lehranstalten einzurichten.

Daß nunmehr das Schülerrudern sich seinen gebührenden Platz an der Sonne errungen hat, macht sich allenthalben in allen Provinzen seit 1903 geltend. Wie die Pilze schossen die Schüler-Rudervereine empor, so daß in den nun folgenden Jahren etwa 100 neue Vereine allein in Preußen gegründet wurden. Und auch die übrigen deutschen Staaten folgten, wenn auch langsam, dem gegebenen Beispiel. Noch sind in den süddeutschen Staaten die Schüler in der Jugendabteilung der Herren-Rudervereine zu finden; aber mit der Erstarkung des Schülerruderns wird wohl auch dort die Schule die Pflege des Ruderns selbständig in die Hand nehmen. Wir zählen zurzeit in ganz Deutschland 180 höhere Lehranstalten, an denen das Rudern Eingang gefunden hat (siehe Abschnitt IX). — Im Mai dieses Jahres wird in Wannsee unter Widenhagens Leitung der erste Ruderkursus für Oberlehrer der preussischen Monarchie abgehalten werden.

Nach Schluß dieser Darlegung stellte der Redner an die Schüler, die mit Interesse seinen Worten gefolgt waren, die Anfrage, ob sie wohl die Neigung verspürten, auch an ihrer Anstalt einen Schüler-Ruderverein ins Leben treten zu lassen. Es schien, als ob die Schüler nur auf eine derartige Aufforderung gewartet hätten, denn es meldeten sich Bereitwillige in stattlicher Anzahl, die auch vermeinten, die Erlaubnis seitens der Eltern, einem Schüler-Ruderverein unter sachgemäßer Leitung anzugehören, als sicher annehmen zu dürfen. Infolgedessen wurde nun die Gründung des Rudervereins als beschlossene Sache angesehen und darauf, wie in den folgenden Abschnitten erzählt wird, das Weitere zur Ausführung dieses Plans in Angriff genommen.

II.

Vereinsgründung und Satzungen.

Acht Tage später. Ein engerer Kreis von Interessenten, 22 Schüler der oberen Klassen, versammelten sich behufs Gründung des Rudervereins und Beratung der Satzungen.

Hinsichtlich der Gestaltung des Rudervereins sind drei Formen zu unterscheiden. Die sogenannte *Ruderriege* gliedert sich mit Erlaubnis des Direktors an einen Herren-Ruderverein als Jugendabteilung an, erhält von letzterem Unterricht im Rudern und wird oft auch von ihm mit Bootsmaterial unterstützt, wofür meistens pro Kopf jährlich ein Beitrag von 10—15 M. gezahlt wird.

Bei eigenem Bootsmaterial zahlt die Schule eine geringere Miete, etwa 100 M. jährlich, für Benutzung der Bootslager (so z. B. in Posen). Die *selbständigen* Vereine werden entweder von einem sachkundigen Lehrer geleitet, oder durch einen aus der Mitgliederzahl gewählten, dazu geeigneten Vorsitzenden, der dem Direktor unmittelbar verantwortlich ist; oder auch ein Lehrer übernimmt als Vertrauensmann die Aufsicht und die Vertretung des Vereins nach außen, während der Schüler-Vorsitzende alle inneren Vereinsangelegenheiten mit den Vorstandsmitgliedern regelt, Versammlungen einberuft und leitet. Welcher Form von diesen beiden letzteren man den Vorzug geben soll, wird immer von den örtlichen Anstaltsverhältnissen abhängen. Besitzt der betreffende Lehrer, der das Protektorat übernimmt, in allen Ruderangelegenheiten Sachkenntnis, so wird der Verein am besten sich seiner Leitung unterwerfen, anderenfalls ist die Wahl eines Schüler-Vorsitzenden mit größter Sorgfalt zu treffen, da er gewissermaßen die Seele des Ganzen sein soll und von seinem Leitungsgeschick das Wohl und Wehe des Vereins abhängt.

Der „Schriftführer“ soll ein recht gewissenhafter Charakter sein und auch eine gewisse Autorität auf Grund seiner Begabung und Stellung in der Schule voraussetzen dürfen. Wird der Verein von einem Lehrer geleitet, so muß der Schriftführer den betreffenden Herrn vertreten können,

daher auch einige Redegewandtheit besitzen. Er hat die Mitgliederliste und über die laufenden Vorgänge ein Tagebuch zu führen, in den Sitzungen das Protokoll aufzunehmen und am Schlusse des Jahres dem Direktor einen Jahresbericht einzureichen.

Dem „Fahrwart“ liegt je nach Stellung des Protektors zum Verein die Ausbildung der Ruderer ob; er hat die tägliche Beschäftigung der älteren Mannschaften zu regeln, die jüngeren Mannschaften auszubilden, mit oder ohne Anleitung des Protektors, und für die richtige Führung des Fahrtenbuches Sorge zu tragen, nach welchem am Schluß des Jahres eine gesamtliche Übersicht über die Rudertätigkeit zu geben ist (d. i. die Zahl der von jedem Ruderer zurückgelegten Fahrten und Kilometer).

Der „Zeugwart“ hat für die Instandhaltung des Bootsmaterials zu sorgen, sowie auch sämtliches lose Gerät zu verwalten und auf Ordnung in den Umkleieräumen und Kleiderschränken zu achten.

Der „Kassenwart“ muß ein sehr zuverlässiger und gewissenhafter Schüler sein, lieber etwas pedantisch als zu weitherzig veranlagt, da sonst nur zu leicht die Rückstände anwachsen; er hat jederzeit dem die Aufsicht führenden Lehrer Rechenschaft über seine Kasse zu geben und den Vorkostbestand von einer gewissen Höhe an auf der Sparkasse festzulegen. Am Schluß des Jahres reicht er dem Direktor einen Kassenabschluß ein.

Nachdem man sich am Realgymnasium zu B. über die Gestaltung des Vereins geeinigt und den die Versammlung leitenden Lehrer zum Protektor gewählt hatte, schritt man zum Entwurf der Satzungen. Dieselben erhielten folgende Fassung:

Satzungen.

A. Allgemeines.

§ 1.

Der Verein: „(Name)“ am Realgymnasium zu B., gegründet am 18. Oktober 190 ., stellt sich die Kräftigung des Körpers durch sportgerechtes Rudern und die Pflege kameradschaftlichen Sinnes zur Aufgabe.

§ 2.

Zum Eintritt in den Verein sind Primaner und Sekundaner berechtigt. Die Meldung erfolgt schriftlich an den Protektor (§ 5); derselben ist beizufügen:

1. eine schriftliche Erlaubnis des Vaters bzw. Vormundes;
2. die Erklärung, Freischwimmer zu sein.

Über die Aufnahme entscheidet der Vorstand; dieselbe bedarf der Bestätigung durch den Herrn Direktor. Der definitiven Aufnahme geht eine Probezeit von 4 Wochen voraus.

§ 3.

Der Eintritt kann gegen ein Eintrittsgeld von 3 M. jederzeit, der Austritt nur am 1. April erfolgen, sofern er nicht durch Ausschluß oder Abgang von der Schule bedingt ist.

§ 4.

Der monatliche Beitrag beträgt 1 M. Die Zahlung geschieht im voraus innerhalb der ersten 7 Tage eines Monats. Wer länger säumt, zahlt 0,25 M. Strafe; wer aber bis zum 15. eines Monats den Beitrag nebst Strafgebld nicht gezahlt hat, kann durch Vorstandsbeschlulß aus dem Verein gewiesen werden. Fallen die ersten sieben Tage in die Ferien, so ist der Beitrag bis zum dritten Tage nach Schulanfang zu zahlen.

§ 5.

Der Verein wird geleitet von einem Lehrer der Anstalt als Protektor und einem aus der Mitte der Mitglieder gewählten Vorstand. Die Wahl findet im Januar statt; es werden gewählt:

- ein Schriftwart,
- ein Kassenwart,
- zwei Fahrwarte,
- ein Zeugwart.

Nach der Wahl ist dem Herrn Direktor die Liste der Gewählten zur Bestätigung vorzulegen. Scheidet ein Vorstandsmitglied im Laufe des Jahres aus, so wird der Vorstand durch Neuwahl ergänzt.

§ 6.

Vorstandssitzungen und allgemeine Versammlungen werden von dem Vorstand im Einverständnis mit dem Protektor nach Bedarf anberaumt. Wer ohne begründete Entschuldigung denselben fernbleibt, zahlt 0,50 M. Strafe. In der Januarversammlung ist vom Schriftführer der Jahresbericht, vom Kassenwart der Kassenabschlulß, vom Fahrwart der Fahrtenbericht vorzulegen.

§ 7.

Fahrten werden nur in Begleitung des Protektors oder seines Stellvertreters und in Übereinstimmung mit der Ruder-Ordnung unternommen.

§ 8.

Satzungsänderungen werden von der Generalversammlung mit $\frac{2}{3}$ Majorität beschlossen und unterliegen der Bestätigung durch den Herrn Direktor bzw. durch das Provinzial-Schulkollegium.

B. Ruder-Ordnung.

§ 1.

Jeder Ruderer hat sich etwa 10 Minuten vor Beginn der festgesetzten Ruderstunde im Bootshause einzufinden, um die vorgeschriebene Kleidung anzulegen.

§ 2.

Nichter erscheinen zum Rudern muß dem Protektor oder seinem Stellvertreter (Fahrwart) bis spätestens 10 Uhr vormittags angezeigt werden. Wiederholtes unentschuldigtes Fernbleiben kann mit Ausschließung bestraft werden.

§ 3.

Der Steuermann bzw. der Schlagmann hat das Boot klarmachen zu lassen; seinen Weisungen ist unbedingt Folge zu leisten. Er selbst ist verpflichtet, die vorgeschriebene Ruderzeit pünktlich innezuhalten. Nach der Fahrt darf die Mannschaft erst zum Umkleiden abtreten, nachdem das Boot gereinigt, im Bootshaus gelagert und das Material verwahrt ist. Der Steuermann bzw. Schlagmann hat die Fahrt in das Fahrtenbuch einzutragen, ebenso jede etwa vorgekommene zu rügende Ungehörigkeit; auch hat er sofort dem Protektor bzw. dem Zeugwart Anzeige von einer Beschädigung des Bootes oder einem Verlust von Rudermaterial zu machen. Ist ein solcher Schaden durch Verschulden eines Mitgliedes herbeigeführt, so kann dasselbe zum Schadenersatz vom Vorstande herangezogen werden.

§ 4.

Zu jeder nach dem Gutbefinden des Protektors vorzunehmenden gründlichen Reinigung und Instandsetzung der Boote hat sich jedes dazu bestimmte Mitglied pünktlich einzufinden.

S t r a f e n.

Zuspätkommen	0,15 M
Fehlen ohne Entschuldigung	0,50 „
Unzulänges Ausbleiben auf der Fahrt ohne genügende Entschuldigung	0,50 „

C. Bootshaus-Ordnung.

§ 1.

Das Rauchen ist im Bootshause und auf dem Bootshausplatze streng untersagt.

§ 2.

Jedem Mitgliede wird ein Spind angewiesen, das wohlverschlossen zu halten ist. Jedes Kleidungsstück muß mit dem vollen Namen gezeichnet sein.

§ 3.

Das Öffnen fremder Schränke ohne Erlaubnis des Inhabers kann die sofortige Ausschließung aus dem Verein nach sich ziehen.

Nachdem diese Satzungen von der Versammlung angenommen waren, wurden sie nebst dem Entwurf einer Flagge dem Herrn Direktor zur Befestigung vorgelegt, der seinerseits dann die Genehmigung des Provinzial-Schulkollegiums einholte.

Gleichzeitig wurde Festsetzung über die Ruderkleidung in folgender Weise getroffen:

Jedes Mitglied benutzt bei den gewöhnlichen Übungsfahrten:

1. eine blaue baumwollene Ruderhose (für den Sommer),
2. eine blaue wollene Ruderhose (für Frühjahr und Herbst),
3. ein weißes Trikot (ohne Ärmel),
4. einen weißwollenen Sweater,
5. ein Paar schwarze baumwollene lange Strümpfe,
6. eine Mütze in den Vereinsfarben mit dem Vereinsabzeichen,
7. eine Vereinsflagge.

Die Kosten einer einmaligen Ausrüstung stellen sich inkl. Mützenabzeichen und Flagge auf 20 M.

Zum Schluß forderte der Protoktor die Mitglieder für den nächsten freien Nachmittag zu der Besichtigung einer Bootswerft auf.

III.

Die Bootswerft, der Baumeister und seine Boote.

Draußen vor dem Schlesiſchen Tor am Ufer des Rummelsburger Sees wohnt in Stralau, Tunnelstraße 28, auf seinem eigenen Grundstück der Bootsbaumeister Wilhelm Deutsch. Neben Heidtmann-Hamburg, Querſen-Begeſack (Bremen), Leuz-Frankfurt a. M. und Perdeß-Röpenick zurzeit wohl der bedeutendste der deutschen Bootsbaumeister. Wilhelm Deutsch, geboren am 19. November 1862 in Rüdersdorf, trat nach beendeter Schulzeit bei einem Schiffsbauer in die Lehre. Vom 19. Lebensjahr an arbeitete er als Gefelle beim Schiffs- und Bootsbauer Wagner in Rummelsburg. Im Jahre 1885, im Alter von 23 Jahren, gründete



Abb. 6. Bau der „Sechserdollengig“.

er eine eigene Bootswerft — Berlin, Stralauer Allee 13 —, auf der er Segelboote, Motorboote und Ruderboote baute. Nebenan, Stralauer Allee 12, lag die Bootswerft von Wilhelm Kettig, dem späteren Bau-
rat, und außerdem gab es damals noch zwei größere Bootsbauer: Winser und Otto. — Wilhelm Kettig hatte seine Bootswerft 1878 von einem Engländer namens Carrier erworben; im Jahre 1884 übernahm sie der Bootsbauer Pfahler und von letzterem im April 1890 Wilhelm Deutsch, dieser leitete zunächst mit Otto zusammen den Betrieb, dann aber führte Deutsch die Firma „Wilhelm Kettig“ vom Jahre 1891 an allein weiter und brachte sie, nachdem er bald darauf auf sein eigenes Grundstück Tunnel-
straße 28 übergesiedelt war, zur jetzigen Blüte. Wilhelm Deutsch beschäftigt gegenwärtig in seinen Werkstätten 32 Arbeiter (24 Gesellen und 8 Lehrlinge); er stellt alle Arten von Booten her: Segelboote, Gondeln, Ruderboote jeden Typs; seine Werft soll an Leistungsfähigkeit selbst englische Bootswerften schlagen. In erster Linie versieht Deutsch natürlich die Herren-Rudervereine mit Renn- und Übungsbooten; aber was den Bau von Schülerbooten anbetrifft, so sind die Leistungen seiner Werft auch hier erstaunlich und halten gleichen Schritt mit der Entwicklung des Schüler-
ruderns, wie folgende Übersicht zeigt:

Deutsch lieferte allein an höhere Lehranstalten im Jahre:

1900:	6 Viererhalbbauslegergig,
1901:	1 Viererhalbbauslegergig, 1 Sechserdollengig,
1902:	4 Viererhalbbauslegergig, 1 Einsfüller,
1903:	4 Viererhalbbauslegergig, 1 Sechserdollengig,
1904:	10 Viererhalbbauslegergig, 2 Sechserdollengig, 1 Sechserhalbbauslegergig, 2 Doppelfüller,
1905:	12 Viererhalbbauslegergig, 2 Sechserdollengig, 3 Doppelfüller,
1906:	18 Viererhalbbauslegergig, 1 Doppelvierergig, 5 Doppelfüller,

1907: 17 Viererhalbbauslegergigß,
2 Sechserdollengigß,
9 Doppelfuller.

In acht Jahren also lieferte Deutsch höheren Lehranstalten:

71 Viererhalbbauslegergigß,
8 Sechserdollengigß,
1 Sechserhalbbauslegergig,
19 Doppelfuller,
1 Doppelvierergig,
1 Einfuller,

Auf seinem Grundstück steht mit der Front nach der Straße sein vierstöckiges Wohnhaus; im linken Flügel desselben liegt sein Kontor und unter demselben im Erdgeschoß die Schlosserei. Auf dem Hofe, der sich bis hinunter zu dem Rummelsburger See erstreckt, lagern in Schuppen große Vorräte von Balken und Brettern von allerlei beim Bootsbau zur Verarbeitung kommenden Holzarten. Die eigentlichen Werkstätten befinden sich in drei zweistöckigen Fachbauwerken. Jedes Gebäude enthält eine obere und eine untere Werkstatt. Der größte Raum, 24 m lang und 11 m breit, dient als Lackier- und Lagerraum. Gegen Ende des Winters liegen hier auf Böden und hängen in Tragebändern unter der Decke Duzende von Rennbooten und Übungsbooten: das Resultat der Winterarbeit.

Von eigentlichen Bootswerkstätten sind 4 vorhanden in verschiedenen Ausdehnungen. Die größte hat eine Länge von 22 m und eine Breite von 8 m, hier werden die Rennachter gebaut, die mit den besten englischen konkurrieren können. Die nächsten kleineren Werkstätten sind 15 m lang und 6 m breit; das sind die Räume, in denen die Rennvierer, Touren-Sechser und -Vierer das Licht der Welt erblicken, also auch das Material der Schülerrudervereine. Die kleinste Werkstatt ist nur 8 m lang und 4 m breit, sie dient zum Bau kleinerer Boote, Einfuller und Gondeln.

Die Boote.

Wie wir sehen, baut Wilhelm Deutsch von Ruderbooten Renn- und Tourenboote. Der wesentlichste Unterschied beider Bootsgattungen ist heute, nachdem das Dollerrennboot von den deutschen Regattaplätzen verschwunden ist, gegeben durch die Breite des Bootes. Die Breite des Tourenbootes bewegt sich zwischen 75 und 130 cm, die Breite des Rennbootes dagegen nur zwischen 25 und 60 cm; denn die Breite des Bootes ist bedingt durch den Zweck, den dasselbe zu erfüllen hat. Zum Wander-

rudern muß man sich eines infolge seiner Breite stabilen Bootes, zum Rennen eines möglichst leichten schmalen Bootes bedienen. Ob dies Boot eine glatte oder eine geklinkerte Außenhaut hat, ist für den Zweck nicht ausschlaggebend, wenn man auch heute allgemein für das Rennboot eine glatte Außenhaut vorzieht. Das eigentliche Tourenboot, das alle Bedingungen erfüllt, die man vernünftigerweise stets an ein Boot stellen sollte, dem man nicht nur auf Tage, sondern auch oft auf Wochen sein liebes

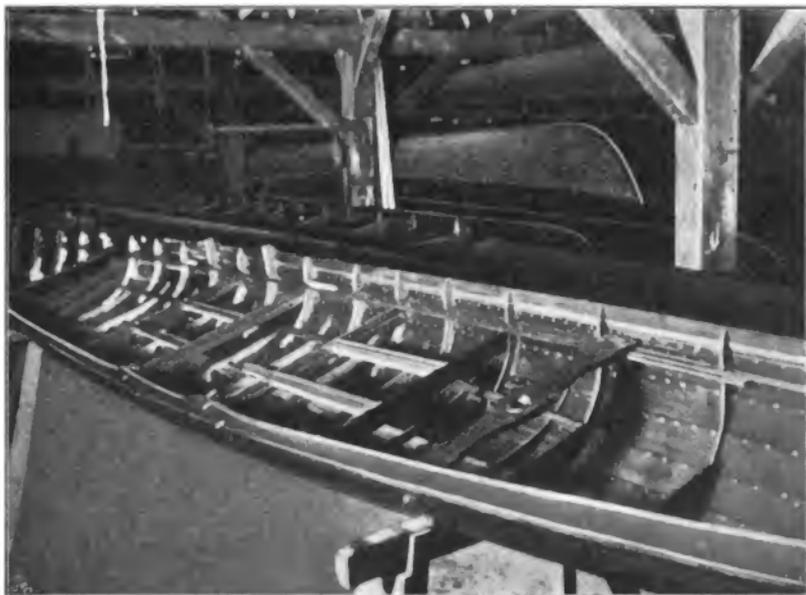


Abb. 7. Ladier- und Lagerraum.

Ich anvertraut, ist das Dollenboot. Infolge seiner Breite von 125 cm und seiner Länge von 13 m als Sechserdollengig oder von 10 m als Viererdollengig, besitzt es die Stabilität, die auf der Tour sowohl ein gefahrloses Wechseln der Plätze, als auch bei günstigem Winde die Führung eines Segels gestattet; andererseits erlaubt seine Breite das Verlegen der Ruderdollen, also das Verlegen des Stützpunktes des Riemens auf den Bord des Bootes, so daß es durch jeden Brückendurchlaß von etwa 1,5 m Breite hindurchschlüpfen kann, wo andere schmalere, aber mit sogenannten Auslegern versehene Boote unweigerlich hängen bleiben würden; wird dann der Ausleger weggerissen, so ist es für einige Zeit mit dem Wanderrudern vorbei!

Neben der Sechserdollengig und Viererdollengig hat namentlich im Anfange des Schülerruderns die Achterdollengig für größere Wanderfahrten Verwendung gefunden. So legten Lampe seine Fahrten von Dhlau nach Stettin und die Bromberger Realgymnasiasten die Fahrten von Bromberg nach Danzig und Berlin in der Achterdollengig zurück, ja, die Rendsburger und die Stettiner Borussen bedienten sich anfangs sogar einer Zehnerdollengig! Zu kleineren Touren verwendet man heute meistens Halbauslegerboote, d. h. Boote, die wegen ihrer Breite von 75—95 cm dazu zwingen, den Stülpunkt der Riemen mittels eiserner Ausleger über den Bord hinaus zu verlegen. Je nach der Breite des Bootes sind Viertel-, Halb- und Ganzausleger erforderlich. Letztere sind ein Kennzeichen des heutigen Rennbootes. Als Halbausleger finden für Touren die Viererhalbauslegergig und die Doppelzweiergig viel Verwendung. Wie schon oben gesagt ist, verdienen Dollenboote für Touren den Vorzug, was ohne weiteres beim Betrachten beider Boote einleuchtet; aber die größere Geschwindigkeit der schmaleren Halbausleger reizt noch immer diejenigen Wanderruderer, die sich beim Wandern zum Kilometerfresser ausbilden wollen, letztere vorzuziehen.

Wenn man nun, wie wir gesehen haben, je nachdem ein Boot die Dollen an Bord oder auf einem Ausleger trägt, Dollenboot und Auslegerboot unterscheidet, so ergibt sich ein zweiter Unterschied der Benennung aus der Art des Ruderns, ob nämlich gerient oder gestullt wird. „Riemen“ heißt mit beiden Händen ein langes Ruder, „Stullen“ in jeder Hand ein entsprechend kürzeres Ruder führen. Stullboote tragen in der Regel Ausleger, abgesehen von den sogenannten Schmalz gondeln, die ja nicht zu den eigentlichen Sportsbooten zählen. Da nun auch die Bootsgattungen sich nach der Zahl der Ruderer unterscheiden, so ergeben sich folgende Klassen:

Rennboote: Übungsboote:

A. Riemenboote.

Achter = 8 r.	Achter-Halbauslegergig,
	Sechser- „
Vierer = 4 r.	Vierer- „
Zweier = 2 r.	Zweier- „
	Sechser-Dollengig,
	Vierer- „
	Zweier- „

B. Skiffboote.

Doppelachter = Dp. 8 r.	Doppelachtergig,
Doppelvierer = Dp. 4 r.	Doppelvierergig, Doppeldreiergig,
Doppelzweier = Dp. 2 r.	Doppelzweiergig,
Einer = 1 r.	Einskuller, Skiff.

Von einer ausführlichen Besprechung der eigentlichen Rennboote ist hier abgesehen, insofern für das Wettrudern an den höheren Lehranstalten Berlins der Kaiserliche Erlass vom 27. Januar 1898 die Benutzung eigentlicher Rennboote ausschließt. Auch ist, wie wir später im VI. Kapitel zeigen wollen, die den Schülern für die Ruderübung zur Verfügung stehende Zeit im allgemeinen nicht ausreichend, um wirklich Ersprießliches im Rennboot leisten zu können. Unter besonders günstigen Umständen, namentlich bei günstiger Lage des Bootshauses, hat man freilich mitunter auch Schüler, die den Jugendabteilungen der Herren-Rudervereine angehören, in das Rennboot gesetzt und gute Erfolge erzielt. Es möge genügen, zu wissen, daß das Rennboot, rund gebaut, ohne Außenkiel, nur eine Breite von 25—60 cm, je nach der Schwere der Mannschaft besitzt, insofgedessen Ganzausleger trägt, und eine aus Zedernfournierplanken von 3 mm Dicke hergestellte Außenhaut hat; Bug und Heck sind mit gefirnister Leinwand eingedeckt, außerdem ist der Mittelraum des Bootes, den die Mannschaft einnimmt, gegen überkommende Wellen durch einen aufgesetzten Waschbort geschützt. —

Als im Sommer 1894 unser Kaiser den höheren Lehranstalten Berlins durch Aussetzung eines Wanderpreises die Anregung zur Pflege des Wettruderns gab, wurde von einer Kommission, der außer den Protoktoren der Schüler-Rudervereine Herr Baurat Rettig angehörte, eine Norm für das von den Berliner Schulen zu fahrende Boot festgelegt. Bestimmend für den Typ des Bootes war die Ansicht, daß dasselbe gleichzeitig als Schüler-Rennboot und als Sicherheit gewährendes Tourenboot gefahren werden sollte. Als Rennboot hat es sich meiner Ansicht nach, wie im späteren Kapitel begründet wird, nicht bewährt, dagegen hat es als Tourenboot großen Beifall gefunden, und jeder Schüler-Ruderverein ist wohl heute im Besitz desselben. Das Boot ist eine geklinkerte Viererhalbbauslegergig von 10,5 m Länge und 95 cm Breite, aus Zedern- oder Eichenholz gebaut. Da es infolge seiner allgemeinen Verbreitung besondere Beachtung verdient, soll nachstehend der Bau desselben beschrieben werden.

□ Unsere Bootsbauer beziehen das Eberholz, aus dem sie die meisten Boote herstellen, in behauenen Balken von 7—10 m Länge und 30—90 cm Stärke, meistens von Cuba. Auf unseren Schneidemühlen werden die Balken zu Brettern von 3—15 mm Stärke geschnitten, von denen die 3—5 mm

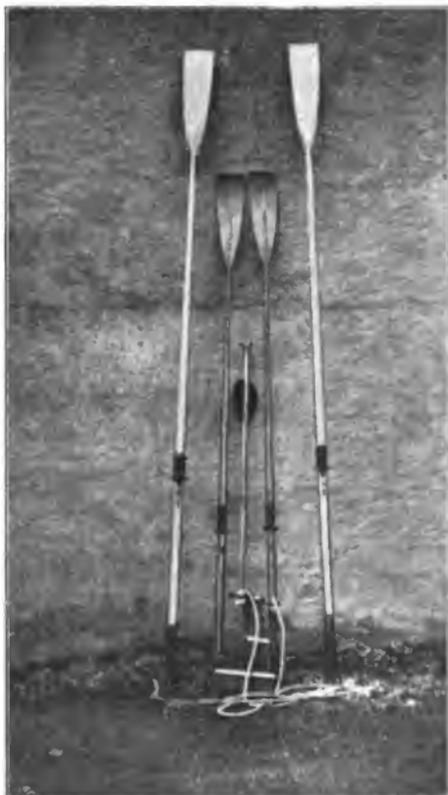


Abb. 8. Riemen, Skull, Paddel und Ruder.

starke Planken zum Bau der Rennboote dienen; 7 mm starke werden für die Seitenplanken und 15 mm starke für die Bordplanken der Übungsboote verwendet. Außerdem bezieht unser Bootsbauer über England (auch über Hamburg und Bremen, doch soll man hier minderwertiges Material erhalten) kanadisches Fichtenholz in Bohlen von 4 m Länge und 22 cm Breite für die Riemen.

Der Riemen.

Der Riemen wird durch die „Belederung“, die mit einem Metallring oder Metallknopf (auch Nase genannt) abschließt, in zwei ungleiche Teile geteilt. Der kürzere Teil, der Innenhebel, der als Handhabe dient, ist 112 cm lang, der längere am Ende zum 17 cm breiten Blatt ausgeschweifte Teil ist 268 cm lang. Die Riemen der Dollen-

boote sind von ungleicher Länge, im allgemeinen überhaupt etwas kürzer als die Riemen der Auslegerboote; die ganze Länge des Riemens beträgt also durchschnittlich 380 cm. Derjenige Teil des Innenhebels, der als Handhabe dient, ist von rundem Querschnitt und bleibt glatt gehobelt; von der Metallnase an zeigt der Querschnitt die Figur einer halben Ellipse, so daß man von einem ebenen Rücken des Riemens

sprechen kann, der sich bis zum Blatt oder Löffel zieht und sich auch als Rücken des Blattes fortsetzt. Die Innenseite des Blattes ist zu einer Rippe ausgeschweift. Diejenige Kante des Riemens, um welche derselbe beim Rudern gedreht wird, ist abgerundet, die andere bleibt scharf, infolgedessen hat man zwischen Steuerbord- und Backbordriemen zu unterscheiden. Der in der Dolle aufliegende Teil des Hebels wird durch einen etwa 10 cm breiten Ring aus lohgarem Leder geschützt. Die Naht der Belederung muß beim Durchzug des Riemens durchs Wasser oben liegen; an der Nagelung der Belederung kann der Neuling daher am leichtesten erkennen, ob er den richtigen Riemen in die Dolle geführt hat. Der untere Rand des Blattes ist zu seinem Schutz von einem leichten 1 cm breiten Kupferbande eingefäumt. Der Riemen wird nach Fertigstellung dreimal recht dünn lackiert und vor dem Gebrauch oberhalb der Nase mit dem Ramenzeichen des Bootes und der Platznummer mittels schwarzer Farbe bezeichnet.

Die Viererhalbbauslegergig.

Die „Hellig“ des Bootsbauers ist eine etwa 11 m lange Holzbank, die am Kopf- und Fußende je einen senkrechten Holzstab trägt, zwischen denen eine ausgespannte Schnur die Mittellinie des Bootes festhält. Auf der Hellig wird eine 9,5 m lange und 48 mm im Quadrat starke Planke aus Fichtenholz als Kiel gestreckt; von ihren Enden laufen Vorder- und Hintersteven in leichten Kurven aufwärts und nehmen etwa zusammen 1 m in Anspruch. Durch seitliches Ausfalzen erhält der Querschnitt des Kiels die Form eines lateinischen großen T, so daß für die Höhe des Außenkiels 25 mm, für den Innenkiel 15 mm bleiben. Während beim Schiffsbau nun zunächst das Gerippe durch Einfügen der Spanten in den Kiel aufgebaut und dann die Außen- und Innenhaut über die Spanten gezogen wird, geht der Bootsbauer in der entgegengesetzten Ordnung vor. Er nagelt mit Kupferstiften die Kielplanken in Länge von etwa 6 m, in Breite von 6 cm und in Stärke von 6 mm an den ausgefalzten Rand des Kiels; in der Mitte werden zwei Planken mit Kupfernieten zusammengelastet. Die zweite schon höherstehende Planke, die Kielplanke etwa 20 mm übergreifend, wird auf diese aufgenietet, und so geht es weiter; auf die fünfte Planke wird die 15 mm starke Bordplanke aufgesetzt.

Das Übergreifen der oberen Planken über die tieferliegende nennt der Bootsbauer „Klinkern“, daher heißt das so hergestellte Boot eine geklinkerte Gig; die Außenhaut des Rennbootes dagegen besteht meistens

aus glatt nebeneinanderliegenden Journierplanken. Während eine ältere Form der Boote, Wherry genannt, vorn und hinten gleichmäßig scharf verlief, bildet jetzt ein senkrecht zu den Planken stehendes Brett, das Heck oder der Spiegel, den hinteren Abschluß des Bootes. Am Heck hängt in Niegeln das Ruder oder Steuer aus Zedernholz, auf welches horizontal das Steuerjoch mit der Steuerleine aufgesetzt ist.



Abb. 9. Die „Viererthalbauslegergig“ im Bau.

Ist der Bootskörper soweit genügend hergestellt, so werden die Spanten oder Rippen eingesetzt, um den Körper zu versteifen. Jede Seite erhält 30 schwächere kürzere Rippen und 4 Hauptrippen, an denen die Ausleger befestigt werden. Die Rippen sind aus Eichenholz ausgeschweift. Von Bord zu Bord laufen 8 Querlager als Träger der Rollbahnen, gleichzeitig mit zur Versteifung beitragend. Diese Querlager aus Kiefernholz werden von dem Aufschlagel getragen. Die zu je zweien in einem Abstände von 24 cm angebrachten Rollbahnen, aus Zedernholz, sind 60—62 cm lang und 4 cm im Quadrat stark; in die obere Seite ist eine halbbrunde Messingschiene eingelassen. Die Rollsitze, aus Zedernholz oder white pine her-



Abb. 10. Ausleger mit Drehrolle.

gestellt, haben Stahlschfen mit Hartgummirädern. Duplex-Rollsiße, zuerst von Reichmann und Ritchie in Rotterdam eingeführt, haben vermittels eines Rahmens, in dem die Achsen laufen, doppelte Führung. Der Boden des Bootes wird durch einlegbare Fußböden geschützt. In



Abb. 11. Ausleger mit fester Dolle.

der Regel lagern an jeder Seite des Kiels auf den Bodentrippen 2 Planken aus Kiefernholz, welche an den Seiten durch je zwei schmale Leisten festgehalten werden. Zum Schutz der unteren Seitenplanken ist das Anbringen einer dritten, abnehmbaren, Leiste zu empfehlen. Bug und Heck werden mit Kiefernfußböden belegt. Vor jedem Sitz ist ein unter einem Winkel von 40° ansteigendes Stembrett zur Stütze der Füße angebracht. Dasselbe trägt Hakenhalter aus Rotguß und Lederriemen zum Einschnüren der Füße. Die Hinterkante des Stembrettes ist von der Vorderkante



Abb. 12. Die Viererhalbbauslegergig.

des Sitzbrettes etwa 134 cm entfernt; mit Rücksicht auf die verschiedene Länge der Beine ist das Stembrett verstellbar.

Unter dem Steuer Sitz befindet sich ein kleiner verschließbarer Kasten zur Aufbewahrung von verschiedenen nötigen Gegenständen. Für größere Fahrten empfiehlt es sich, auf Bug und Heck abnehmbare Zederndecks mit wasserdichten Wänden einbauen zu lassen, damit das Gepäck dort trocken verstaubt werden kann. Die Ausleger bestehen aus geschmiedeten Eisenstangen und tragen entweder eine um einen Stahlstift bewegliche Rotgußdolle oder eine feste Dolle, deren Oberkante von einer gedrehten Schnur abgeschlossen wird. Letztere ist nur zu empfehlen, wenn das Boot lediglich Rennzwecken dienen soll; für Tourenboote verwendet man in der Regel die Drehdolle.

Nach Fertigstellung des Bootes erhalten alle Holz-
teile einen dreimaligen dünnen Lacküberzug, die
Eisenteile Farbe oder Silberbronze. Der Maler krönt
das Werk des Bootsbauers, indem er
zu beiden Seiten des Buges den ge-
wählten Namen anbringt. Preis des
Bootes nebst einem Satz Riemen,
Paddel, Flaggenstock: 640 M.

Neben der Viererhalbauslegergig
empfiehlt sich für Schüler-Rudervereine
die Anschaffung einer „Dollenzweier-
gig“ mit der Einrichtung, daß sie auch
als Riemenzweier gefahren werden
kann. Bei einer Länge von 8,5 m ge-
nügt eine Breite von 85 cm, um das
Boot hinreichend stabil zu halten. Der
Bau unterscheidet sich nur wenig vom
Bau der Vierergig; die beiden Roll-
bahnen sind in ihren Querlagen ver-
schiebbar, so daß sie zum Skullen in
Kiellinie, zum Riemen verschränkt ein-
gestellt werden können. Jeder Aus-
leger trägt eine Skulldolle, außerdem
Nr. 2 an Backbord und Nr. 1 an Steuer-
bord eine Riendolle. Preis des Bootes
nebst einem Satz Riemen, einem Satz
Skulls, Paddel und Flaggenstock: 540
Mark.

Die Sechserdollengig.

Ist dem Verein die Möglichkeit
zu größeren Fahrten auf Strömen
und Seen gegeben, so sollte er die
Kosten der Anschaffung einer Sechser-
dollengig nicht scheuen; denn es ist kein
zweites Boot so für Wanderfahrten geeignet wie diese.
Bei einer Länge von 13 m und einer Breite von 125 cm
liegen natürlich die Rollbahnen verschränkt, daher sitzen

Abb. 13. Doppelzweiergig (Doppelfuller).

Abb. 14. Einfuller.



die Backborddruderer an Steuerbord, die Steuerborddruderer an Backbord je in einer Linie hintereinander. Da das Boot ein bedeutendes Tragvermögen hat, so läßt sich bequem hinter dem Steuerfisch ein Reserverfisch für einen Ersatzmann anbringen. Durch die Mitnahme eines Ersatzmannes wird zugleich beim Verstauen des Gepäcks im Bug unter abnehmbarem Zederdeck eine gleichmäßigere Verteilung der Last erreicht.

Die sechs Hauptrippen werden besonders stark zugeschnitten, da sie die Dollen zu tragen haben. Bei der Breite des Bootes liegen die unteren



Abb. 15. Die Sechserdollengig.

Planken sehr flach, deshalb ist auch hier das Anbringen von drei Leisten neben den Laufbrettern zu empfehlen, um dem Durchtreten der mittleren Plankte vorzubeugen. Die dritte Leiste ist durch Schrauben so zu befestigen, daß sie gelegentlich einer großen Reinigung und des Lackierens des Bootes leicht herausgenommen werden kann.

Es empfiehlt sich, das Boot mit Mast und Segel zu bestellen. Die Mastbank wird vor der zweiten Rollbahn den Bordleisten aufgeschraubt und der Mast durch das Mastloch der Bank mit seinem Fuß in einen vorgesehenen Einschnitt des Innenkiels eingesetzt. Das Aufschrauben, Aufrichten des Mastes und Setzen des Segels nimmt kaum fünf Minuten

in Anspruch, und herrlich segelt es sich vor dem Winde, wenn man stundenlang gerudert hat; da werden die Stembretter herausgenommen und die Mannschaft streckt sich behaglich auf den Laufbrettern aus. (Über Segelführung und Verhaltensmaßregeln beim Segeln siehe Abschnitt VII „Wanderrudern“.)

Das Boot leistet außerdem als Übungsboot mit festen Sitzen (auflegbar auf die Rollbahnen) zur Ausbildung der Anfänger gute Dienste. Infolge des besonderen Baues sitzt der Ruderer einige Zentimeter höher als im Vierer oder Zweier, ein Vorteil, den jeder Kenner zu schätzen weiß.

Das Boot kostet mit allem Zubehör gegen 1000 M.

IV.

Das Bootshaus.

Draußen vor den Toren der Stadt am Ufer des Flusses liegt inmitten älteren Waldbestandes unser Bootshaus. Da an mehreren Schulen unserer Stadt gerudert wird, so haben die betreffenden Anstalten eine Rudergesellschaft gebildet und zum Erwerb des Grundstückes und zum Bau des Bootshauses ein Kapital in Höhe von 75 000 M. aufgenommen, welches sie verzinsen und amortisieren. Der jährliche Beitrag stellt sich inkl. der Ausgaben, welche die Verwaltung des Bootshauses und Leitung des Ruderbetriebes mit sich bringt, auf etwa 1500 M. für jede Anstalt.



Abb. 16. Schülerbootshaus am „Kleinen Wannsee“.

Das Haus ist feuerfester aufgebaut und enthält drei Stockwerke. Mit seinem hohen Giebel schaut es zum Wasser. Das Erdgeschoß enthält außer dem auf der Landseite befindlichen massiven Treppenhaus die Bootshalle. Diese ist 25 m tief und 20 m breit und wird durch eichene Träger



Abb. 17. Landseite des Schülerbootshauses am „Kleinen Wannsee“.

in drei gleich breite Abteilungen geteilt. Aus jeder Abteilung führt ein Ausfallstor auf den etwa 50 m langen Vorplatz. An den Seitenwänden und an den Trägern befinden sich in vier Lagern übereinander die eisernen Bootsknaggen. Zwischen zwei Bootsständen ist genügend Zwischenraum, um ein Boot in voller Breite hineinzubringen, ohne die Auslegerdollen der lagernden Boote zu berühren. Ein auf Schienen laufender Wagen nimmt die Boote auf und fährt sie zu den Wasserstegen, bzw. zurück in die Bootshalle. Mit Hilfe eines Flaschenzuges werden die Boote bis zur Höhe der Lager gehißt und, nachdem der an einer beweglichen Rolle befindliche Flaschenzug seitlich eingeschwenkt ist, auf die betreffenden Knaggen gelegt. Infolge dieser sinnreichen Einrichtung sind drei Schüler

imstande, jedes Boot zu Wasser zu bringen und auch wieder in der Halle zu lagern. Allerdings müssen bei Benutzung des Flaschenzuges die Boote auf dem Kiel lagern, was kein Fehler ist, solange auf ein gründliches Abtrocknen der Boote vor der Lagerung geachtet wird. An den Quertwänden der Halle befinden sich die Stände der Riemen und Skulls, der Rollsitze und Flaggen; in den Ecken hat jede Anstalt einen Kasten für Fuß- und



Abb. 18. Die Bootslager.

Reinigungsmaterial: Wollen- und Lederlappen, Farbtöpfe, Lederfchmiere, für Eimer und Gießkannen.

Senkrecht zum Ufer erstrecken sich drei schwimmende Stege in der Länge von 15 m ins Wasser, so daß gleichzeitig sechs Boote an den Stegen liegen können. Zu jedem Steg, der mit dem Wasserpiegel steigt und fällt, führt vom Ufer eine bewegliche schiefe Ebene. Zu beiden Seiten des Steges ist am Uferbollwerk eine etwa 1 m lange Eisenrolle angebracht, auf welche das mit dem Bug aus dem Wasser gehobene Boot gesetzt und mit Leichtigkeit ans Land gezogen werden kann, um dann auf den Wagen gehoben

zu werden. Der Vorplatz bildet eine sanft ansteigende, mit Klinkersteinen gepflasterte Ebene, die vom Bootshauswart peinlich sauber gehalten wird, damit die Ruderer mit sauberen Schuhen ins Boot steigen. Auf diesem Vorplatz wird in der Regel die Reinigung des Bootes vorgenommen, bei welcher reichliche Wassermengen zur Verwendung kommen; da gestattet die schiefe Ebene ein leichtes Abfließen des Wassers.



Abb. 19. Lagern des Bootes.

Seitwärts vom äußersten Steg liegt verankert im Wasser ein vierfüßiger Ruderkasten, in welchem die Neulinge ihre Ruderstudien zu beginnen haben.

Das zweite Geschloß des Bootshauses ist durch einen in der Längsrichtung angelegten und auf eine Veranda mündenden Korridor in zwei gleiche Hälften geteilt. Auf beiden Seiten desselben liegen die Umkleeräume der Ruderabteilungen und Lehrer. Eine von außen an der Tür aufgehängte Tafel gibt an, von welcher Schule und in welcher Stärke das Zimmer belegt ist. Jedes Zimmer enthält für 30—40 Ruderer Kleider-

schränke und Sitzgelegenheiten; die Lehrerzimmer gewähren genügend Raum, um durch Aufstellen von Bettstellen bzw. Divans ein Übernachten zu ermöglichen. Die Kleiderschränke sind einfache Holzspinde in Manneshöhe; sie enthalten ein oberes Fach zur Aufbewahrung loser Gegenstände und haben unter diesem Fach auf die drei Seiten verteilt etwa 6 Knaggen zum Aufhängen der Kleider; die Tür besteht aus einzelnen voneinander durch einen Zwischenraum getrennten Leisten, um



Abb. 20. Das Vorstandszimmer.

der Zugluft Eingang ins Innere des Schrankes zu gestatten. — Am Eingang des Korridors liegen links bzw. rechts die Douche- und die Waschräume, auch befindet sich dort die Klosettanlage. Ein größeres gemeinsames Zimmer dient den Vereinen als Versammlungsraum für Vorstandssitzungen und sonstige Versammlungen. Das nächst höher gelegene Geschloß wird in ähnlicher Weise ausgenutzt; es enthält außer dem Vorstandszimmer noch weitere Umkleieräume für Schüler, dann aber auch die Wohnung des Bootshauswarts. Auch hier endet der Korridor in eine Veranda; von dieser gelangt man auf einer Wendeltreppe zur ersten Veranda und

von dieser auf den Vorplatz. Alle inneren Räume sind mit elektrischem Licht und einer Heizanlage versehen, so daß der Ruderbetrieb an den kälteren Frühlings- und Spätherbstnachmittagen und infolge der früh anbrechenden Dunkelheit noch nicht zu ruhen braucht. — Das oberste Geschloß dient vorläufig als Boden, es könnte indessen nach Bedarf zur Aufnahme weiterer Schüler von noch hinzutretenden Anstalten eingerichtet werden.



Abb. 21. Das Besprechungszimmer.

Diese hier geschilderte Einrichtung unseres Bootshauses durfte Rücksicht auf alle Bequemlichkeiten und modernen Einrichtungen nehmen, da sich etwa 10 teilnehmende Anstalten in die Unkosten zu teilen haben; immerhin ist die jährliche Quote von 1500 M. noch ziemlich hoch, wenn man den Prozentsatz der Ruderer je einer Anstalt berücksichtigt; jedoch ist zu beachten, daß diese Quote alljährlich geringer wird.

Eine einzelne Anstalt (in der Provinz) kann ihren Schülern nur ein weit bescheideneres Ruderheim bieten. Es genügt ein einstöckiges Holzgebäude, dessen Breite und Tiefe so zu wählen und zu verteilen sind, daß

auf die Bootshalle etwa zwei Drittel des Gesamtraumes kommen, der Umkleideraum, Doucheraum und das Lehrerzimmer das andere Drittel einnehmen. Die Bootshalle beansprucht eine Tiefe von etwa 14 m und eine Breite von 8 m, wenn sie außer dem losen Bootsmaterial gut 6 Boote, an beiden Seiten auf 3 Lagern gelagert, aufnehmen soll. Die Kosten eines solchen Hauses stellen sich auf 4000—5000 M. Ein Bootshaus dieser Art steht dem Realgymnasial-Ruderverein in Bromberg zur Verfügung. An anderen Orten, an denen das Gebäude aus Fachwerk auf-



Abb. 22. Erstes Bootshaus „Niederschöneweide“.

gebaut wurde, hat man 10 000—16 000 M. ausgegeben, so in Mülheim an der Ruhr, Saarbrücken u. a. St. Indessen hat man an den meisten Orten sich anfangs mit einem ganz bescheidenen Holzschuppen begnügt, der sich in einer Länge von 12 m und einer Breite und Höhe von 4 m schon für 800—1000 M. errichten läßt, und der so lange vorhält, bis die Mittel zu einem größeren Bau erspart oder auch gestiftet sind.

Die Verwaltung derartiger kleinerer Bootschuppen bzw. Bootshäuser bietet dem Schüler manche Vorteile, die beim Besitz eines größeren, mehreren Schulen gemeinsamen Bootshauses infolge der Anstellung eines Bootshauswarts leider wegfallen. Ein einzelner Verein ist sehr

wohl imstande, nicht nur sein eigenes Bootsmaterial mit Hilfe eines Tischlers selbst in Ordnung zu halten (kleinere Reparaturen, Belederung des Riemens und Ausbesserung desselben, Lackieren der Boote usw. vorzunehmen), sondern auch die Reinhaltung und Instandhaltung des Bootshauses durch wöchentliches Reinmachen, Fensterputzen, Teeren des Daches usw. in eigenen Betrieb zu nehmen. Alle diese Arbeiten wird man leider



Abb. 23. Zweites Bootshaus „Nierschöneweide“.

im Bootshause großen Still dem Hauswart überlassen müssen, schon um ihm einen Nebenverdienst zuzuweisen. Neben freier Wohnung erhält er etwa 100 M. monatlich, daher ist eine kleine Nebeneinnahme wohl angebracht, namentlich, wenn er verheiratet ist und eine Familie zu ernähren hat. Man pflegt ihm wohl auch den Vertrieb alkoholfreier Getränke (Kaffee, Limonade, Milch, Selterswasser) an Schüler zu gestatten, ebenso die Verabfolgung belegter und unbelegter Butterbrote.

Das Rudern.

Warmer Südwind hatte bereits im Februar die Eisdecke unseres Flusses gesprengt; so stand dem sehnlichen Wunsch des jungen Vereins, seinem eigentlichen Zwecke, das sportsmäßige Rudern zu erlernen, um so weniger ein Hindernis im Wege, als der Ertrag eines Schulfestes in Gestalt von Gesangs- und deklamatorischen Vorträgen vom Direktor dem Verein zum Ankauf einer gebrauchten Viererhalbbauslegergig zur Verfügung gestellt worden war. So wurde gegen Ende des Februar ein freier Nachmittag zum Beginn der Ruderübungen ausersehen.

Fröhliches Lachen ertönte in den nach langem Winterschlaf belebten Umkleideräumen des Bootshauses, in denen nun die junge Mannschaft die langen Beinkleider mit den wollenen Kniehosen vertauschte und über das weiße Tritot den Sweater streifte. Bootsschuhe statt der Schnürstiefel anzuziehen, hält man jetzt aus mancherlei Gründen nicht mehr für praktisch; dagegen erschien die Benutzung langer Strümpfe bei der immerhin niedrigen Temperatur ratsam. Mit der Rudermütze geschmückt erschien die Mannschaft in der Halle, um sich mit einem festen Sitz und einem Riemen zu versehen. Letzterer trägt ein Blatt aus Eisengeslecht oder einen einfachen blattförmigen Holzrahmen zum Durchlassen des Wassers. Den Riemen im Schwerpunkt mit dem Löffel nach vorn tragend, um diesen empfindlichsten und wertvollsten Teil des Riemens immer im Auge zu behalten, ging man hinaus auf den Steg, wo mit der Front zum Ruderkasten, den Riemen bei Fuß, das Blatt lotrecht nach oben gerichtet, zur ersten Instruktionstunde angetreten wurde.

Die Mannschaft wurde zunächst mit dem Riemen, dann mit der Einrichtung des Ruderkastens vertraut gemacht. Letzterer ist ein Prahm von rechteckiger Gestalt, etwa 8 m lang. Er entspricht der Dollengig und trägt Rollbahnen, auf welche feste Sitze gelegt werden können; auf seinem Bord sitzen Drehrollen, so daß das Einlegen der Riemen ordnungsgemäß auszuführen ist. Die Dollen werden durch leichte Berührung mit dem Blatt

des Riemens nach innen gedreht, und das Blatt wird von dem Bugende des Rastens aus in die Dolle eingesetzt; darauf wird der Riemen vorsichtig nach hinten dem Heck des Bootes zugeschoben, bis die Nase gegen den festen Pflock der Dolle stößt, dann liegt der Riemen mit seinem Außenhebel entlang der Längsseite des Rastens. Der Ruderer hat den Rasten als einen Ersatz des Bootes anzusehen, demgemäß alle Bewegungen vorschriftsmäßig auszuführen, so wie sie das leichtgebaute Boot zu beanspruchen hat. Die Sitze sind im Rasten wie in dem Dollenboot meist verchränkt angebracht, damit der Ruderer den richtigen Abstand von der Dolle nehmen kann. Um das Gleichgewicht eines empfindlichen Bootes nicht zu stören, treten gleichzeitig 2 und 3 — in jedem Boot zählt man vom Bug beginnend: 1, 2, 3, 4 usw. bis zum Schlagmann —, das Gesicht dem Heck des Bootes zugewandt, mit dem Innenfuß auf die Laufplanke und nehmen auch gleichzeitig ihren Sitz ein. Dann erst folgen 1 und 4. Jeder Ruderer beschäftigt sich zunächst mit seinem Stembrett; er stellt es so, daß er mit leicht nach außen gebogenen Knien bequem sitzen kann, und zieht dann den Fußriemen zwischen Spann und Zehen fest. Gestattet es die Jahreszeit, entledigt er sich seines Sweaters und legt ihn auf die Laufplanke neben seinen Sitz. Da im Februar von Wärme noch nicht die Rede sein konnte, wurde bei unserer Rastenübung jedoch der Sweater nicht ausgezogen.

Ehe wir nun zum Riemen greifen lassen, werden die Ruderer darauf aufmerksam gemacht, daß der Körper beim sportsgerechten Rudern pendelartige Schwingungen in der Mittellinie des Bootes ausführt, also im Gegensatz zum „Marineschlag“ bzw. „Pionierschlag“ — der nach dem Durchzug „ruht“, d. h. eine Pause zum Atemholen macht — das Schwingen nicht einen Augenblick aussetzt, ähnlich dem Pendel der Uhr.

Nach dieser Instruktion ergreift der Ruderer mit der Innenhand (die der Dolle zugewandt ist) den Innenhebel seines Riemens von unten und wartet auf das Kommando des Steuermanns bzw. Instructors: „Achtung! — Riemen aus!“

Sobald dies Kommando erschallt, fliegen die vier Oberkörper, die sich schon auf „Achtung!“ gerade gestreckt haben, nach hinten, führen mit der Innenhand den Riemen in der Horizontalebene über der Wasseroberfläche an der Brust vorbei und richten sich im nächsten Augenblick wieder auf. Das Blatt hat bei der Ausführung dieses Kommandos einen Viertelkreisbogen beschrieben, mit der Rippe nach oben zeigend. Der Ruderer hält nun den Riemen mit leicht gekrümmten Armen so, daß das Blatt auf dem Wasser schwimmt und der Riemen senkrecht zur Bordlinie steht.

Auch in dieser Ruhelage hält der Ruderer den Rücken gerade, Kreuz hohl, Kopf hoch, Augen auf den Nacken des Vordermanns gerichtet. Beide Hände liegen auf dem Innenhebel leicht angedreht; während aber die Innenhand den Hebel so umspannt, daß die Finger von oben, der Daumen von unten zugreifen, liegen sämtliche Finger der Außenhand samt dem Daumen auf der oberen Hälfte des Hebels. Zwischen den Händen bleibt ein Zwischenraum von Handbreite.



Abb. 24. „Riemen aus!“

Auf das weitere Kommando „Achtung!—Riemen lang!“ wirft der Ruderer den Oberkörper zurück, führt mit der Innenhand den Innenhebel an der Brust vorbei, bis der Außenhebel wieder längsfeits liegt, und richtet den Oberkörper auf, läßt aber die Innenhand am Hebel, ihn von unten fassend. Diese Kommandos: „Riemen aus!“ und „Riemen lang!“ läßt man so lange wiederholen, bis die Ausführung klappt. —

Der deutsche Ruderschlag.

Der Ruderschlag läßt sich bequem mit Hilfe des Zählens lehren. In wie viele einzelne Momente man den Schlag zerlegen will, ist Sache eines

jeden Ruderlehrers. Ob man ihn in drei oder fünf oder gar in sieben Momente zerlegt, ist nebensächlich; erreicht wird im allgemeinen dasselbe Resultat, der sogenannte „Deutsche Schlag“, wie er sich seit etwa 15 Jahren eingebürgert hat, mit mehr oder weniger Anlehnung an den „englischen Schlag“. Wie gesagt, jeder Lehrer hat seine eigene Methode der Ausbildung: In Einzelheiten abweichend von der Methode des anderen und doch wieder gewisse Gesichtspunkte festhaltend als Merkmale des „deut-



Abb. 25. „Fertig!“

schen“ oder, wie man früher auch sagte, „Kettigschen“ Schlages, weil Baurat Kettig in seinem Aufsatz „Das Geheimnis des englischen Schlages“ („Mhoi“ 1887) die Veranlassung zur Einführung des deutschen Schlages gegeben hat.

Meine Kommandos beim Drill der Rekruten sind folgende:

„Fertig!“

Der Ruderer fährt mit gestreckten Armen in die „Auslage“, indem er den Oberkörper soweit als möglich vorbeugt, ohne das Rückgrat zu krümmen, das mit der Vertikalen etwa einen Winkel von 25° bildet; die

Schultern dürfen zur Verlängerung der Auslage nicht vorgeschoben werden. Die Hände haben eine leichte Drehung nach unten vollzogen, so daß das Blatt leicht nach vorn angekippt das Wasser berührt. Der Kopf bleibt in der Richtung des Rückgrates bei allen Schwingungen des Körpers. Es ist unschön, den Kopf bei der Auslage zwischen die Beine zu stecken, und unschön, beim Durchzug nach vorn zu nickten. —

„Eins!“

Der Ruderer setzt das Blatt infolge einer weiteren Drehung nach unten und leichten Anhebens der Hände senkrecht ins Wasser, so daß



Abb. 26. „Eins!“

$\frac{7}{8}$ des Blattes Wasser fassen (d. i. die natürliche Lage des Blattes im Wasser, wenn man den in der Delle liegenden Riemen, ohne ihn zu halten, schwimmen läßt), und richtet gleichzeitig den Körper energisch auf bis zur Senkrechten. Die Arme bilden jetzt zwei parallel gerichtete, starre Verbindungsstangen, der Handrücken liegt bis zum zweiten Gelenk der Finger mit den Armen in einer Geraden, nur die beiden letzten Fingerglieder umfassen den Hebel.

„Zwei!“

Der Körper schwingt mit hohlem Kreuz durch die Senkrechte, die Arme bleiben gestreckte Zugstangen, bis bei weiterem Schwung des Körpers die Hände die Kniee passieren, dann folgen die Hände dem Weg, den der

horizontale Lauf des senkrecht gerichteten Blattes im Wasser vorwärts; indem die Ellenbogen sich senken und an den Leib legen, die Schulterblätter herunterhängen, nähern sich die Daumen der Brust bis zur Berührung des Trikots; der Halswirbel liegt in der Rückgratslinie.

„Drei!“

Herunterdrücken der Hände bis zum Nabel, wobei der Handrücken horizontal bleibt, infolgedessen senkrechtliches Herausheben des Blattes aus



Abb. 27. „Zwei!“

dem Wasser. Der Körper verharrt in seiner schrägen Lage unter einem Winkel von etwa 25° gegen die Senkrechten.

„Vier!“

Eine Vierteldrehung der Hände nach innen — infolgedessen horizontale Stellung des Blattes — und blitzschnelles Fortstoßen der Hände vom Nabel bis zur Armstrecke; der Körper verharrt in seiner schrägen Lage.

„Fünf!“

Schnelles Aufrichten des Körpers bis zur Senkrechten und langsames Vorgehen mit gestreckten Armen zur Auslage. —

Die Übungen werden zehn Minuten fortgesetzt, dann folgen die Mannschaften dem Kommando: „Riemen lang! Aussteigen! 1 und 4! — 2 und 3!“ — Während eine zweite Mannschaft ihre Plätze einnimmt, macht die erste Mannschaft Dauerlauf um das Bootshaus, um sich zu erwärmen. Nachdem jede Mannschaft die Übungen einige Male wiederholt hat und der Instruktor mit dem Resultat der ersten Instruktionsstunde zufrieden ist, tragen die letzten Ruderer die Riemen und die festen Sitze



Abb. 28. „Drei!“

ins Bootshaus hinein, um sie dort, sobald die Riemen abgetrocknet sind, an der gehörigen Stelle zu verwahren. — —

In der zweiten Instruktionsstunde tritt ein kleiner Fortschritt ein; nach Wiederholung des Schlags in 5 Beiten wird das zweite, dritte und vierte Tempo zusammengezogen, so daß der Schlag in drei Beiten erledigt ist.

Auf „Fertig!“ folgt „Eins!“ — Einsatz.

„Zwei!“ — Rückschwung, Durchzug zur Brust, Herabstoßen, Drehung und Fortschnellen des Innenhebels in schräger Körperlage.

„Drei!“ — Schnelles Aufrichten und langsames Vorbeugen des Körpers. —

Die Vereinfachung und Zusammenziehung der Zeiten bedingt ein scharfes Aufpassen des Instructors. Immer wieder wird auf energisches Aufrichten und dadurch erzielt scharfes Wasserfassen, auf die richtige Führung der Hände zur Brust und nicht zum Nabel, auf energisches Herabstoßen des Hebels vor der Drehung und blitzschnelles Fortstoßen des Innen-



Abb. 29. „Vier!“

hebels vor dem kurzen Aufrichten zu achten sein, ebenso auf das langsame Auslegen nach schnellem Aufrichten. —

In der dritten Instrukstionsstunde gehen wir wieder einen Schritt weiter. Nachdem wir das in den ersten Stunden Gelernte wiederholt haben, wollen wir zum ersten Male ohne Zählen rudern. Jetzt heißt das Kommando:

„Fertig! — los!“

und blitzschnell fallen die Blätter senkrecht ins Wasser, richten sich die Körper energisch auf und schwingen pendelartig rückwärts und nach Fortstoßen der Arme vorwärts; aber noch fällt es den meisten recht schwer, den sportgerechten Rhythmus innezuhalten, noch will der Körper zu schnell dem fort-

geschneiderten Riemen mit gleicher Geschwindigkeit folgen oder beim Durchzug dem Innenhebel entgegenkommen, so daß der Ruderer, wie man sagt, über den Innenhebel fällt, oder es wird das Herabstoßen des Hebels von der Brust zum Nabel vergessen oder gar der Riemen gedreht, ehe die Hände die Brust erreicht haben. Doch unermüdlige Korrektur bringt es endlich so weit, daß als Lohn die erste Übungsfahrt im Boot uns winkt.

Erste Übungsfahrt auf „festem Sitz“.

Mit Stolz tritt die Mannschaft zur nächsten Übung in der Bootshalle an, um die „Bierethalbauslegergig“, die man von einem Herren-Ruder-



Abb. 30. Herausstragen des Bootes.

verein für den Preis von 300 M. erstanden hat, aus der Halle zu tragen. Nachdem die Plätze verteilt sind, treten 1 und 2 am Bug, 3 und 4 am Heck auf beiden Seiten des Bootes an, heben gleichzeitig das „Kiel oben“ auf den Knaggen liegende Boot und führen es seitwärts, bis es sich im Mittellgang befindet. Jetzt lanten sie das Boot an, da sonst seine Dollen beim Hinaustragen sich leicht in den Auslegern der lagernden Boote verfangen würden. Sobald das Boot die Halle verlassen hat, wird es wieder gekantet, bis es horizontal „Kiel unten“ schwebt; jeder greift unter die Innenbordleiste und im Gleichschritt geht es hinunter zum Wasser. Am Ufer setzen die Bugleute (1 und 2) das Heck auf die Eisenrolle, 3 und 4 heben an, und langsam läßt man das Boot ins Wasser gleiten. Bei langen Booten emp-

fiehlt es sich, sobald der Bug im Wasser schwimmt, die weitere Benutzung der Rolle durch hinreichendes Anheben des Buges zu vermeiden, um so eine Erschütterung der Planken und Loderung der Riemen beim Herunterrollen des schweren Bootes zu verhüten. Die Sitzbretter werden nun auf die Rollbahnen gelegt, dann werden die Riemen geholt und, nachdem ihre Belederung eingefettet ist, in die Dollen gesetzt. Nr. 1 hat mit seinem Riemen die Paddel mitgenommen und in dem Bug untergebracht. Der



Abb. 31. „Einsteigen!“

Steuermann setzt das Steuer und die Steuerlehne ein und gibt nun das Kommando zum „Einsteigen“. In der Reihenfolge 2, 3, 1, 4 steigt jeder mit dem Innenfuß zuerst auf den aufgesetzten Kiel, zieht den zweiten Fuß vorsichtig nach und setzt sich auf sein Sitzbrett. Nachdem jeder sein Stembrett gestellt und seine Füße eingeschnallt hat, nimmt der Steuermann seinen Platz ein. Ein bei der Fahrt Unbeteiligter führt das Boot — den Bug fassend — den Steg entlang, während jeder Ruderer mit der Hand am Innenhebel diesen leicht herunterdrückt, um das Blatt anzuheben und vor jeder Berührung mit irgendeinem Hindernis zu be-

wahren. Sobald das Boot vom Steg frei ist, folgen die Ruderer dem Kommando: „Achtung! — Riemen aus!“

Ehe aber die Fahrt beginnt, müssen noch verschiedene Belehrungen erteilt werden. Zunächst hat sich jeder Ruderer noch einmal einzuprägen, ob er einen Steuerbord- oder einen Backbordriemen führt. Vom Steuer zum Bug gesehen, also in der Fahrtrichtung des Bootes, ist die linke Seite die Backbordseite, die rechte die Steuerbordseite, demnach sind die geraden Nummern 8, 6, 4, 2 stets Backbordeleute, die ungeraden 7, 5, 3, 1 stets Steuerbordeleute. Deshalb soll jeder Ruderer sich seine Nummer merken, denn in der Regel wird er im Boot als Nummer angerufen. Bei Korrekturen und Ermahnungen kann man, wie bei jedem Drill, den einzelnen Mann nicht mit Handschuhen anfassen und sich langer Höflichkeitsformeln befleißigen. Den Ruderer beim Namen anzurufen wird auch nicht gern gesehen, da das Wasser den Schall weithin trägt; so ist denn schon der Gebrauch der Nummern am zweckdienlichsten.

Um dem Boot die gewünschte Fahrtrichtung zu geben, läßt man Nr. 1 bezw. Nr. 2 einen Schlag durchziehen. — Auf das Kommando: „Alles fertig! — los!“ ist der erste Schlag nur mit halber Kraft aus halber Auslage zu ziehen, da bei still liegendem Boot das Blatt größeren Widerstand im Wasser findet als während der Fahrt, und ein zu Anfang schon mit voller Kraft durchgezogener Riemen leicht in der Dolle bricht. Auf: „Achtung! — Halt!“ geht jeder Ruderer in die Ruhelage. Es kann während der Fahrt plötzlich seitwärts vom Boot ein Hindernis auftauchen, dann folgt demgemäß das Kommando: „Backbord! — lang!“ oder dasselbe für Steuerbord. Stärkere Kurven werden besser mit den Riemen als mit dem Steuer genommen, denn jede starke Benutzung des Steuers hemmt die Fahrt. Entsprechend fährt man: „Backbord! halbe Kraft!“ oder: „Steuerbord! halbe Kraft!“ — Wir müssen unterwegs auch wenden können. Je nach der Windrichtung dreht man über Steuerbord oder Backbord; in letzterem Falle heißt es also: „Achtung! — Halt! — Backbord streichen, Steuerbord anrudern! Fertig!“ (Steuerbord legt aus, Backbord dreht den Riemen um 180°), und auf das Kommando: „Los!“ ziehen beide Seiten kurze Schläge, während aber Steuerbord anrudert, streicht Backbord rückwärts, bis das Kommando: „Halt!“ ertönt. Bald folgt: „Alles voraus! Fertig! — los!“

So, nun wären wir in Fahrt; um aber einen einheitlichen Einsatz zu erzielen, setzen wir das Zählen fort, nur beschränken wir uns darauf, bei jedem Einsatz zu zählen: Eins — zwei — drei — vier! — Eins usw.

oder: „Hop! — laa!“, um an das langsame Vorgehen zu erinnern. Bei der Instruktion kann man nicht auf alle Fehler gleichzeitig achten und dieselben richtig stellen. Es ist daher zu empfehlen, zwei Dinge getrennt zu beobachten:

1. die Wasserarbeit,
2. die Körperarbeit.

Für den Fortgang des Bootes ist die einwandfreie Wasserarbeit, also die richtige Führung des Riemenblattes die wichtigere Sache. Die Körperarbeit ergibt sich meist, von individuellen Fehlern abgesehen, von



Abb. 32. Bierer und Schulzweier.

selber. Nach wenigen Sekunden müssen wir halten, denn „Eins“ hat einen „Krebs“ gefangen: Eins hat das Blatt nicht senkrecht eingesetzt, sondern unter einem flachen Winkel gegen die Wasseroberfläche, infolgedessen schneidet das Blatt unter und der Innenhebel fährt dem Ruderer mit Gewalt gegen die Brust. Da ist: Riemen lang! das beste Mittel, um schnell wieder die Herrschaft über den Riemen zu erlangen. Jedenfalls ist es gefährlich, mit Gewalt den Riemen aus dem Wasser drücken zu wollen. Weiter: „Zwei“ dreht bereits an der Brust, da er das Herunterstoßen zum Nabel vergessen hat; infolgedessen dreht er das Blatt im Wasser und hat nun Mühe, es aus dem Wasser zu heben, wobei das Boot „rannt“, d. h. seitlich schwankt. Auch in diesem Fall ist es am besten, zunächst den Riemen zu

streden. „Drei“ fällt in einen neuen Fehler; er fällt mit dem Körper über Bord, d. h. er schwingt beim Durchzug aus der Kiel-Ebene und zieht infolgedessen jedesmal den Riemen so weit ins Boot hinein, daß die Nase um mehrere Centimeter sich von dem festen Pflock der Dolle entfernt; und „Vier“ fängt gar an zu „schrauben“, indem er erst nach Backbord schwingt und dann durch die Senkrechte nach Steuerbord, ein Fehler, der auf ein weiches Rückgrat schließen läßt und strenger Korrektur bedarf. —

Nun ist auch der Zeitpunkt gekommen, dem jungen Ruderer die Theorie unseres Ruderschlages zu begründen. Während das Boot in Fahrt ist, veranlassen wir die Mannschaft, beim nächsten Vorgehen ohne Kraft einzusetzen und augenblicklich den Innenhebel loszulassen, aber mit dem Körper zurückzuschwingen und den Lauf des Innenhebels zu beobachten. Das Blatt schwimmt zu $\frac{7}{8}$ eintauchend senkrecht im Wasser, der Innenhebel nähert sich ohne unser Zutun der Brust des zurückliegenden Körpers bis zur Berührung. Mithin hat der Ruderer beim Durchzug darauf zu achten, daß seine Hände dem Blatt keinen Zwang antun; erst wenn der Innenhebel sein Ziel, die Brust, erreicht hat, beginnt die selbständige Führung des Ruderers mit dem senkrechten Herausheben des Blattes. Das Fortschwellen vom Nabel soll den Ruderer hindern, sich etwa am Riemen aufzurichten, wozu der Anfänger leicht geneigt ist. Das langsame Vorgehen soll und muß Gelegenheit geben zum Ausruhen der Muskulatur. Zwar verursacht jedes Vorschwingen das Auftreten einer Kraft, die der Bewegung des Körpers entgegengesetzt, also in der Fahrtrichtung des Bootes, demgemäß günstig wirkt und um so größer ist, je lebhafter vorgestürzt wird. Rettig sagt in seinem Aufsatz „Geheimnis des englischen Schlages“ („Moi“ 1887): „Indem die Ruderer aus der Höhe ihren Körper nach hinten schwingen, haben sie in Wirklichkeit das Boot nahezu um die ganze Wegelänge der gemachten Bewegung zurückgeschoben oder die Fahrt verzögert. Umgekehrt werden sie, indem sie ihren Körper wieder vorziehen, das Boot zu sich heranziehen oder demselben eine Beschleunigung erteilen“. Von der Richtigkeit dieser Überlegung überzeugt sich die Mannschaft, indem sie im still liegenden Boote mit dem Körper Pendelschwingungen ausführt. Bei gleichzeitigem Rückschwung der Mannschaft wird das Boot ruckweise rückwärts, bei gleichzeitigem Vorschwung ruckweise vorwärts fahren. Der Ruderer muß indessen bemüht sein, seine Bewegungen so einzurichten, daß in der Fahrt die Geschwindigkeit des Bootes möglichst gleichförmig ist, was nach Möglichkeit durch langsames Vor-

schwingen zu erstreben ist. Der Körper ist nur zu sehr geneigt, dem schnellen Vorstoßen der Arme nachzuströzen, und so hat man die Anfänger immer wieder auf diesen charakteristischen Unterschied zwischen dem sportsgerechten Rudern und dem Posten der wilden Ruderer aufmerksam zu machen.

Es ist Zeit, an die Rückfahrt zu denken, da wir bereits 2 km zurückgelegt haben und ein Weg von 4 km die Kräfte eines ungelübten Ruderers hinreichend in Anspruch nimmt. Sobald das Bootshaus in Sicht kommt,



Abb. 33. Das Herausziehen des Bootes.

nähern wir uns mit „halber Kraft“ dem Stege und geben etwa 30 m vor der Einfahrt das Kommando: „Achtung! Riemen halt!“ Langsam lassen wir das Boot an den Steg heranscheeren, nachdem die Riemen lang gelegt sind und der Bugmann die Paddel zur Hand genommen hat, um die Fahrt des Bootes erforderlichenfalls zu hemmen.

Die Ruderer verlassen, nachdem der Steuermann ausgestiegen ist, in der Reihenfolge 2 — 3 — 1 — 4 das Boot, gleichzeitig den Riemen aus der Dose ziehend. Der Riemen wird sofort mit einem Lederlappen abgetrocknet und in seinen Stand gestellt, mit dem Blatt nach oben gerichtet. Das lose Material: Steuer Steuerlehne, Boots-

paddel, feste Sitze, Bug- und Heckbrett werden verwahrt. Alle Mann treten bei dem Bug des Bootes, den inzwischen der Steuermann mit Schwung angehoben und auf die Rolle gesetzt hat, ihren Nummern entsprechend an, fassen den Bord des Bootes und ziehen es auf dem Kiel heraus aus dem Wasser, indem beim Vorrücken des Bootes ein jeder so weit gegen das Heck vorschreitet, bis er seinen Ausleger erreicht hat. Sobald das Heck auf der Rolle ruht, erfolgt das Kommando: „Hoch!“ Die Mannschaft greift unter die Innenbordleiste und hebt mit hohlem Kreuz



Abb. 34. Reinigen des Bootes.

das Boot an und trägt es zu den bereit gesetzten Holzböden, auf denen es mit Hilfe einiger Klöße festgelegt wird, so daß es auf den Hauptrippen ruht.

Nachdem das Material zum Reinmachen des Bootes: lederne und wollene Lappen, einige Eimer und Gießkannen herbeigeschafft sind, werden zunächst die Dollen mit den wollenen Lappen von der Dollenschmiere gereinigt, dann die Stembretter herausgenommen, die Schrauben derselben wieder eingeschraubt, und die Laufbretter herausgezogen. Mit der Gießkanne wird nun vom Bug an das Innere des Bootes ausgegossen und, um das Abfließen des Wassers zu erleichtern, der Bod unter dem Heck des Bootes fortgezogen und das Heck auf den Boden gesetzt. Das



Abb. 35. Wenden des Bootes.

sich im Heck ansammelnde Wasser wird leicht mit Hilfe eines als Heber wirkenden mit Wasser gefüllten Gummischlauches entfernt. Ist das Innere mit Hilfe der Lederlappen ausgetrocknet, so wird das Boot gewendet. Die Bugleute am Bug, die Schlagleute am Heck heben das Boot an und

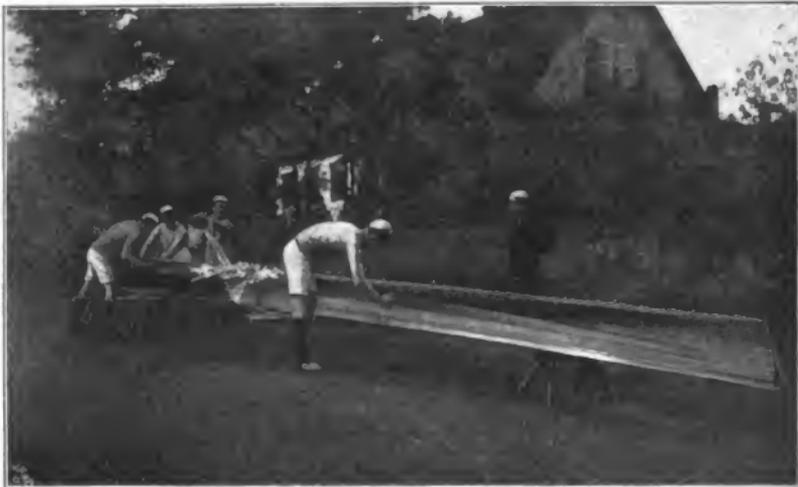


Abb. 36. Abgießen der Außenhaut.

Ruhse, Schilferudern.

drehen es über Backbord oder Steuerbord, bis der Kiel oben schwebt, und legen es dann mit dem Bord auf die Böcke. Der Steuermann hilft mit-schiffs beim Drehen und achtet auf die richtige Auflage des Bootes auf die Böcke. Jetzt werden die Eimer mit Wasser gefüllt und mit kräftigem Strahl wird die Außenhaut abgegossen, denn schon bei kurzer Fahrt setzt sich an die Planken des Bootes in der Wasserlinie allerlei Schmutz an, der sich leicht durch rechtzeitige Wasserpülung fortzuschwemmen läßt. Nach gründlichem Abtrocknen und nach Rückdrehung des Bootes auf den Kiel werden die gereinigten Laufbretter und Stembretter wieder eingesetzt und festgeschraubt. Wenn alsdann auch die Rollbahnen mit wollenen



Abb. 37. Hineintragen des Bootes.

Lappen ausgewischt und die Dollen nachgetrocknet sind, wird das Boot gekantet in die Bootshalle getragen und Kiel oben auf seinen Knaggen gelagert.

Erst nachdem der Steuermann sich überzeugt hat, daß alles Boots- und Reinigungsmaterial verwahrt ist, darf die Mannschaft zum Umkleiden wegtreten. Trotz der kühlen Witterung hat die Arbeit alle so erwärmt, daß jeder nach Ablegung der Ruderjachen unter die Douche eilt, und lange noch hört man das fröhliche Aufjauchzen der von den kalten Wasserstrahlen Getroffenen.

Das Steuern.

Es wird Frühling! — Unsere Rekruten haben bereits durch mehrere Übungsfahrten in der Bierergig einige Ausdauer gewonnen, so daß die

Übungsstrecke auf 6 km verlängert wurde. Um ihnen das unbequeme Sitzen auf festem Sitz möglichst zu erleichtern und eine größere Zahl von ihnen an gleichmäßige Ruderarbeit zu gewöhnen, wird bei nächster Gelegenheit die Sechserdollengig klar gemacht.

Angenehmer ist das Sitzen, weil die Sitzbretter infolge der größeren Bordhöhe einige Centimeter höher liegen als im Vierer. Das Rudern auf festem Sitz, so wichtig es für den gleichmäßigen richtigen Körperschwung



Abb. 38. Der Sechser zu Wasser.

und die Körperhaltung ist, erfreut sich im allgemeinen keiner Beliebtheit, und schon nach der ersten Fahrt auf dem beweglichen Sitz pflegt das Mißbehagen an dem Rudern auf festem Sitz zu wachsen. Ich habe deshalb in früheren Jahren, als dem von mir geleiteten Verein eine Achtergig zur Verfügung stand, die Ausbildung der Anfänger, sobald sie aus dem größten heraus waren, in Anbetracht der höher gelegenen Sitze im Achter fortgesetzt und jede Mannschaft mindestens 3 Monate im Achter auf festem Sitz rudern lassen. Jetzt benutzen wir unseren Dollensechser und kürzen die Ausbildungszeit auf festem Sitz auf etwa 4 Wochen ab. Die Sechser-

dollengig gewährt uns auch einen zweiten Vorteil. Da sie hinter dem Steuerfisch noch ein Plätzchen für einen Ersatzmann hat, so eignet sie sich zur Ausbildung der Ruderer im Steuern und in der Führung eines Bootes überhaupt. Und so nehmen wir schon auf der ersten Fahrt im Sechser einen Steuermanns Aspiranten an Bord und lehren ihn, das Boot sicher durch alle Fährnisse hindurchzusteuern.

Vor allen Dingen muß er wie jeder Ruderer mit den Kommandos genau vertraut sein:

Das Kommando.

Dem im Boot abzugehenden Kommando geht meistens der Ruf: „Achtung!“ voran.

„Achtung! Riemen aus! — Fertig! — los!“

„Halbe Kraft!“ — „Frei weg!“

„Achtung! — Riemen halt!“

Beim Wenden:

„Achtung! — Backbord streicht (oder rückwärts)! — Steuerbord an (oder vorwärts)! — Fertig! — los!“

Sind einseitige Hindernisse im Wege:

„Achtung auf Steuerbord-Riemen!“ (oder Backbord-Riemen!) — „Frei weg!“

oder, wenn das Hindernis den Weg plötzlich versperrt und ein Zusammenstoß droht:

„Achtung! — Halt! — Alles streicht!“

oder falls das Boot nicht mehr auslaufen darf:

„Achtung! — Halt! — Stoppt!“

Beim Nehmen von Krümmungen:

„Achtung! — Backbord halbe Kraft! — Steuerbord voll!“ (und umgekehrt) — „Frei weg!“

Um bei Wellengang das Streichen der Blätter durch die Wellen zu vermeiden:

„Achtung! — Hoch scheeren!“

Zum Schluß:

„Riemen halt! — Riemen — lang!“ —

Beim Beginn der Fahrt muß der Steuermann sich Klarheit verschaffen über die Verteilung der Kraft an Steuerbord und Backbord. Loses Halten der Steuerleine läßt ihn bald erkennen, welche Seite überzieht; genügt eine Aufmunterung der betreffenden Seite zum schärferen

Einsatz, so ist es gut; wenn nicht, so ist ein Wechsel der Plätze zu empfehlen, da ein fortgesetztes Anziehen des Steuerers an einer Seite den Fortgang hemmt. Das Steuer soll daher möglichst geschont werden, und es läßt sich mit den Riemen allein bei freier Bahn sehr wohl auskommen. Sind Krümmungen zu nehmen, oder andere Hindernisse zu umfahren, so muß natürlich das Steuer mithelfen, aber es soll nur angezogen werden, während die Ruderer vorgehen, also während das Blatt das Wasser verlassen hat.

Hinsichtlich des *Ausweichens* muß der Steuermann erfahren, daß er auf strömenden Gewässern stromabwärts fahrend — oder, wie man



Abb. 39. Die Sechserdöllengig

sagt, auf der Talfahrt — die Mitte des Stromes zu halten hat, gegen den Strom aber — auf der Bergfahrt — am Ufer entlang steuern muß. Wenn nun jeder Steuermann sich an diese Regel hielte, so würden kaum Schwierigkeiten entstehen; aber die Krümmungen des Flusses verführen stets stromaufgehende Boote zum Abschneiden der Bogen und so trifft ein stromabfahrendes Boot in der Nähe großer Städte beständig auf entgegenkommende Boote, die seinen Kurs kreuzen. Als einzige Regel für das Ausweichen merke man: „Zeige dem entgegenkommenden Fahrzeug Backbord, d. h. halte nach Steuerbord ab“. Wird diese Regel befolgt, so fahren beide Fahrzeuge, Backbord zeigend, parallel aneinander vorüber. Diese Regel wird natürlich nur befolgt, wenn ein Unterlassen derselben einen Zusammenstoß verursachen könnte. Sache des Steuermanns ist es, zu überlegen, ob der Kurs der sich kreuzenden Boote ein Abhalten erforder-

lich macht. Begegnet man einem Segler oder gar einem Dampfer, so gilt dieselbe Regel, freilich wird aber ein Ruderboot immer vorziehen, schon beizeiten beiden aus dem Wege zu steuern, denn bei einem Zusammenstoß zieht der Schwächere den kürzeren. Begegnet man einem größeren Fahrzeug, wie z. B. einem Oberlahn unter Segel, oder gar einem Schleppzug, so wird man auf ein Ausweichen des anderen überhaupt nicht rechnen dürfen. Auf enger Fahrstraße soll ein Boot, falls es einem Schleppzug oder mehreren schwimmenden Holztrafren in Krümmungen begegnet, rechtzeitig den Außenbogen ansteuern, da es am Innenbogen leicht in Gefahr kommt, von dem sich in Schleppe befindlichen hinteren Fahrzeugen gequetscht zu werden. Niemals lasse man sich verleiten, einen Schleppzug zu kreuzen, indem man unter der Stahltröffe zwischen dem Schlepper und dem ersten Rahn hindurchzusteuern versucht.

Nähern wir uns mit unserem Boote dem *D u r c h l a ß* einer *B r ü c k e*, so haben wir, falls mehrere Durchlässe vorhanden sind, rechts zu fahren; ist nur ein Durchlaß vorhanden, so hat das stromabfahrende Boot, wie es in der Natur der Sache begründet ist, das Vorrrecht vor einem stromaufahrenden.

Stromabfahrend darf man jedes Fahrzeug an beliebiger Seite *ü b e r h o l e n*. Holt man aber vor einem Brückendurchlaß ein anderes Fahrzeug ein, so gebe man geduldig dem vorderen den Vortritt. Denn manch' leicht gebautes Sportboot hat den Versuch, noch vor dem Durchlaß einen größeren Rahn zu überholen, infolge eines Zusammenstoßes unter der Brücke bitter bereuen müssen. Man befolge also auf dem Wasser mit Rücksicht auf das wertvolle Material immer den Grundsatz: „Der Verrückte gibt nach!“ —

Auch das *A n l e g e n* will gelernt sein! und lieber zu früh als zu spät Riemen halten lassen und auf strömenden Gewässern stets gegen den Strom anlegen! Ob ich am Steg eines Bootshauses oder am Bollwerk des Ufers oder an der Seite eines Fahrzeuges anlege, immer leg' ich erst den Bug gegen den Strom.

Mit eintretender Dunkelheit führt jedes Boot am Bug eine dreifarbigte Laterne: mit rotem Glas an Backbord, grünem Glas an Steuerbord, weißem Licht vorn. Jedem begegnenden Fahrzeug zeige ich mein Backbordlicht! Erblide ich also über dem Backbordbug voraus ein grünes Licht oder über Steuerbordbug ein rotes Licht, so halte ich über Steuerbord ab, bis ich über Backbord das rote Licht des Gegners sehe. Erblide ich rechts vom Steuerbordbug ein grünes Licht oder links

über Backbordbug ein rotes Licht, so fährt der Gegner parallel, daher ändere ich meinen Kurs nicht. Vor Anker liegende Fahrzeuge tragen ein weißes Licht im Top. Dampfer führen außer den farbigen Positionslaternen ein weißes Toplicht. Unter allen Umständen lasse der Steuermann bei Dunkelheit mit halber Kraft rudern, um bei eintretender Gefahr sofort halten oder „st o p p e n“ zu können. Letzteres Manöver wird bei höchster Gefahr auf das Kommando: „Halt! Stoppt!“ ausgeführt und besteht darin, daß jeder Ruderer unter Anwendung voller Kraft seinen Riemen mit senkrecht gekantetem Blatt so tief wie möglich senkrecht zum Bord ins Wasser stößt, indem er mit gestreckten Armen den Innenhebel, soweit es die Dolle gestattet, anhebt.

Schließlich muß der Steuermannsaspirant auch die Höflichkeitsregeln lernen. Boote solcher Vereine, mit denen man auf dem Größfuß steht, hat der Steuermann des Stromaufahrenden Bootes zuerst durch Anlegen der rechten Hand an die Mütze zu grüßen, ebenso geziert es dem aufkommenden, beim Überholen zuerst zu grüßen. Die Ruderer aber nehmen keine Notiz voneinander, da sie ihre volle Aufmerksamkeit ihrer Tätigkeit widmen müssen. Auch haben Boote nur einen Gruß auszutauschen, wenn sie unter Flagge fahren. Bei Instruktions- und Trainingsfahrten pflegt man die Flagge zu Hause zu lassen.

Das Rudern auf dem Rollsiß.

Die ersten vier Wochen unserer Ausbildung hätten wir hinter uns; zwölf Fahrten haben wir auf dem festen Siß zurückgelegt, nun winkt uns als Lohn die Erlaubnis, uns des Rollsißes bedienen zu dürfen. Schon auf dem festen Siß merkten wir die Neigung der Beinmuskeln, beim Durchzug den Körper fortzustoßen, und oft schon fing einer oder der andere auf seinem Siß zu gleiten an, so schien es uns gar nicht so unglaublich, daß die smarten Amerikaner auf den Gedanken gekommen sein sollen, beim Rudern lederne Hosen zu tragen, deren Boden mit Fett eingeschmiert war, um das Rutschen oder „Gleiten“ auf dem festen Siß zu erleichtern. Diesem Vorpiel soll die Konstruktion des „Gleitsiße“, der dann später vom „Rollsiß“ verdrängt wurde, gefolgt sein.

Wie dem auch sei, jedenfalls muß die Arbeitsverteilung, wie sie der Rollsiß mit sich gebracht hat, als ein großer Vorteil angesehen werden, da Bein- und Bauchmuskeln wesentlich schärfer zur Mitarbeit herangezogen werden, als es beim Rudern auf festem Siß möglich ist. In diesem Umstand muß unbedingt ein Vorzug gesehen werden, solange nur kürzere

Ruderarbeit gefordert wird, und um diese wird es sich bei allen alltäglichen Übungsfahrten handeln. Ich persönlich würde auf großen mehrtägigen Fahrten das Rudern auf festem, nicht allzu unbequem niedrigem Sitz der Arbeit auf dem Kollisitz vorziehen. Abgesehen davon, daß bei mehrtägigem Rudern auf dem Kollisitz unser armes Gefäß arg mitgenommen wird, so daß wir schon am zweiten Abend im Gasthaus das weichste Sofaetchen auffuchen, macht sich auch häufig eine Überanstrengung des Kniegelenkes geltend, die zwar während des Ruderns wenig empfunden wird, aber am Abend eine schmerzhafteste Steifheit der Kniegelenkbänder wachruft.

Ich machte in den Sommerferien 1896 mit 14 Schülern im Dollenachter mit festen Sitzen und Dollenvierer mit Kollisitzen die Fahrt von Bromberg nach Berlin in fünf Tagen. Die fünf kräftigsten Schüler waren in den Vierer gesetzt, die schwächeren, und es waren recht leicht gebaute, zarte Jungen darunter, in den Achter. Selbstverständlich setzte die Vierermannschaft alles daran, sich von dem Achter nicht schlagen zu lassen, so daß wir stets beisammen blieben, andererseits aber fand ich doch, daß die Achtermannschaft bei weitem leichtere Arbeit hatte und trotz Tagesleistungen von mehr als hundert Kilometern abends keine merkliche Überanstrengung zeigte. Nicht ist es meine Absicht, hier für den festen Sitz eine Lanze zu brechen, das Rudern auf Kollisitzen gilt — abgesehen von allen seinen Vorzügen, die ich nicht bestreiten will — den Schülern für unbedingt vornehmer, und so sind bis auf den heutigen Tag meine Schüler stets hocherfreut, wenn sie „die Qual“ auf dem festen Sitz hinter sich haben. Das Rudern auf dem Kollisitz will aber auch erlernt sein, und so müssen sich unsere Rekruten bequemen, noch einmal in den Ruderkasten zu steigen und nach Zählen zu exerzieren.

Der Ruderer hat zunächst das Achsenlager des Kollisitzes vor dem Gebrauch zu ölen, aber nicht etwa die Kollbahn, was man manchmal bei jungen Ruderern erleben kann. Die Kollbahn ist im Gegenteil recht trocken zu halten und von Zeit zu Zeit mit Terpentinöl auszuwischen. Hat der Ruderer seinen Platz eingenommen, untersucht er die Stellung des Stembrettes; es muß so eingestellt werden, daß er mit ausgestreckten Beinen voll austrollen kann. In der Ruhelage sitzt der Ruderer in der Mitte der Kollbahn. Auf „Fertig!“ zieht sich der Ruderer mit den Füßen an den unterhalb der Behen angezogenen Fußriemen vorwärts in die Auslage. Während des Einfasses auf das Kommando: „Los!“ oder beim Zählen auf „Eins!“ hält man mittels der Ferse den Kollisitz fest, auf „Zwei“ — also während des Durchzuges — hält man den Kollisitz noch so lange fest,

bis der Körper durch die Senkrechte schwingt und fängt erst dann an, mit den Ferseu vom Stembrett abzustößen, und zwar mit zunehmender Kraft, währenddem der Körper weiter schwingt, bis er einen Winkel von 28—30° mit der Senkrechten bildet. Es wird sich allerdings der Rollsiß ungewollt beim Einfaß immer um einige Zentimeter rückwärts schieben, indessen muß man das Festhalten desselben, soweit es möglich ist, doch versuchen, da man sonst leicht in das Gegenteil verfällt: den Rollsiß wegschiebt, den Riemen kraftlos durchs Wasser zieht und zum Schluß nur mit den Armen arbeitet. Ist man mit Beendigung des Durchzuges voll ausgerollt, so beginnen die Fußspitzen wieder den Rollsiß langsam vorzuziehen, während der Körper nach blißschnellem Vorstoßen der Hände sich aufrichtet und bis in die Mitte der Rollbahn senkrecht vortrollt, um dann beim weiteren langsamen Vortrollen auszulegen.

Sollen die Vorzüge der Arbeit auf dem Rollsiß voll ausgenutzt werden, so muß sehr korrekt gearbeitet werden, also in erster Linie scharf Wasser gefaßt werden; beim pflaumenweichen Einfaß gehen die Vorzüge des Rollsißes verloren; außerdem gewährt nur eine korrekt auf dem Rollsiß arbeitende Mannschaft ein schönes Bild jugendlicher Kraft. Daß aber die so korrekte Arbeit die Kräfte stark in Anspruch nimmt, davon kann man sich leicht überzeugen, wenn die Ruderer nach einer Tagestour ermüdet heimkehren, und man nun noch vergeblich eine harmonische Zusammenarbeit sucht. Nur wirklich feste, gestählte Körper verfügen über eine ausreichende Kraft, um dauernd gut auf dem Rollsiß zu rudern. Man hört oft absprechend über den Stil der Schülerruderer sprechen, weil zu wenig beachtet wird, daß der Schüler nur in seltenen Fällen das gefestigte Rückgrat des Mannes besitzt.

Als Krone des heutigen Rudersportes gilt das „Skullen“. Deutschlands vornehmstes Rennen: „die Meisterschaft von Deutschland“ wird im Einer ausgefochten. Seine Wertschätzung beruht aber meines Erachtens nicht in irgendeiner Überlegenheit in sportlicher, als vielmehr in hygienischer Hinsicht. Mit jeder Hand führt man ein Skull, beide Seiten des Körpers arbeiten vollständig gleichmäßig; der sonst z. B. vernachlässigte linke Arm, die linke Hand werden in gleicher Weise zur Arbeitsleistung herangezogen; so kann man wohl mit Recht dem Skullen vor dem Riemen den Vorzug geben. Aber, wenn die Arbeitsteilung hier die vollkommenste ist, so bringt doch wieder diese Vollkommenheit eine stärkere Inanspruchnahme der Kräfte mit sich. Deshalb sollte man zum Skullen nur Schüler zulassen, die ihren Körper durch langes Riemen bereits zur

Ausdauer erzogen und gestählt haben, also frühestens erst im zweiten Jahre dem Anfänger das Skullen gestatten, es sei denn, er wäre besonders kräftig und geschickt. Der Gebrauch des Rollsitzes und die Körperarbeit sollte sich nicht unterscheiden von der Arbeit beim Riemen, wenigstens sollte sich der Skuller bemühen, im Moment des Einfasses den Rollsitz festzuhalten. Die Möglichkeit, mit den Skulls so weit auszulegen, daß sie fast parallel dem Boote liegen, sollte nicht in übertriebener Weise ausgenutzt werden, da sonst ein energisches Einsetzen und gerades Aufrichten sehr erschwert wird. Beim Durchzug bedingt die Länge der Innenhebel ein Übereinandergreifen derselben. Der Skuller wird, falls er nicht links-händig ist, mit der rechten Hand geschickter arbeiten als mit der linken, deshalb empfiehlt es sich, die rechte Hand beim Durchzug unter, beim Vorrollen über die linke zu legen. Der Anfänger wird erst die linke Hand an das Drehen des Skulls gewöhnen müssen und zunächst sich auf eine senkrechte Haltung des linken Blattes beim Vorrollen beschränken, um die Fingerringel möglichst zu schonen, die sonst leicht verletzt werden. Die Wasserarbeit beim Skullen unterscheidet sich vom Riemen dadurch, daß die größte Kraft angewendet wird, wenn die Blätter senkrecht zum Bord stehen und man den Zug bis zum Finish möglichst kräftig durchführt. Der hierdurch bedingte verhältnismäßig starke Schwung drückt den Bug des Bootes tiefer ins Wasser, deshalb soll der Körper möglichst schnell aufgerichtet werden, wenn der Durchzug auch noch nicht ganz beendet ist, selbstverständlich soll man auch beim Skullen nicht über den Innenhebel fallen. Beim Auslegen sieht man oft den Skuller die Kniee spreizen und sie im Moment des Einfasses zusammenschlagen, um die Weinkraft beim Durchzug stärker auszunutzen. Natürlicher und der Auslage der Arme entsprechender scheint es mir, die Kniee schon beim Vorrollen zu schließen. Wer mit mir der Ansicht ist, daß die Disziplin und die Erziehung zur Anpassung und zum Gehorsam in dem mehrriemigen Boote wertvolle Eigenschaften sind, der wird freilich dem Rudern im Vierriemer, Sechstriemer oder Achtriemer den Vorzug vor dem Doppelskuller geben. Um einen gleich günstigen Einfluß zu erreichen, müßte man schon zur Anschaffung eines Doppelvierers schreiten: als Übungsboot ein sehr wertvolles Fahrzeug, für Wanderfahrten aber weniger geeignet. Der „Wiking“ in Stralsburg in Westpreußen fährt ein solches Boot.

VI.

Schau- und Wettrudern, — Bootslaufe.

Nach Ostern war die Zahl der Mitglieder unseres Vereins auf 32 Ruderer angestiegen, so daß sechs Vierermannschaften gebildet werden konnten. Da im Anfang des Sommers mit der Taufe eines neuen Bootes ein größeres Ruderfest, mit Schau- und Wettrudern verbunden, veranstaltet werden sollte, so wurden die Ruderer zu möglichst gleichmäßig kräftigen Mannschaften zusammengesetzt, und es begann nun der Drill für das Schau- und Wettrudern.

Das Schaurudern.

Für die beiden Wochennachmittage, die zu Ruderübungen zur Verfügung standen, wurde ein fester Stundenplan entworfen. Je drei Mannschaften besetzten gleichzeitig drei Vierer und nahmen außer dem Steuer- mann einen Instruktor (den Protektor, bzw. einen der beiden Fahrwarte) mit. Nach einstündiger Instruktionsfahrt wurde die erste Gruppe von der zweiten abgelöst. Während die drei Steuerleute sich übten, die Boote in Dwarlinie mit gleichem Abstand zu halten, drillten die Instrukto- ren die



Abb. 40. Schaurudern.

Ruderer, in guter Haltung den Riemen korrekt zu führen, und achteten auf scharfen gleichmäßigen Einsatz und glattes Finish, d. h. nach vollendetem Durchzug senkrecht's Herausbrücken des Blattes. Da beim Schaurudern sowohl die Arbeit des einzelnen wie das Zusammenspiel der ganzen Mannschaft bewertet wird, so ist eine derartige Veranstaltung fraglos von hohem Wert für die Technik und den Ruderstil und wohl zu vergleichen mit der Ausbildung und der Vorstellung der Rekruten; sie hat auch den Vorteil, daß die älteren Jahrgänge alljährlich gezwungen werden, im Frühjahr ihre Technik aufzufrischen und zu verbessern. Es ist für den sachverständigen Preisrichter auch keine allzu schwierige Aufgabe, mit Hilfe von Punkten die Arbeit der einzelnen Ruderer, wie die Zusammenarbeit der Mannschaften zu bewerten, vorausgesetzt, daß er mit dem Stil und der Technik des zu prüfenden Vereins vertraut ist.

Diese Einrichtung ist wohl zuerst in Berlin eingeführt worden in Form eines Wettbewerbs um einen von Seiner Majestät ausgesetzten Kranz, aber mit dem Unterschiede, daß nicht die Mitglieder eines Vereins, sondern eine größere Zahl der das Rudern pflegenden Anstalten an dem Wettbewerb teilnehmen. Jeder Anstalt steht es frei, beliebig viel Boote zu melden. Man wollte auf diese Weise neben der Anstalt, die hervorragende Leistungen im Wettrudern aufzuweisen hatte, auch diejenige Anstalt belohnen, die möglichst viel Mannschaften in bester Ruderform vorführte.

Die Beurteilung geschieht nach folgender Formel:

$$a + n - \frac{1}{10} (P - p).$$

Jedes Boot wird nach Körperhaltung, Wasserarbeit und Zusammenarbeit beurteilt und bewertet, z. B.:

Prädikat :	gut	genügend	nicht genügend
Körperhaltung	3	2	1
Wasserarbeit	6	4	2
Zusammenarbeit	6	4	2
Summe :	15	10	5

Die Gesamtsumme der Punkte, welche eine Anstalt erzielt hat, wird, durch die Zahl ihrer sich bewerbenden Boote dividiert, = a gesetzt. Damit auch die Zahl der von einer Anstalt gestellten Boote mitspricht, wird die Zahl der genügend befundenen Boote gleich n zu a addiert. Um

aber größeren Anstalten nicht einen Vorteil vor weniger stark besuchten zu gewähren, wird von der Summe $a + n$ der Quotient $\frac{1}{10} (P - p)$ abgezogen; p ist das Verhältnis der Zahl der rudierenden Schüler zur Zahl aller Schüler der oberen Klassen (U. 2 bis O. I); P ist der höchste Wert, der für p erzielt ist. Für diejenige Anstalt, die diesen Wert P aufstellt, wird $P - p = 0$; für sie erfolgt also kein Abzug.

Diese Einrichtung hat in Berlin wenig Freunde gefunden, weil die Preisrichter vor der meines Erachtens unlösbaren Aufgabe stehen, objektiv Leistungen zu vergleichen und zu beurteilen, die nur ein subjektives Urteil zulassen. Wollten die Preisrichter ihre Aufgabe einwandfrei lösen, so müßten sie sich zunächst klar werden über den Stil und die Technik eines jeden Vereins und müßten dann den Grad der Vollkommenheit beurteilen, den jede Mannschaft in dem ihrem Verein eigenen Stil erreicht hat. Wesentlich erleichtert würde ihre Aufgabe, wenn in sämtlichen Schülerrudervereinen ein Stil und eine Technik maßgebend wäre, ähnlich wie dem sprachlichen Unterricht eine Grammatik zugrunde gelegt werden kann.

Wie verschieden und wie veränderlich sind aber heute noch die Ansichten über Ruderstil und Technik! Die Weite der Auslage, der Rückschwung, die Länge des Durchzuges, selbst auch die Arbeit auf dem Rollsig, das Ziehen mit den Armen oder mit den Schultern, und manches andere sind Streitfragen, über die es kein feststehendes Urteil gibt; wie soll also ein Preisrichter anders urteilen als nach den Gesichtspunkten, die ihm persönlich auf Grund seiner eigenen Tätigkeit als Kennruderer oder als Fahrwart eines Herren-Rudervereins richtig erscheinen! Kann man es ihm verdenken, wenn ihm das Rudern einer Mannschaft, die noch nach altem Stil den Hebel beim Durchzug nach dem Nabel anstatt nach der Brust zieht, nicht gefällt? oder wenn das kurze, schnelle Durchreißen einer anderen Mannschaft, die gelehrt ist, ihren Schlag der Schwere ihres Bootes anzupassen, ihm — der als ehemaliger Kennruderer sein leichtes Boot mit schönem langen Schläge vorwärts trieb — als „Bolzen“ erscheint? Ja, ist denn der Kennschlag der allein maßgebende für jeden Bootstyp, ganz davon abgesehen, daß auch unsere Kennruderer die verschiedenste Ausbildung erfahren, da jeder neue Trainer seinen eigenen Stil rudern läßt? Das sind Fragen, die sich einer glücklichen allgemein befriedigenden Lösung der Aufgabe, das Schaurudern zu einem Wettbewerb verschiedener Vereine zu machen, entgegenstellen.

Und sollte man gerade Schülern gegenüber nicht auch schon den bloßen Schein einer nicht einwandfreien Beurteilung vermeiden? Zu diesem Be-

huf müßten unbedingt die als Preisrichter waltenden Herren den teilnehmenden Schulen gänzlich fern stehen und Vereinen entnommen werden, die keinerlei Beziehung zu der Ausbildung der Schüler haben. Das aber hält in Berlin schwer, da noch viele Schüler-Rudervereine von Mitgliedern der Herren-Rudervereine im Rudern unterwiesen werden, sei es, daß letztere als alte Herren des Schülervereins gleichzeitig Mitglied eines Herren-Rudervereins sind, oder auch in gar keiner Beziehung zur Schule stehen und nur aus Interesse am Nachwuchs sich um denselben verdient machen. Erste Bedingung für einen alle Teile befriedigenden Wettstreit im Schaurudern wäre mithin eine gleichmäßige Ausbildung aller Schüler von einem Ruderlehrer. Diese Bedingung wird aber einstweilen nur beim internen Schaurudern der Mannschaften einer Anstalt erfüllt werden, und so ist die Veranstellung eines Schauruderns aus den schon oben angeführten Gründen neben der internen Regatta gelegentlich der Sommerfeste den einzelnen Anstalten wohl zu empfehlen.

Das Wettrudern.

Der Gedanke, Schüler an einem Wettrudern teilnehmen zu lassen, kann heute noch, trotzdem fast an allen größeren Plätzen Wettrudern für Schüler verschiedener Schulgemeinschaften alljährlich stattfinden, manche Pädagogen in Aufregung versetzen. Und der Grund? — „Nun, rudern sollen die Schüler aus hygienischen erziehlichen Gründen, aber beileibe keinen sportsmäßigen Betrieb! Das heißt: friedlichen Sport, Freiübungen in frischer reiner Luft, Wasserturnen, das gönnen wir unseren Kindern, aber keinen die Sehnen und Muskeln und den Geist anspornenden Wettkampf! Der regt auf, der lenkt ab, der schadet mehr, als er nützt!“ — Ja, wollen wir denn nicht unsere Söhne zu Männern erziehen, die in dem Kampf ums Dasein mit offenen Augen, jede Faser gespannt, ihren Mann stehen können?

Gewöhnen wir denn nicht schon unsere kleinen Sextaner an einen gleichen Wettkampf, wenn wir sie allwöchentlich ein lateinisches Extemporale schreiben lassen? Lenkt denn diese rein geistige Arbeit etwa weniger ab, und ist die mit diesem Kampf verbundene Aufregung, noch dazu in dem zarten Alter, etwa weniger schädlich? — Also die Zucht des Geistes zum logischen Denken soll sich solcher Mittel bedienen dürfen, die körperliche Erziehung jedoch soll auf sie verzichten? Nein, ich für meine Person gönne jedem Schüler nicht nur die Teilnahme am Wettrudern, ich wünsche vielmehr, sie alle könnten der strengen Selbstzucht desselben teilhaftig

werden. Leider ist das nur einem sehr geringen Prozentsatz derselben möglich; denn das Wettrudern hat zur Voraussetzung einen gefestigten Körper, über den nur wenige unserer Schüler in ihrem jugendlichen Alter verfügen. Diejenigen von ihnen, die mehrere Jahre das Rudern auf der Schule gepflegt und fleißig ihre Kräfte durch lange Dauerrfahrten gefestigt haben, nehmen wohl als Gewinn einen gestählten Körper mit, der ihnen erlaubt, sich in den folgenden Jahren ohne Schaden auch als Rennruderer zu betätigen, aber während der Schulzeit reichen die Kräfte selten aus, um den Ansprüchen, die unser schweres Bootsmaterial an den Rennruderer stellt, zu genügen. Und damit komme ich auf den Fehler, an dem unsere Schülerterrennen krankten! Während der Erwachsene ein Boot, das kaum 50 kg wiegt und im Wasser infolge seines Baues und seiner Breite von 50 cm den möglichst kleinsten Widerstand findet, zum Rennen benutzt — ein Boot, dessen höchste Geschwindigkeit durchaus nicht übermäßige Kraftanstrengung erfordert, sondern in erster Linie gute Technik voraussetzt —, läßt man den Schüler in seiner 150 kg schweren und 95 cm breiten Tourenrigg rennen, deren Stabilität sich überdies mit einer rohen Technik begnügt, dafür aber um so mehr Kraftaufwendung beansprucht. Jedem Boot, sei es nun ein eigentliches Rennboot oder der jetzt meistens von Schülern benutzte Halbbausleger, wird die Mannschaft sich bemühen, eine Höchstgeschwindigkeit zu erteilen, indem sie beim *Einsatz* ihre volle Kraft ausgibt. Denn je größere Kraft beim Einsatz angewendet wird, um so größer ist auch der Widerstand, den das Blatt im elastisch nachgebenden Wasser findet, bei um so geringerer Neigung des Wassers auszuweichen; deshalb eben erzielt man den größten Nuzeffekt für den Fortgang des Bootes bei schärfstem Einsatz und schnellstem Durchreißen des Blattes. Um die Höchstgeschwindigkeit, deren Größe natürlich von der Kraft der Mannschaft abhängt, möglichst bald zu erreichen, beginnt das Rennen mit einem Spurt, d. h. die Mannschaft wirft das Boot mit kurzen, schnell aufeinander folgenden Schlägen, etwa 40 in der Minute, vom Start vor. Der Spurt will fleißig geübt sein, damit er klappt, sonst zieht er nicht, „das Boot bleibt am Start kleben“. Gewöhnlich werden mit kurzem Körperschwung und wenig Rollen 10 bis 12 Spurtschläge gemacht, dann ist schon die Höchstgeschwindigkeit erreicht, und eine gut geschulte und kaltblütige Mannschaft geht nun zum längeren Durchzug bei vollem Schwung über, muß aber immerhin, um die Geschwindigkeit möglichst gleichförmig zu erhalten, wenigstens 34 Schläge in der Minute machen. Je schärfer der Einsatz und je schneller der Durchzug, um so mehr Zeit bleibt für ein ruhiges

Borrollen, den Zeitabschnitt der Erholung. Darin eben zeigt eine gut geschulte Mannschaft ihre Überlegenheit, während eine schlecht geschulte in Folge flauen Einfasses und langsamen Durchzuges die veräuerte Zeit durch Vorkürzen einholen will, insolgedessen den Atem verliert und zusammenbricht oder zurückfällt. Das Gewicht der Mannschaft und des Bootes einerseits, andererseits die je nach dem Bau des Bootes größere oder kleinere Reibung wirken beständig verzögernd auf die Geschwindigkeit des Bootes ein. Ist nun das Gewicht eines eigentlichen Rennbootes um 100 kg kleiner als eines Halbauslegers und ist die Reibung gleichfalls bedeutend geringer infolge des Baues — der geringeren Breite und der glatten Außenhaut —, so leuchtet es wohl ein, daß bei gleicher Anzahl von Schlägen letztere für die Gig weit wichtiger geführt werden müssen, um ein gleiches Resultat zu erzielen, als für das Rennboot; oder aber die Zahl der Schläge muß erhöht werden, um rechtzeitig den durch Reibung und Gewicht entstehenden Verlust an lebendiger Kraft auszugleichen. In beiden Fällen wird dem jugendlichen Körper des Schülers eine größere Anstrengung zugemutet als dem Rennruderer in seinem Rennboot, eine Anstrengung, die der Gesundheit des jugendlich weichen Körpers gefährlich werden kann. Und diese Gefahr liegt um so näher, wenn der Schüler zu der Erkenntnis kommt, daß tatsächlich das Tempo des Rennschlages, wie er im Rennboot geführt wird, also höchstens 34 Schläge in der Minute, nicht ausreicht, um die Gig in gleichförmiger Höchstgeschwindigkeit laufen zu lassen, und nun, um die Zahl der Schläge zu vermehren, in ein fortgesetztes Spurten verfällt. Denn das unterliegt keinem Zweifel, daß die schwere Gig bei einem kurzen schnellen Schlag am schnellsten läuft. Aus diesem Grunde sollte man die Schüler nicht in einem Boot rennen lassen, dessen stabiler Bau und Schwere sie geradezu zu einem unschönen und hygienisch verwerflichen Rudern zwingt und sie um so mehr in diese falsche Bahn treibt, je kürzer man die Rennstrecke macht in der gut gemeinten Absicht, die Anstrengung abzukürzen. Es gibt heute nur ein Mittel, das Schülerrennen zweckentsprechend und für die Gesundheit zuträglich zu gestalten, nämlich ein Ausschreiben der Rennen in schmaleren, leichteren Booten, aber über eine größere Strecke. Das eigentliche Rennboot, wie es vom Einer bis zum Achter in einer Breite von 25 cm bzw. 60 cm gebaut wird, könnte nur für Schüler in Betracht kommen, die in der glücklichen Lage sind, täglich wie die Etonians in England ihre Geschicklichkeit schulen zu können. Solange die meisten unserer Schüler, und das sind wohl alle in den großen Städten, höchstens zweimal wöchentlich sich ins Boot setzen können, ist ein

erfolgreiches Üben im eigentlichen Rennboot für sie ausgeschlossen. Weßhalb aber soll man nicht einen Zwischentyp wählen, eine sogenannte Rennig aus möglichst dünnem Fournierholz, geklinkert, etwa 75 cm breit, hinten und vorn gedeckt und mit Waschbord versehen? Einmal wird solche Rennig bedeutend leichter ausfallen, zweitens aber auch eine feinere Technik verlangen; ein Volzen und beständiges Spurten wäre ausgeschlossen, da die bei dieser Art der Ruderns unvermeidlichen Fehler sehr bald das empfindliche Boot in seinem Fortgang hemmen und so die Mannschaft von ihrer falschen Arbeit überzeugen würden. Außerdem könnte die Rennstrecke auf etwa 1500 m festgelegt werden, um jeden Versuch, durch erhöhte Anzahl von Schlägen die Geschwindigkeit dauernd zu erhöhen, physisch unmöglich zu machen. Der wesentliche Grund, der in früheren Jahren zunächst zur Verwendung der Tourenig als Schüler-Rennboot führte, die Meinung: ein Schüler-Ruderverein könnte sich den Luxus eines lediglich für Rennzwecke gebauten Bootes nicht leisten, ist längst nicht mehr stichhaltig; wird doch von den meisten Vereinen das beste und neueste Boot für Rennzwecke geschont, indem es vom alltäglichen Gebrauch ausgeschlossen bleibt. Wer aber etwa den Gebrauch der vorgeschlagenen Rennig für gefährlicher halten will als die übliche Tourenig, dem fehlt es an Sachkenntnis; denn er bedenkt nicht, daß in eine Rennig nur Leute gesetzt werden, die bereits in der Tourenig ihre Ausbildung beendet und durch korrektes Rudern ihre Berechtigung, in die Rennig gesetzt zu werden, nachgewiesen haben müssen.

Ebenso wäre für Schülerrennzwecke unbedenklich eine gleich leicht gebaute Doppelzweierrennig von gleicher Breite (75 cm) und 8,5 m Länge zu empfehlen, um auch dem Skullen gerecht zu werden. Daß wir in nicht allzuferner Zeit den vorgeschlagenen Weg einschlagen, ist nicht nur im Interesse der Gesundheit wie der sportlichen Leistungen unserer Schüler-ruderer zu wünschen, sondern auch mit Sicherheit zu erwarten, da schon lange an verschiedenen Orten, wie Stettin und Frankfurt a. Main, Schüler in eigentlichen Rennbooten starten. —

Wie nun für unseren Verein die Dinge lagen, hatte die Vorbereitung unserer Rennmannschaften mit der Tourenig zu rechnen und demgemäß größeren Nachdruck auf die Gewinnung von Ausdauer als auf die Technik zu legen.

Durch stetiges Verlängern der mit 34 Schlag abzufahrenden Übungsstrecke wurde die Mannschaft an eine rationelle Behandlung ihrer Atmungsorgane und an zweckentsprechende Einteilung ihrer Kraft gewöhnt. Gleich-

zeitiges scharfes Wasserfassen, schneller Durchzug, Fortschwellen der Arme und langsames Vorgehen waren die wesentlichen, hinsichtlich der Technik zu beachtenden Punkte.

So floß in emsiger Arbeit die Zeit dahin, und der Tag des Sommerfestes rückte heran.

Das Sommerfest.

Freunde der Anstalt, ehemalige Schüler, hatten die Ämter als Starter, Schiedsrichter, Zielrichter und Preisrichter für das Schaurudern übernommen. Zwei Dampfer waren gechartert worden, um das Lehrerkollegium, Eltern und Gäste zum Festplatz, einem am Ufer unseres Flusses eine Meile oberhalb der Stadt gelegenen Etablissement zu fahren. Eine Musikkapelle durfte an Bord nicht fehlen. Voll besetzt, mit etwa 700 Personen, setzten sich unsere Dampfer, geleitet von sämtlichen sechs Booten des Vereins, in Bewegung und landeten nach halbblündiger Fahrt an dem lieblich bewaldeten Ufer entlang an dem Festort. Am Nachmittag des vorangegangenen Tages hatte eine Mannschaft den Täufeling, ein vom „Verein Ehemaliger Schüler“ gestiftetes Boot, vom Bootsbauer abgeholt. Mit einer Guirlande bekränzt stand der neue Bierer auf Böcken in der Mitte des Festplatzes. Nach der Kaffeetafel traten die Mitglieder unseres Vereins mit dem Riemen in der Rechten zu beiden Seiten des Bootes an und unser ältester Professor Paul Förster taufte das Boot auf den Namen „Fürst Bismard“ mit folgendem Weihespruche:

„Er, des Deutschen Reiches erster Staatsmann,
Er, der Deutschlands Staatsschiff einst gezimmert,
Der sein Steuer dann durch lange Jahre
Klug und furchtlos hat gelenkt zum Ziele,
G'radezu des Schiffes Kurs stets wendend,
Recht und Wahrheit sich zum Pole nehmend —
Wind und Wetter spielten mit den Wellen,
Wind und Wetter nicht mit seinem Herzen —
Der auch gute Mannschaft stets geworden
Und, die es ihm gleichzutun versuchten,
Stets am Ziel um mehrer' Boote Länge
Hat geschlagen, doch nach keinem Siege
Hat gerastet, d'rum auch nicht gerostet,
Weiter stets und weiter hat geschaffen,
Sich in Vaterlandes Dienst verzehrend,

Sorgend auch, nachdem in seinen Händen
Wohlvertahrt nicht mehr das Steuer ruhte —
Bis ins Mark treu seinem Kapitäne,
Seinem kaiserlichen Herrn und Freunde,
Beide lenkend es zum sichern Hafen:
Zu dem Hafen langersehnter Einheit,
Zu dem Hafen deutscher Macht und Freiheit,
Zu dem Hafen bürgerlicher Wohlfahrt —
Treu dem Volke und dem Vaterlande,
Treu sich selbst vor allem, treu und trotzig —
Er, Fürst Bismarck, gebe seinen Namen
Diesem Boot fortan, und seines Geistes
Mögt ihr Mannen einen Hauch verspüren,
Die ihr leicht jetzt fahret in dem Gleise,
Das der Riese einst euch hat gezogen!"

Zum Schluß sprengte der Redner den Inhalt einer Flasche deutschen Sekt über den Bug des Bootes und die Festversammlung stimmte mit den Ruderern ein in das Lied „All Deutschland hoch in Ehren!“ — Von kräftigen Händen gehoben wurde der „Fürst Bismarck“ hinunter zum Wasser getragen, die Ruderer bemannten ihre Boote und das Schaurudern begann. Drei Preisrichter begleiteten in einem Motorboot seitwärts die in Querslinie 500 m stromauf und stromabwärts rudern Boote und ein jeder derselben bewertete der Reihe nach die Leistungen der einzelnen Ruderer und das Zusammenspiel der Mannschaften, während die Kapelle ihre lustigen Weisen erklingen ließ. Nach beendeter Prüfung stellten sich die drei kräftigsten Mannschaften dem Starter zum Wettrudern: in der Viererhalbbauslegerig über eine Strecke von 1200 m. Auf den Anruf: „Sind Sie fertig?“ und nach dem Kommando: „Los!“ schossen die drei Boote nach kurzem Spurt, der das Wasser hoch aufspritzen ließ, verfolgt von dem Motorboot des Schiedsrichters, vorwärts. Mit knapper Länge ging der Sieger nach 4 min. 40 sec. durchs Ziel. Als die Entscheidung gefallen war, traten die Mannschaften auf dem Festplatz an. Der Direktor hielt eine Ansprache an die Schüler, in der er seine Zufriedenheit mit der Haltung des Vereins ausdrückte, sie hinwies auf den hohen Protektor des Rudersportes, dem die Schüler die Verbreitung der Ruderebung an den höheren Lehranstalten Preußens zu verdanken hätten, und sie aufforderte, ihren Dank in einem „Hurra auf Kaiser Wilhelm II.“ ausklingen zu lassen.

Dem dreifachen „Hurra!“ folgte das Abfingen der Nationalhymne. Nachdem nunmehr die im Schau- und Wettrudern siegreichen Mannschaften mit je einem Eichenkranz ausgezeichnet waren, strömte die Schar der Gäste in den Festsaal, wo der Sängerkhor der Schule unter Leitung seines Dirigenten und der Mitwirkung sangeskundiger Damen und Herren zur Unterhaltung einige Lieder vortrug. Einem dann folgenden kleinen lustigen Einakter, von den Mitgliedern des Rudervereins gespielt, ging ein vom Oberprimaner R. gesprochenes Prolog voraus.

Prolog.*)

Einst huldiqht den Wissenschaften allein
Die Schule mit ihrem ganzen Sein;
Ein mächtiger Stamm, der von Alters steht,
Seine Krone von rosigem Lichte umweht,
Die Früchte versendend in's tätige Leben,
Hineinverwachsen in Wandel und Streben,
Gehn seine Wurzeln, die Nahrungsspenden,
Hinab bis in fernste Zeiten und Länder;
Aus der „Alten“ Weisheit und Wissenschaft
Saugt er noch heute Leben und Kraft.

Da kommt geflogen über das Meer
Ein frischer fröhlicher Windhauch daher;
Und aus dem Stamme, dem alten Riesen,
Beginnt's zu grünen, beginnt's zu sprießen.
Die Rinde springt, und in's Inn're hinein
Flutet der goldene Sonnenschein.
Und es tönt mächtig das Kaiserwort:
„Macht auf die Tore, zerbrecht, was verdorrt!
Gebt der Jugend die Lust, gebt ihr innig gesellt
Mit dem Wissen den Blick für die schöne Welt,
Gebt nach Stunden, im engen Zimmer verbracht,
Ihr Freiheit, wo draußen die Sonne lacht,
Laßt sie tummeln sich frei auf Wasser und Flur,
Laßt den Körper sie stählen in Gottes Natur!“

Und sieh, auf wogender Wasserbahn,
Da schaukelt sich bald der leichte Rahn.

*) Gedichtet von Frau Professor Seelig in Bromberg.

Fort geht's im ersten Frührottschein
In die Ferne, die weite Welt hinein.
Die Latte erschallen, die Ruder fliegen —
Ihr Schläfer, ihr mögt nur ruhig liegen —
Wir treiben durch Flüsse, durch Ströme und Seen,
An Städten vorüber, an Wäldern und Höhen,
Mit nervigen Armen des Schiffleins Kiel
Durch Sturm und Wellen zum lachenden Ziel.
Die Kräfte zu messen in kämpfendem Ringen,
Dem Wetter zu trotzen, Gefahren bezwingen,
Das ist eine Lust, das ist der Quell,
Der die Wangen macht rot und die Augen hell,
Der den Geist durchflutet mit neuer Kraft
Für das Lernen und für die Wissenschaft.
„Dir danken wir, Kaiser, dies neue Glück,
Du hast ein Herz für der Jugend Geschick!
Drum, wenn sich dereinst die Stunde naht,
Wo Du, o Kaiser, uns brauchst zur Tat,
Dann nehmen wir freudig das Schwert zur Hand
Zum Kampf für Kaiser und Vaterland.“

Jetzt hebt die Hände, schließt Euch zusammen,
Es breche hervor in Begeisterungsflammen
Der jubelnde Ruf, laut schallend und klar:
Dem Kaiser ein dreifaches

Hip, hip, hurra!

Bei den letzten Worten hob sich der Vorhang, auf der Bühne bildeten Ruderer und Schüler eine hübsche Gruppe um die geschmückte Büste unseres Kaisers. Nachdem die Jugend sich im Saal noch einige Stunden dem Tanz hingegeben hatte, schloß das schöne Fest, dessen Reinertrag dem Bootsbaufonds des Vereins die Summe von 300 M. zuführte.

Folgende Zeilen sollen nun einen Überblick geben über die Wettkämpfe, die in den letzten 25 Jahren zwischen Vereinen verschiedener Anstalten ausgefochten wurden, soweit dieselben zur Kenntniß des Verfassers gelangt sind.

Am 12. Juli 1885 fand auf der Oder oberhalb der Stadt Frankfurt die von den beiden Schüler-Rudervereinen der Stadt veranstaltete „erste deutsche Schüler-Regatta“ statt. Zur Teilnahme war von den Frankfurter

Schülervereinen die „*Navia*“ in Ohlau, die „*Borussia*“ in Stettin, das Friedrich Wilhelms-Gymnasium in Berlin, das Realgymnasium in Potsdam und das Gymnasium in Guben aufgefordert worden. Oberlehrer Lampe hatte dieses Unternehmen mit Rat und Tat unterstützt, hoffte er doch, daß es der weiteren Entwicklung des Rudersportes an Gymnasien und Realgymnasien einen neuen Antrieb geben würde. Nichtsdestoweniger wußte er sehr wohl, daß die Veranstaltung von Schüler-Regatten infolge des von den Regatten untrennbaren Hervortretens der Schüler an die Öffentlichkeit den Gegnern ein Dorn im Auge sein werde. Wenn auch heute sich unsere Ansichten schon etwas geändert haben, und man die Unmöglichkeit, von Regatten die Öffentlichkeit auszuschließen, eingesehen hat, sind wir doch noch weit davon entfernt, unsere Schüler an den Regatten Erwachsener teilnehmen zu lassen, und noch lange wird ein deutscher Schülerruderer mit sehnsüchtigem Herzen von den „*Etomians*“ hören und ihrem Wettkampf um „*The Ladies' Plate*“ auf der Henley-Regatta, dem berühmtesten Regattaplatz Englands. Lampe gab dem Frankfurter Regatta-Ausschuß den wohlgemeinten Rat: „*Machen Sie nur alles recht einfach um der guten Sache willen! Besonders aber darf Kneiptafel, Salamander und dgl. keine Rolle spielen. Nehmen wir uns in diesem Punkte ein Muster an dem englischen Gentleman und nicht am deutschen Studententum, sonst ist es mit dem kaum aufkeimenden Rudersport an unseren höheren Lehranstalten bald vorbei!*“

Hier nun Näheres über die Vorbereitung und den Verlauf dieser Regatta.

Der „*Wassersport*“ brachte in Nr. 24 vom 11. Juni 1885 folgendes Ausschreiben:

Regatta für Frankfurt a. d. Oder am 12. Juli 1885,
offen für Rudervereine höherer Lehranstalten.

I.

4r-Dollen-Rennboote. Ein Ehrenpreis und 5 Medaillen. Einfaß 6 M.

II.

4r-Halbbausleger-Oigß. Preis 5 Medaillen. Einfaß 6 M.

III.

6r-Dollen-Oigß. Preis 7 Medaillen. Einfaß 8 M.

IV.

1sk-Oigß (Minkertkiffß). Preis 1 silberne Medaille. Einfaß 3 M.

V.

8r-Dollen-Gigs. Ehrenpreis und 9 Medaillen. Einfaß 10 M.

VI.

Grönländer (Paddelboote). Wertpreis. Einfaß 1 M.

Bahn für Rennen I, II, III und V 3000 m, für IV 2000 m, für VI 1000 m auf fließendem Wasser stromabwärts.

Nennungs-schluß: 20. Juni 1885.

Für diese Regatta gelten die speziell für diese Rennen von uns festgesetzten Bestimmungen, die wir den meldenden Vereinen rechtzeitig bekannt geben werden.

Zu dieser ersten in Deutschland stattfindenden Schüler-Regatta erlauben wir uns alle an höheren Lehranstalten bestehenden Rudervereine freundlichst einzuladen und bitten Meldungen an die Unterzeichneten senden zu wollen.

Die Gymnasial-Ruder-Vereine „Triton“ und „Wiking“
zu Frankfurt a. d. Oder.

J. A. G. Bachus, Gubensstr. 31 a. G. Gottlob, Halb-Stadt 27.

Von allen bestehenden auswärtigen Vereinen war die Stettiner „Bo-russia“ die einzige, welche sich zum Rennen I und V meldete, sie mußte im letzten Augenblick jedoch noch absagen, so daß nur die beiden Frankfurter Schulen und die „Clavia“ starteten.

Es war ein heißer Julitag, aber schon um Mittag zogen Gewitter herauf, die abkühlend wirkten, andererseits jedoch die Zahl der Schau-lustigen auf dem Begleitsdampfer beider Rennen wesentlich verringerten. Das Rennen fand zwischen Schwetig und der Eisenbahnbrücke statt; auf dem Eichwaldplage befanden sich die Zielrichter: die Herren Generalmajor von Kessler, Professor Dr. Ensmann und Bankier Schöne. Starter waren die Herren Majork und Richter, Bahnrichter die Herren Henschel und Verch vom Frankfurter Ruder-Verein von 1882, Schiedsrichter die Herren Noack und Jahn. Es kam zu folgenden Ergebnissen:

I.

4r-Dollen-Rennboot. — Ehrenpreis, gegeben vom Frankfurter R.-Cl. von 1882, und 5 Ehrenzeichen.

Distanz 2000 m.

Realgymnasial-Ruder-Verein „Triton“ zu Frankfurt in 6:30 . . . 1
Gymnasial-Ruder-Klub „Clavia“ zu Dhlau in 6:32 . . . 2

II.

4r-Halbausleger-Gig. — 5 Ehrenzeichen.

Distanz 2000 m.

Ruder-Verein „Wiking“ des Friedrichs-Gymnasiums zu Frankfurt
in 7: 39.

III.

4r-Dollen-Gig. — 5 Ehrenzeichen.

Distanz 2000 m.

Gymnasial-Ruder-Klub „Clavia“ in . . . 7: 30 . . . 1

Realgymnasial-Ruder-Vereins „Triton“, in 8: 15 . . . 2

IV.

8r-Dollen-Gig. — Ehrenpreis, gegeben von den Damen des Ruder-
Verein „Triton“ und 9 Ehrenzeichen.

Distanz 2000 m.

Ruder-Verein „Triton“ in 8: 00 . . . 1

Ruder-Klub „Wiking“ in 8: 01 . . . 2

V.

Kanoes. — Preis 1 Ehrenzeichen.

Distanz 1000 m.

Ruder-Klub „Wiking“ in . 3: 45 . . . 1

Ruder-Verein „Triton“ in 4: 00 . . . 2

Nach dem Rennen hielt Herr Generalmajor von Kessler eine Ansprache an die glücklichen Sieger, indem er sie auf die ernste Bedeutung des Rudersportes hinwies, der eine Schulung für den Ernst des Lebens sein soll, und die Sieger ermahnte, eingedenk zu bleiben der Tatsache, daß Erfolge sich nur mit Mut und Selbstvertrauen erzielen lassen durch harmonisches Zusammenwirken vereinzelter Kräfte, durch Gewöhnung an Ordnung und Gehorsam. Die ernste Auffassung der Rudervereine werde den Jünglingen Vorteile sittlicher Art fürs künftige Leben eintragen und sie zu brauchbaren Söhnen des Vaterlandes heranbilden. In diesem Sinne wünsche er den Siegern von Herzen Glück. Die Preise wurden darauf durch Damenhand an die Jünglinge verteilt. Den Schluß des Tages bildete ein im „Deutschen Hause“ veranstalteter solenner Kommerz, bei dem zahlreiche Reden gehalten wurden, natürlich auch auf Herrn Oberlehrer Lampe, den Begründer der Frankfurter Ruder-Vereine. —

Drei Jahre später, am Sonnabend den 18. August 1888, fand die

„II. Lokale Schüler-Regatta“

auf der Oder zwischen Schwetig und der Eisenbahnbrücke bei Frankfurt a. O. statt. „Lokal“, denn die „Clavia“, der frühere Genosse, war 1887 eingegangen. — Zielrichter: die Herren Bankier Schöne, Kaufmann Balzer, Landgerichtspräsident Sack; Starter: die Herren Bauer und Müller vom Frankfurter Ruder-Verein von 1882. — Der Bericht meldet wieder von heftigen Regengüssen und schwachem Besuch. Ergebnis:

I.

Dollenvierergig. — Strecke 2000 m.

Wanderpreis, gegeben von den Damen des „Triton“, und 5 silberne Ehrenzeichen.

1. Frankfurter Realgymnasial-Ruder-Verein „Triton“ . 6 : 06 . . 1
2. Frankfurter Gymnasial-Ruder-Verein „Wiking“ 2

II.

Kanoe-Rennen. — Strecke 2000 m.

1 silbernes Erinnerungszeichen.

1. Frankfurter Realgymnasial-Ruder-Verein „Triton“ . 7 : 30 . . 1
2. Frankfurter Gymnasial-Ruder-Verein „Wiking“ aufgegeben
3. Frankfurter Realgymnasial-Ruder-Verein „Triton“ nicht gestartet

III.

Gemischtes Rennen. — Strecke 2000 m.

Ehrenpreis, gestiftet von Mitgliedern des Frankfurter Ruder-Vereins von 1882, und 5 silberne Ehrenzeichen.

1. Frankfurter Gymnasial-Ruder-Verein „Wiking“
(Biererhalbauslegergig) 6 : 00 . . 1
2. Frankfurter Realgymnasial-Ruder-Verein „Triton“
(Dollenvierer) 6 : 15 . . 2

IV.

Stiffs.

Ehrenpreis und silbernes Ehrenzeichen.

1. Frankfurter Realgymnasial-Ruder-Verein „Triton“ . 6 : 00 . . 1
2. Frankfurter Gymnasial-Ruder-Verein „Wiking“ . . 6 : 10 . . 2

V.

Achterdollengig (mit festen Sitzen).

1. Frankfurter Realgymnasial-Ruder-Verein „Triton“ — 1
2. Frankfurter Gymnasial-Ruder-Verein „Wiking“ — 2

Nach dem Rennen hielt Herr Präsident Saß eine Ansprache an die Ruderer und ging dann an die Preisverteilung. Ein Tanzkränzchen beschloß die schöne Feier. —

Während der nächsten Jahre vernahm man in Deutschland nichts von Schüler-Regatten. Die Zahl der bestehenden Vereine wurde zwar um etwas vermehrt, es kam hinzu Gartz an der Oder, das Leibniz-Gymnasium in Berlin, man beschränkte sich aber auf das Wanderrudern.

In diese Zeit fällt der Aufschwung des Schülerruderns in unseren Nachbarländern Frankreich und Osterreich.

In Osterreich wurde im Jahre 1891 der Stein ins Rollen gebracht durch einen Erlaß des Unterrichtsministers, der die Direktoren der höheren Lehranstalten auf die Segnungen des Rudersportes: mäßige Lebensweise, Erziehung zur selbstlosen Hingabe an eine Opfer fordernde Sache, Vertrauen auf die eigene Kraft, Unterordnung und Gemein Sinn hinwies und zur Gründung von Schüler-Rudervereinen anregte. Die höheren Lehranstalten zu Raabnitz an d. Elbe und Magensfurt gingen mit der Einführung des Ruderns voran. —

Auch in Frankreich war, wie gesagt, in dieser Zeit das Interesse fürs Schüler-Rudern erwacht. Der Direktor der École Monge in Paris begab sich selbst im Jahre 1889 mit mehreren Schülern nach England, um in Eton sich aus eigener Anschauung ein Urtheil über die englische Erziehung zu bilden. École Monge und École Alsacienne zu Paris ließen gleichzeitig ihre Schüler die Ruderübungen bei dem Cercle de l'Aviron aufnehmen.

Die erste französische Schüler-Regatta fand am 11. Mai 1890 in Bordeaux auf der Garonne statt. Die Schüler zweier höheren Lehranstalten zu Bordeaux beteiligten sich an beiden Rennen im Dollen-Vierer und Dollen-Zweier. Die Rennstrecke betrug 2000 m.

Alsdann — nach einer kleineren Regatta am 1. Juni 1890, die sich auf eine Wettfahrt im Einer auf dem großen Teich im Bois de Boulogne mit einer Strecke von 900 m beschränkte — fand die erste größere Regatta auf der Seine vor dem Bootshause der „Société nautique de la Marne“ am 5. Juni statt:

I.

Dollenviererrennen über 1000 m, offen für 15—16 jährige Züngerlinge französischer höherer Schulen.

„Lycée Janson“ siegte über „École Monge“ und „Collège Rolin“ in 4 Minuten.

II.

Dollenvierer-Rennen über 1500 m, offen für Züngerlinge höherer Fachschulen.

„École Centrale“ siegte über „École de physique et de chimie“ in 7 Minuten.

III.

Dollenvierer-Rennen über 1500 m, offen für 17- und mehrjährige Züngerlinge französischer höherer Schulen.

„Lycée Janson“ siegte über „Lycée Condorcet“ in 6 : 30.

Ein Festmahl im Bootshause der „Société nautique de la Marne“ schloß sich an die wohlgelungene Regatta an.

Im Jahre 1891 fanden wieder zwei Regatten statt: die erste am 31. Mai auf dem großen See im Bois de Boulogne, zu der 12 Anstalten sich meldeten; am 4. Juni eine zweite zu Neuilly-Saint-James, veranstaltet von der „Union des Sociétés françaises de Sports athlétiques“: Dollenvierer-Rennen in vorgeschriebener Bauart (voles franches), 1000 m gerade Strecke. Der Präsident der französischen Republik und der Unterrichtsminister hatten Preise bewilligt.

In dasselbe Jahr fällt die Gründung des ersten französischen akademischen Rudervereins: „Cercle nautique des Étudiants de Paris“.

Im Jahre 1892: Schüler-Regatta der „Ligue nationale de l'Éducation physique“ auf dem großen See im Bois de Boulogne. Von 450 Schülerruderern höherer Lehranstalten wurden die besten ausgesucht. Zwei Rennen waren ausgeschrieben: 1. mit geklinkertem Halbbausleger-Einer, 2. mit geklinkertem Doppel-Vierer. Bahnlänge 1300 m mit Drehpunkt. Von den „Nouveaux“ (im Alter von 15—16 Jahren) siegte Lefauve vom Collège „Louis le Grand“ in 7 : 03. Der Sieger der „Vétérans“ vom Collège „Charlemagne“ brauchte 7 : 02.

Daß diese erfolgreiche Heranziehung des Rudersportes für die körperliche Erziehung der französischen Jugend unseren Kaiser zu einer Zeit, wo auf seine Anregung die erste Schulkonferenz in Deutschland stattfand, lebhaft beschäftigte, liegt auf der Hand, und so erscheint es sehr begreiflich,

daß er die sich darbietende Gelegenheit, seine Ansicht geltend zu machen, benutzte. Als er zum erstenmal als Kaiser die Grünauer Regatta im Jahre 1894 besuchte, erklärte er der Regattaleitung seinen Entschluß, zur För-



Abb. 41.
Ehrenpreis Sr. Majestät des Kaisers.

Die Schüler-Regatta gestaltete sich nun folgendermaßen:

1. Ermunterungs-Rennen.

Sigbierter, Strecke 1200 m, für zweite Mannschaften, die nicht um den Kaiserpreis rudern. — Ergebnis:

derung des studentischen sowohl, wie des Schülerruderns in Berlin zwei Preise stiften zu wollen.

Der Erfolg war, daß neben den beiden schon bestehenden Rudervereinen am Friedrich-Wilhelms-Gymnasium und am Leibniz-Gymnasium sieben Anstalten ihre Schüler als Jugend-Abteilungen den Herren-Rudervereinen angliederten. Die Mannschaften des Luisenstädtischen Realgymnasiums wurden beim Ruderklub „Hellas“, die des Andreas-Realgymnasiums beim „Berliner Ruderverein von 1876“, die der Friedrich-Werderschen Ober-Realschule vom „Union-Ruder-Klub“ ausgebildet. So kam die erste Schüler-Regatta in Berlin auf dem Langen See am Sonnabend, den 15. Juni 1895 zustande, im gewissen Zusammenhange mit der großen Regatta am 16. Juni, deren Vorrennen auch am Sonnabend gefahren wurden.

Der vom Kaiser gestiftete Preis hat die Gestalt einer altgotischen silbernen Kanne, die auf einem Sockel von Favonazetta-Marmor steht. Der Entwurf stammt vom Herrn Prof. Döpler d. Jüng. her.

Andreas-Realgymnasium	5 : 23 = 1
Friedrich Werderſche Ober-Realschule	5 : 28 = 2
Luiſenſtädtiſches Realgymnasium	5 : 32 = 3
Friedrichs-Realgymnasium	5 : 43 = 4
Leibniz-Gymnasium	5 : 48 = 5
I. Realschule	= 6
Friedrich Wilhelms-Gymnasium	= aufgegeben.

Die Sieger erhielten ſilberne Erinnerungszeichen.

2. Haupt-Rennen:

Gigvierer.

Wanderpreis: Altgotiſche Kanne mit der Inſchrift: „Ehrenpreis Seiner Majestät des Kaiſers und Königs Wilhelm II., geſtiftet 1895 für die Ruder-vereinigung der höheren Lehranſtalten in Berlin“. Laut Allerhöchſter Beſtimmung ſoll der Preis jedesmal auf ein Jahr in der Nula derjenigen Schule aufgeſtellt werden, welcher die ſiegende Mannſchaft angehört. — Ergebnis:

Luiſenſtädtiſches Realgymnasium	5 : 05 = 1
Andreas-Realgymnasium	5 : 06 = 2
Friedrich Wilhelms-Gymnasium	5 : 17 1/2 = 3
Friedrich Werderſche Ober-Realschule	5 : 21 1/2 = 4
Königſtädtiſches Realgymnasium	= 5
Leibniz-Gymnasium	= 6
Friedrichs-Realgymnasium	= 7
Luiſen-Gymnasium	= 8.

Als der Kaiſer am nächſten Tage nachmittags der großen Regatta auf ſeiner Dampfſchacht „Alexandria“ beiwohnte, ließ er ſich die Mannſchaft des Luiſenſtädtiſchen Realgymnasiaums vorſtellen und beglückwünſchte ſie mit aufmunternden Worten. Herr Profeſſor Wagner wurde mit dem Roten Adler-Orden IV. Klaſſe ausgezeichnet.

Noch glänzender geſtaltete ſich die Schüler-Regatta im nächſten Jahre, am 15. Juni 1896. Der Kaiſer erſchien an dem eigens für die Schüler-Wettfahrt beſtimmten Tage perſönlich, begleitete die Rennen und ließ den herrlichen Kaiſerpreis durch ſeine Gemahlin überreichen, um Direktor, Lehrer und Schüler anzufeuern und aufzumuntern. Beide Schüler-Rennen wurden vom Kaiſerpaar mit großem Intereſſe beobachtet; bei dem Drehpunkt-Rennen erwartete die Kaiſerliche Yacht

die Boote auf der Höhe des Drehpunktes. Der Kaiser äußerte sich absprechend über den sportlichen Wert dieser Art Rennen. Jedem Sieger klopfte der Kaiser freundlich auf die Schulter und jeden redete er persönlich an — fürs Leben den Jünglingen eine nie zu vergessende hochwerte Erinnerung!

Hier das Ergebnis dieser Rennen:

1. Haupt-Rennen.

Gigvierer, Strecke 2000 m.

Luisenstädtisches Realgymnasium	8 : 29 = 1
Friedrich Wilhelms-Gymnasium	8 : 41 = 2
Friedrichs-Realgymnasium	8 : 49 = 3
Friedrich Werdersche Ober-Realschule	8 : 50 = 4
Andreas-Real-Gymnasium	8 : 58 = 5
Leibniz-Gymnasium	9 : 19 = 6
Luisen-Gymnasium	9 : 26 = 7
Königsstädtisches Realgymnasium	= aufgegeben.

2. Ermunterungs-Rennen:

1600 m mit Drehpunkt; offen für Mannschaften, die im Hauptrennen nicht starten.

Andreas-Realgymnasium	7 : 36 = 1
Andreas-Realgymnasium (zweites Boot) . . .	7 : 39 1/2 = 2
Friedrich Werdersche Ober-Realschule	7 : 41 = 3
Friedrich Wilhelms-Gymnasium	7 : 51 = 4
Luisenstädtisches Gymnasium	8 : 07 = 5
Leibniz-Gymnasium	= aufgegeben.

Zur Hundertjahrfeier Kaiser Wilhelms des Großen wurde in den Tagen vom 17. bis 20. Juni 1897 in Berlin ein deutsches Zentener-Sportfest veranstaltet. Der 19. Juni war den Ruder-Wettkämpfen gewidmet und es war auch für die Schüler-Rudervereine Deutschlands ein Zentener-Rudern ausgeschrieben. Da aber die Behörde gegen das Hervortreten der Schüler an die Öffentlichkeit große Bedenken hatte, so unterblieb eine besondere Anregung von seiten der Provinzial-Schulkollegien, insolgedessen sandte von Anstalten außerhalb Berlins nur das Rgl. „Georgianum“ zu Lingen eine Mannschaft.

Ein auserlesenes Publikum hatte sich auf den Tribünen des Regatta-Vereins in Grünau versammelt. In Verhinderung der Majestäten waren

als Vertreter Prinz Friedrich Leopold und Gemahlin nebst Gefolge auf der Kaiserlichen Dampf-Yacht „Alexandria“ erschienen.

Der Verlauf des Rennens war folgender:

Zentnar-Schüler-Rudern:

Halbauzleger-Gigvierer (Breite 85—95 cm). Strecke 2000 m. Offen für Rudervereinigungen an einer und derselben höheren Lehranstalt Deutschlands. Der siegenden Schule ein Ehrenschild mit einem Bildnis Kaiser Wilhelms I. Der siegenden Mannschaft 5 Ehrenzeichen; ferner jeder startenden Mannschaft 5 Erinnerungszeichen.

Luisenstädtisches Realgymnasium zu Berlin . . . 8 : 45 = 1

Andreas-Realgymnasium zu Berlin 8 : 59 = 2

Friedrichs-Realgymnasium zu Berlin 9 : 11 = 3

Königsstädtisches Realgymnasium zu Berlin . . . 9 : 20 = 4

Leibniz-Gymnasium zu Berlin 9 : 26½ = 5

Gymnasium „Georgianum“ zu Lingen 9 : 28½ = 6

Luisen-Gymnasium zu Berlin 9 : 56 = 7

Friedrich Werdersche Ober-Realschule (2 Boote), erschienen zu spät am Start,

Kaiserin Augusta-Gymnasium zu Charlottenburg nicht gestartet.

Am Dienstag, den 22. Juni 1897 fand dann das Wettrudern der Berliner höheren Lehranstalten um den Kaiserpreis statt. Ergebnis nebst Angaben der vorhergehenden Jahre:

I.

Ermunterungs-Rennen:

Sieger 1895: Andreas-Realgymnasium,

Sieger 1896: Andreas-Realgymnasium,

Sieger 1897: Friedrich Werdersche Ober-Realschule.

II.

Hauptrennen um den Kaiserpreis:

Strecke 2000 m.

Sieger 1895: Luisenstädtisches Realgymnasium,

Sieger 1896: Luisenstädtisches Realgymnasium,

Sieger 1897: Luisenstädtisches Realgymnasium.

Somit hatte das Luisenstädtische Realgymnasium dreimal hintereinander den Kaiserpreis errungen; als Anerkennung dieser Leistung ging die herrliche silberne Kanne in seinen dauernden Besitz über.

Im Laufe dieses Jahres machte sich in Berlin eine starke Strömung gegen das Schüler-Wettrudern geltend; und als Professor Wagner am 1. Juli von der Leitung des Gymnasial-Rudervereins „Friedrich Wilhelm“ zurücktrat, weil er zu bemerken glaubte, daß seine Person anfang mißliebig zu werden und dem Gymnasial-Ruderverein mehr hinderlich als nützlich sei, hofften die Feinde der Sache, daß mit dem Rücktritt des um das Schülerrudern in der Hauptstadt hochverdienten Mannes dem



Abb. 42. Zentenaar-Schild.

Schülerrudern nun der Todesstoß versetzt sei. Aber wenn Wagner auch seine persönlichen Beziehungen zum „Friedrich Wilhelm“ gelöst hatte, seine Teilnahme, seinen Rat, seine Zeit stellte er nach wie vor in den Dienst der von ihm so viele Jahre vertretenen Sache, und so werden wir nicht fehl gehen in der Annahme, daß auch seine Stimme bei der weiteren Organisation des Schüler-Wettrudern gehört wurde, deren Grundzüge zur Veröffentlichung kamen in folgendem

„Allerhöchsten Erlaß“:

„Um durch eine zweckmäßige Einrichtung des Schülerruderns in Berlin dieser für die Schüler der höheren Lehranstalten so heilsamen Leibesübung eine weitere Förderung zu sichern, bestimme Ich hierdurch, daß in Zukunft dabei nach folgenden Gesichtspunkten verfahren wird:

1. Die Schüler sind von den Rudervereinen Erwachsener grundsätzlich fernzuhalten.
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 denselben zugelassen werden.

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

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

„Zwecks Durchführung dieser Gesichtspunkte will Ich zur Beschaffung eines eigenen Übungsplatzes mit besonderem Bootshause und Rudermaterial für sämtliche Berliner Schüler-Rudervereinigungen einen Betrag von 35 000 M. aus Meinem Dispositionsfonds bei der Generalstaatskasse Ihnen, dem Minister der geistlichen u. Angelegenheiten zur Verfügung stellen. Auch will Ich an Stelle des bisherigen Wanderpreises zwei Kränze als Preis für das alljährlich stattfindende Wettrudern aussetzen, von denen der eine für die erreichte größte Rudergeschwindigkeit, der andere für die beste Leistung einer Anstalt hinsichtlich der Ausbildung und der Zahl der rudernenden Schüler bestimmt ist.

Die Preise verbleiben den siegenden Anstalten.“

Berlin, Schloß, den 27. Januar 1898.

gez. Wilhelm, R.

gez. von Miquel. gez. Boffe.

Der Sommer 1898 ging über den Ausbau des Schüler-Bootshauses in Niederschöneeweide, das Professor Wagner ursprünglich nur für den Verein „Friedrich Wilhelm“ errichtet hatte, dahin, und so fand das erste

„Schüler-Schau- und Wettrudern“

vor dem Kaiserlichen Schüler-Bootshause in Niederschöneeweide erst am 23. September 1899 statt.

Im Auftrage des Kaisers erschien der Kultusminister Excellenz Studt mit mehreren Herren Ministerialdirektoren und Geheimräten aus dem Ministerium; als Vertreter des Provinzial-Schul-Kollegiums, an der Spitze Herr Präsident Lucanus, waren die Herren Provinzial-Schulräte Genz und Schauenburg zugegen.

Die an das Kaiserliche Bootshaus angrenzenden, am Wasser gelegenen Gartenplätze des Etablissements „Loreley“ waren von Angehörigen, von Freunden und Gönnern der Schüler-Rudervereine dicht besetzt.

Herren vom Berliner Regatta-Verein waren Starter, Schiedsrichter und Zielrichter; das Preisrichteramt im Schaurudern hatten die Herren Professoren Wagner, E. Schuster und Oberlehrer K. Hellwig übernommen.

Der Herr Minister begleitete mit seinem Gefolge auf einem Dampfer das Schau- und Wettrudern.

Beim Schaurudern starteten fünf Gruppen:

1. Gruppe: Luisenstädtisches Realgymnasium . . . 4 Boote,
2. Gruppe: Friedrichs-Realgymnasium 1 Boot,
Königstädtisches Realgymnasium 3 Boote,
3. Gruppe: Kaiserin Augusta-Gymnasium (Charlot-
tenburg) 2 Boote,
Andreas-Realgymnasium 2 Boote,
4. Gruppe: Andreas-Realgymnasium 5 Boote,
5. Gruppe: Friedrich Wilhelms-Gymnasium . . . 3 Boote,
Friedrich Werderfche Ober-Realschule . 1 Boot.

Die einzelnen Gruppen hatten 400—500 m stromauf zu rudern, zu wenden und geschlossen zum Start zurückzurudern.

Sieger im Schaurudern: Andreas-Realgymnasium.

Wettrudern:

1200 m. — Start bei Ostend; Ziel: vor dem Kaiserlichen Bootshause.

Ergebnis:

- | | |
|--|-----|
| Luisenstädtisches Realgymnasium | = 1 |
| Kaiserin Augusta-Gymnasium | = 2 |
| Luisenstädtisches Realgymnasium (2. Boot) | = 3 |
| Königstädtisches Realgymnasium | = 4 |
| Friedrich Wilhelms-Gymnasium | = 5 |
| Friedrichs-Realgymnasium nach dem 2. Start nicht erschienen, | |
| Andreas-Realgymnasium nach dem 1. Start ausgeschlossen. | ! |

Die Überreichung der beiden Vorbeerkränze, deren Schleifenenden die Kaiserlichen Initialen und das Datum der Veranstaltung tragen, geschah in einer längeren Ansprache durch den Herrn Minister. Er wünschte den jungen Siegern Glück zu ihrem Erfolge und ermahnte die Besiegten, nicht mutlos zu werden, sondern weiter zu streben. Für die Gelegenheit, auch fernethin ihre Kräfte zu messen, würde auch seitens der Regierung in Zukunft gesorgt werden. — —

„Schau- und Wettrudern der Schüler-Rudervereine höherer Lehranstalten Berlins“ am 30. Juni 1900 vor dem Restaurant Neptunshain: 1200 m; Start: bei Sadowa; Ziel: unterhalb Neptunshain. Aus dem Ministerium erschienen diesmal nur zwei Geheime Regierungsräte.

Schaurubern.

6 Anstalten mit 30 Booten.

Sieger: Friedrich Wilhelms-Gymnasium.

Wettrudern.

1. Vorrennen:

Friedrich Wilhelms-Gymnasium	= 1
Leibniz-Gymnasium	= 2
Kaiserin Augusta-Gymnasium	= 3
Luisen-Gymnasium	= 4

2. Vorrennen.

Andreas-Realgymnasium	= 1
Friedrichs-Realgymnasium	= 2
Friedrich Werdersche Ober-Realschule	= 3
Luisenstädtisches Realgymnasium	= 4

Die beiden ersten Boote jeder Abteilung kamen ins Hauptrennen:

Andreas-Realgymnasium	4 : 52 ¹ / ₂ = 1
Friedrichs-Realgymnasium	4 : 54 = 2
Friedrich Wilhelms-Gymnasium	4 : 54 ¹ / ₂ = 3
Leibniz-Gymnasium	4 : 56 ¹ / ₂ = 4

Herr Direktor Koetel verteilte die Lorbeerkränze an die Sieger.

Im Jahre 1901 fand das Schüler-Schau- und Wettrudern am 29. Juni statt.

Wettrudern.

1. Vorrennen.

Wilhelms-Gymnasium	= 1
Friedrich Wilhelms-Gymnasium	= 2
Luisen-Gymnasium	= 3
Andreas-Realgymnasium	= 4

2. Vorrennen.

Kaiserin Augusta-Gymnasium	= 1
Leibniz-Gymnasium	= 1
Friedrich Werdersche Ober-Realschule	= 2
Luisenstädtisches Realgymnasium nicht gestartet.	

Entscheidungsrennen:

Kaiserin Augusta-Gymnasium	= 1
Friedrich Wilhelms-Gymnasium	= 2
Wilhelms-Gymnasium	= 3
Leibniz-Gymnasium	= 4

Schaurudern.

10 Anstalten mit 43 Booten.

Sieger: Friedrich Wilhelms-Gymnasium.

Im Jahre 1902 fand das Schüler-Schau- und Wettrudern am 21. Juni statt.

In Vertretung des Herrn Ministers waren die Herren Geheimer Ober-Regierungsrat Köpke und Präsident Lucanus erschienen.

Wettrudern.

1. Vorrennen:

Leibniz-Gymnasium	5 : 19	= 1
Friedrich Wilhelms-Gymnasium	5 : 19 ³ / ₈	= 2
Luisenstädtisches Realgymnasium		= 0
Andreas-Realgymnasium		= 0

2. Vorrennen:

Luisen-Gymnasium	5 : 03	= 1
Kaiserin Augusta-Gymnasium	5 : 05	= 2
Wilhelms-Gymnasium		= 0

Entscheidungsrennen:

Luisen-Gymnasium	4 : 53	= 1
Kaiserin Augusta-Gymnasium	4 : 54 ³ / ₈	= 2
Friedrich Wilhelms-Gymnasium	4 : 57 ² / ₈	= 3
Leibniz-Gymnasium	5 : 16 ¹ / ₈	= 4

Schaurudern.

10 Anstalten mit 45 Booten.

Sieger: Friedrich Wilhelms-Gymnasium.

Die Lorbeerkränze wurden durch Herrn Konter-Admiral Schmidt den Siegern überreicht.

Im Jahre 1903 fand kein Schüler-Schau- und Wettrudern statt.

Auf Sonnabend, den 18. Juni 1904 war das nächste Schau- und Wettrudern angesetzt. Anwesend waren die Herren Geheimer Ober-Regierungs-Rat Köpfe, Geheimer Regierungs-Rat Reichardt, Genz, Vogel, Schauenburg und Provinzial-Schulrat Klatt.

Wettrudern.

1. Vorrennen (am Tage vorher):

Kaiserin Augusta-Gymnasium	5 : 12 ¹ / ₅ = 1
Andreas-Realgymnasium.	5 : 15 ⁴ / ₅ = 2
Wilhelms-Gymnasium	5 : 18 ⁴ / ₅ = 3

2. Vorrennen:

Königstädtisches Realgymnasium	5 : 00 ³ / ₅ = 1
Friedrich Werdersche Ober-Realschule	5 : 01 = 2
Friedrich Wilhelms-Gymnasium	5 : 02 ³ / ₅ = 3

3. Vorrennen:

Leibniz-Gymnasium	5 : 00 = 1
Luisenstädtisches Realgymnasium	5 : 03 ³ / ₅ = 2
Friedrichs-Realgymnasium	5 : 09 = 3

Entscheidungsrennen (bei starkem Gegenwinde):

Königstädtisches Realgymnasium	6 : 11 = 1
Leibniz-Gymnasium	6 : 17 ¹ / ₂ = 2
Kaiserin Augusta-Gymnasium	= 3
Luisenstädtisches Realgymnasium	= 4
Friedrich Werdersche Ober-Realschule	= 5
Andreas-Realgymnasium.	= 6

Im Schaurudern von 10 Anstalten mit 49 Booten wurden als Preise zwei Lorbeerkränze gereicht:

- Sieger: 1. Friedrich Wilhelms-Gymnasium,
2. Andreas-Realgymnasium.

Am 24. Juni 1905: Schau- und Wettrudern.

Herr Staatsminister von Budde begleitete das Schaurudern auf seinem Dampfer; anwesend waren die Herren Vizepräsident Dr. Mager, die Geheimräte Dr. Genz, Vogel, Klatt und Tüllmann.

W e t t r ü d e r n :

1. Borrennen (am Tage vorher):

Königstädtisches Realgymnasium 4 : 46 = 1

2. Borrennen:

Kaiser Wilhelms-Realgymnasium 4 : 46 = 1

Entscheidungsrennen:

Kaiser Wilhelms-Realgymnasium 4 : 40 = 1

Luisen-Gymnasium 4 : $44\frac{1}{5}$ = 2

Friedrichs-Realgymnasium 4 : $46\frac{3}{5}$ = 3

Königstädtisches Realgymnasium 4 : $48\frac{4}{5}$ = 4

Altianisches Gymnasium 4 : $49\frac{2}{5}$ = 5

Luisenstädtisches Realgymnasium 4 : 50 = 6

S c h a u r u d e r n :

12 Anstalten mit 62 Booten.

Sieger: 1. Friedrich Wilhelms-Gymnasium,

2. Andreas-Realgymnasium.

Am 23. Juni 1906:

W e t t r ü d e r n in zwei durch das Los getrennten Gruppen.

I. Gruppe.

Friedrich Wilhelms-Gymnasium 5 : 10 = 1

Leibniz-Gymnasium 5 : 14 = 2

Kaiserin Augusta-Gymnasium 5 : $18\frac{1}{5}$ = 3

Königstädtisches Realgymnasium 5 : $36\frac{1}{5}$ = 4

Friedrichs-Realgymnasium 5 : 43 = 5

II. Gruppe:

Kaiser Wilhelms-Realgymnasium 5 : $3\frac{3}{5}$ = 1

Luisenstädtisches Realgymnasium 5 : $4\frac{1}{5}$ = 2

Andreas-Realgymnasium 5 : $18\frac{2}{5}$ = 3

Friedrich Werder'sche Ober-Realschule 5 : $29\frac{1}{5}$ = 4

S c h a u r u d e r n.

12 Anstalten mit 75 Booten.

Sieger: 1. Friedrich Wilhelms-Gymnasium,

2. Königstädtisches Realgymnasium.

1907: Wettrudern in zwei nach dem Gewicht getrennten Gruppen; Strecke 1000 m.

I. Schwerer Vierer:

Friedrich Wilhelm-Gymnasium	4 : 13	= 1
Kaiserin Augusta-Gymnasium	4 : 17 ³ / ₅	= 2
Leibniz-Gymnasium	4 : 18	= 3
Gymnasium zum grauen Kloster	4 : 21	= 4
Wilhelm-Gymnasium	4 : 23	= 5



Abb. 43. Preisverteilung 1905.

II. Leichter Vierer:

Luisenstädtisches Realgymnasium	4 : 06	= 1
Kaiser Wilhelm-Realgymnasium	4 : 08 ³ / ₅	= 2
Königstädtisches Realgymnasium	4 : 14 ¹ / ₅	= 3
Andreas-Realgymnasium	4 : 18 ¹ / ₅	= 4
Friedrich Werder'sche Ober-Realschule	4 : 18 ² / ₅	= 5

Schaurudern.

12 Anstalten mit 62 Booten.

Sieger: 1. Friedrich Wilhelm-Gymnasium,
2. Andreas-Realgymnasium.

Die Sieger im Wettrudern waren bisher:

1895: Luisenstädtisches Realgymnasium	1200 m	in 5 : 05,
1896: Luisenstädtisches Realgymnasium	2000 m	in 8 : 29,

1897: Luisenstädtisches Realgymnasium	2000 m in 8 : 45,
1899: Luisenstädtisches Realgymnasium	1200 m, nicht gezeitet,
1900: Andreas-Realgymnasium . . .	1200 m in 4 : 52½,
1901: Kaiserin Augusta-Gymnasium . .	1200 m, nicht gezeitet,
1902: Luisen-Gymnasium	1200 m in 4 : 53,
1904: Königstädtisches Realgymnasium	1200 m in 6 : 11,
1905: Kaiser Wilhelms-Realgymnasium	1200 m in 4 : 40,
1906: Friedrich Wilhelms-Gymnasium .	1200 m in 5 : 10,
1906: Kaiser Wilhelms-Realgymnasium	1200 m in 5 : 03¾,
1907: Friedrich Wilhelms-Gymnasium .	1000 m in 4 : 13,
1907: Luisenstädtisches Realgymnasium .	1000 m in 4 : 06.

„Stettin.“

Wohl begreiflich ist es, daß die Teilnahme, die der Kaiser seit dem Jahre 1894 dem Berliner Schülerrudern zugewendet hatte, nicht nur die Wertschätzung des Schülerruderns überhaupt wesentlich hob, sondern auch die Ansichten über Wett rudern der Schüler beeinflusste. Im selben Jahre 1894 hatte die Schüler-Abteilung des Stadtgymnasiums zu Stettin — angegliedert dem Ruderverein „Sport Germania“ in Stettin, gegründet am 15. März 1893 vom Referendar Dr. Boehow und dem Oberlehrer Dr. Helbing — Anfang Mai den Ruderverein „Borussia“ am königlichen Wilhelms-Gymnasium und die Schüler-Abteilung des Ruder-Klubs „Triton“ ebendasselbst zu einer Wettfahrt im Gigvierer und Giegener herausgefordert, aber von beiden abschlägige Antwort erhalten. Der Gymnasial-Ruderverein zu Garz a. d. Oder nahm jedoch eine Herausforderung an; er wurde am 24. Juni desselben Jahres mit 1½ Längen von der „Sport Germania“ geschlagen.

Aber schon im nächsten Jahre hatte sich die Anschauung der Stettiner Schulbehörde geändert, und so kam es am Sonntag, den 1. September 1895 zur „Ersten Stettiner Schüler-Ruder-Regatta“, Rennstrecke 1800 m auf der Oder zwischen Goplow und Glienke:

I. Vierergig; 2000 m:

Garzer Gymnasialsten-Ruder-Klub	7 : 25 = 1
Stadtgymnasium zu Stettin	7 : 32 = 2
Schüler-Abteilung des „Triton“	7 : 39 = 3

II. Gaftvierergig; 1500 m:

Realgymnasial-Ruderverein „Triton“ Frankfurt a. D.	5 : 20 = 1
Gymnasial-Ruderverein „Wiking“ Frankfurt a. D.	5 : 26 = 2
Gymnasial-Ruderverein „Borussia“ Stettin	5 : 33 = 3
Gymnasial-Ruder-Klub zu Garß	ausgeschlossen.

III. Einer; 2000 m:

Schüler-Abteilung der „Sport Germania“	8 : 28
Schüler-Abteilung des „Triton“	nicht gestartet.

IV. Doppelzweier; 1500 m:

Schüler-Abteilung der „Sport Germania“	5 : 45 = 1
Schüler-Abteilung des „Triton“	5 : 47 = 2

V. Achtergig; 2000 m:

Gymnasial-Ruder-Klub zu Garß	6 : 10 = 1
Schüler-Abteilung der „Sport Germania“	6 : 22 = 2

Am 6. September 1896:

„Zweite Stettiner Schüler-Ruder-Regatta.“

I. Viererhalbbauslegergig; 1800 m:

Schüler-Abteilung des Ruder-Klubs „Triton“	= 1
Gymnasial-Ruder-Klub zu Garß a. D.	= 2
Gymnasial-Ruderverein „Borussia“	= 3

II. Doppelzweiergig; 1600 m:

Realgymnasium zu Frankfurt a. D. „Triton“	7 : 18 = 1
Schüler-Abteilung der „Sport Germania“	7 : 22 = 2
Gymnasial-Ruder-Klub zu Garß	7 : 40 = 3

III. Leichter Vierer (Halbauslegergig); 1600 m:

Schüler-Abteilung der „Sport Germania“	7 : 47
Gymnasial-Ruder-Klub zu Garß	nicht gestartet.

IV. Vierer (Rennoote); 1800 m:

Schüler-Abteilung der „Sport Germania“	6 : 15 = 1
Schüler-Abteilung des „Triton“, Stettin	6 : 17 = 2
Ruder-Klub „Borussia“ (Wilhelms-Gymnasium)	aufgegeben.

Herr Dr. Helbing überreichte den Siegern Erinnerungsbecher, Fräulein Voß dem Sieger des letzten Rennens den von den Damen der „Sport Germania“ gestifteten Preis. —

In demselben Jahre fand am Sonntag, den 28. Juni auf dem Lengoweer See bei Wöngrowitz die

„Erste Schüler-Regatta in der Ostmark“
statt; Strecke 1250 m:

I. Viererbollengig:

Realgymnasial-Ruderverein zu Bromberg	6 : 00 = 1
Gymnasial-Ruderverein zu Wöngrowitz	6 : 10 = 2

II. Dollen-Achtergig:

Wanderpreis, gestiftet vom Königlichen Provinzial-Schulkollegium zu Posen.

Realgymnasial-Ruderverein zu Bromberg	5 : 18 = 1
Gymnasial-Ruderverein zu Wöngrowitz	6 : 7 = 2

Herr Gymnasial-Direktor Dr. Jenzsch überreichte dem Sieger den Wanderpreis, Bronzestatue eines Ruderers mit dem Siegerkranz in der Rechten; Frau Direktor Jenzsch schmückte die Sieger im ersten Rennen mit Siegesnadeln.

Die „Dritte Schüler-Regatta in Stettin“ zwischen der Gymnasiafen-Abteilung des Ruder-Vereins „Triton“ zu Frankfurt a. O. und dem Schüler-Ruder-Klub „Borussia“ am Königlichen Wilhelms-Gymnasium zu Stettin fand am 8. September 1906 statt; 1200 m:

I. Gigvierer:

Gymnasiafen-Abteilung des „Triton“	= 1
Ruder-Klub „Borussia“	= 2

II. Doppelzweier:

Ruder-Klub „Borussia“	= 1
Gymnasiafen-Abteilung des „Triton“	= 2

III. Zweiter Gigvierer:

Ruder-Klub „Borussia“	= 1
Gymnasiafen-Abteilung des „Triton“	= 2

„Fiel.“

Seit dem Sommer 1903 finden in Fiel alljährlich Wettrudern zwischen den dortigen Schülerrudervereinen „Teifun von 1883“ am Königlichen Gymnasium, „Regir“ am Reform-Realgymnasium und „Neptun“ an der Ober-Realschule I und dem Rendsburger Primaner-Ruder-Klub statt. Der „Teifun“, einer unserer ältesten Schüler-Rudervereine, hat in den achtziger Jahren das Wettrudern eifrig gepflegt und sogar auf Regatten des deutschen Ruderverbandes gestartet, bis schließlich Schwierigkeiten aller Art zu seiner zeitweisen Auflösung führten. Die Anregung zu den in diesem Jahrzehnt aufs neue aufgenommenen gemeinsamen Wettrudern mehrerer Fiel'er Anstalten hat der vom Herrn Dr. Asmuß im Jahre 1903 gestiftete Wanderpreis gegeben. Er besteht in einem Flaggenstoch mit Goldverzierung und wird jeden Herbst, Mitte September, im geklinkerten Biererhalbausleger über 1200 m ausgefochten. Der siegende Klub hat um den Flaggenstoch einen Silberring legen zu lassen, auf dem die Namen der Sieger und des Bootes, das Datum, die Größe der Strecke und der Namen des Klubs eingraviert sind. Der Wanderpreis soll in den Besitz des Klubs übergehen, der ihn dreimal hintereinander in dem dazu angefügten Wettrudern gewinnt.

Ein zweiter Wanderpreis für 2. Mannschaften der Rudervereine der höheren Lehranstalten der Provinz Schleswig-Holstein ist von den Alten Herren des Rendsburger Primaner-Ruder-Klubs gelegentlich des 25-jährigen Stiftungsfestes desselben gestiftet worden. Er darf nur in Rendsburg ausgerudert werden über eine Strecke von 1000 m von zur Zeit üblichen Biererbooten. Nur solche Klubs dürfen sich an der Konkurrenz beteiligen, die an demselben Tage mit einer anderen ersten Mannschaft an einem Rennen beteiligt sind. Über die Zulassung des Bootes entscheidet allein der Protektor des Rendsburger Primaner-Ruder-Klubs. Der Preis geht in den dauernden Besitz eines Klubs über, wenn dieser ihn dreimal in ununterbrochener Reihenfolge gewonnen hat. Solange der Preis nicht definitiv gewonnen ist, bleibt er in Verwahrung des Rendsburger Primaner-Ruder-Klubs, der für die sichere Aufbewahrung desselben haftbar ist.

Der jeweilig gewinnende Verein erhält für seinen Sieg, für dessen Eingravierung in den Wanderpreis der Rendsburger Primaner-Ruder-Klub Sorge trägt, eine urkundliche Zustellung. Die jeweilig gewinnende Mannschaft erhält persönliche Erinnerungszeichen.

Wettrudern um den Dr. Asmuß-Wanderpreis;
 Rennstrecke 1200 m:

Sieger 1903: Gymnasial-Ruder-Verein „Teifun“,
 1904: Gymnasial-Ruderverein „Teifun“,
 1905: Realgymnasial-Ruder-Klub „Megir“,
 1906: Realgymnasial-Ruder-Klub „Megir“,
 1907 nicht ausgefahren.

Dauerrudern am 14. Oktober 1903;
 Rennstrecke 11,6 km:

Sieger: Gymnasial-Ruder-Verein „Teifun“.

Wettrudern zu Rendsburg gelegentlich des 25 jährigen
 Stiftungsfestes des Rendsburger Primaner-Ruder-Klubs am 27. Mai 1905:
 Reform-Gymnasium in Kiel „Megir“ = 1
 Königliches Gymnasium in Kiel „Teifun“ = 2
 Rendsburger Primaner-Ruder-Klub = 3

Auch im Herbst des folgenden Jahres 1906 fand zwischen dem Rends-
 burger und dem Kieler Primaner-Ruder-Klub eine Regatta statt. Sieger
 waren die Rendsburger, doch mußte das Rennen für ungültig erklärt
 werden, da sie die Ziellinie aus Unkenntnis mit dem Fahrwasser nicht in
 den bezeichneten Grenzen passiert hatten. An der Wiederholung der Fahrt
 nahmen die Rendsburger nicht teil. Das Resultat war dann folgendes:
 Realgymnasial-Ruder-Klub „Megir“ = 1
 Oberrealschul-Ruder-Klub „Neptun“ = 2
 Gymnasial-Ruder-Klub „Teifun“ = 3

Kanoe-Rennen:

Gymnasial-Ruder-Klub „Teifun“ = 1

Zweites Schüler-Wettrudern in Rendsburg am
 28. September 1907.

I. Viererhalbbauslegergig:

Preis gestiftet für die erste Mannschaft vom Realgymnasial-Ruder-
 Klub „Megir“.

Oberrealschul-Ruder-Verein „Neptun“ = 1
 Rendsburger Primaner-Ruder-Klub = 2
 Gymnasial-Ruder-Klub „Teifun“ = 3
 Realgymnasial-Ruder-Klub „Megir“ = 4

II. Viererhalbbauslegergig:

Preis gestiftet von Alten Herren des Rendsburger Primaner-Ruder-Klubs.

Oberrealschul-Ruder-Verein „Neptun“	= 1
Gymnasial-Ruder-Klub „Teifun“	= 2
Rendsburger Primaner-Ruder-Klub	= 3
Gymnasial-Ruder-Klub „Regir“	= 4

Abrodern der drei Kieler Schüler-Rudervereine am 5. Oktober 1907.

I. Gigvierer für erste Mannschaften:

Preis gestiftet vom Akademischen Ruder-Verein.

Oberrealschul-Ruder-Verein „Neptun“	= 1
Gymnasial-Ruder-Verein „Teifun“	= 2
Realgymnasial-Ruder-Klub „Regir“	nicht gestartet.

II. Gigvierer für zweite Mannschaften:

Preis gestiftet vom „Neptun“.

Oberrealschul-Ruder-Verein „Neptun“	= 1
Gymnasial-Ruder-Verein „Teifun“	= 2
Realgymnasial-Ruder-Verein „Regir“	= 3

„Effen.“

Eine rege Tätigkeit entwickelte auf dem Gebiete des Wettruderns die am 25. März 1904 gegründete Schüler-Ruderriege „Marl“ des städtischen Realgymnasiums zu Effen an der Ruhr. Unter der besonderen Protektion der Frau Geheimrat Krupp, deren Wohlwollen der junge Verein ein eigenes Bootshaus zu verdanken hat, ist diese Riege der Mittelpunkt der Schüler-Rudervereine des Ruhrgebietes geworden. Bereits am 29. Juli 1905 veranstaltete sie die erste Regatta, zu der 5 Nachbarstädte gemeldet hatten. Frau Geheimrat Krupp hatte einen Lorbeerkranz mit Schleife und Widmung gestiftet und die Ruderriege des Essener Turn- und Fichtklubs ein Kaiserbild. Um den ersten Preis starteten 7 Viererhalbbausleger, so daß zwei Vorrennen nötig waren.

I. Vorrennen:

Essener Realgymnasial-Ruder-Riege „Marl“	= 1
Witten „Reform-Realgymnasial-Ruder-Riege“	= 2
Dorsten „Gymnasial-Ruderverein“	= 0
Dortmund „Realgymnasium“	= 0

II. Vorrennen:

Essener Realgymnasial-Ruder-Riege „Marf“	= 1
Mülheim „Gymnasial-Ruderverein“	= 2
Dortmund „Ober-Realschule“	= 3

Entscheidungsrennen:

Mülheim „Gymnasial-Ruderverein“	= 1
---	-----

II. Viererdollengig:

Mülheim „Gymnasial-Ruderverein“	5 : 16	= 1
Essen (1 Boot) Realgymnasial-Ruder-Riege „Marf“	5 : 21 ² / ₅	= 2
Essen (2 Boote) Realgymnasial-Ruder-Riege „Marf“		= 0

Am 28. Juli 1906:

Zweites Wett- und Schaurudern

der Schüler-Rudervereine von Bonn, Dorsten, Dortmund, Hamm, Mülheim und Ruhrort auf der Ruhr bei Hülgel.

Frau Geheimrat Krupp und ihre Tochter Bertha Krupp stifteten je einen Lorbeerkranz, die Ruderriege des Turn- und Fichtklubs eine wertvolle Plaquette für das Schaurudern und die Stadt Essen eine Bootshausuhr.

I. Viererhalbbauleger:

Erinnerungszeichen gegeben von Frau F. A. Krupp.

Essener Ruder-Riege „Marf“	5 : 00 ² / ₅	= 1
Ruhrort „Realgymnasium-Ruder-Riege“	5 : 8 ¹ / ₂	= 2
Bonn „Gymnasial-Ruderverein“	5 : 30 ³ / ₅	= 3

II. Viererhalbbauleger:

Erinnerungszeichen gegeben von Fräulein Bertha Krupp.

Hamm „Freie Mannschaft“	5 : 25 ¹ / ₅	= 1
Dorsten „Gymnasial-Ruderverein“		= 2

III. Viererdollengig:

Erinnerungszeichen, gegeben von der Stadt Essen.

Mülheim (2. Boot) „Ruderverein“	5 : 32	= 1
Essener Ruder-Riege „Marf“		= 2
Mülheim (1 Boot) „Ruderverein“		= 3

IV. Schaurudern:

Erinnerungszeichen, gegeben für die am besten rudernde Mannschaft von der Ruderriege des Essener Turn- und Fichtklubs.

Essen	4 Boote,
Mülheim	1 Boot,
Ruhrort	1 Boot,
Bonn	1 Boot,
Hamm	1 Boot.

Sieger: Ruhrort „Realgymnasium“.

Am 29. Juni 1907:

III Drittes Wett- und Schaurudern der Schüler-Rudervereine des Rheinlandes und Westfalens zu Essen a. d. R.; Rennstrecke 1200 m; Start: an der weißen Mühle in Werden; Ziel: am Kruppschen Wasserwerk. Die Amter hatten Vorstandsmitglieder des Essener Turn- und Fichtklubs, die Herren Jüres und Lambach und Herr F. Jüres von der Ruhrorter Rudergesellschaft übernommen.

I. Biererhalbauslegergig:

Preis: Lorbeerkranz mit Schleifen, gestiftet von Frau F. A. Krupp.

Mülheim „Gymnasial-Ruderverein“	4 : 46 ² / ₅ = 1
Essener Ruder-Riege „Mark“	4 : 57 ² / ₅ = 2
Bonn „Gymnasial-Ruderverein“	5 : 20 ¹ / ₅ = 3
Ruhrort „Realgymnasial-Ruder-Riege“	aufgegeben.

II. Biererhalbauslegergig:

Erinnerungszeichen gegeben von Frau B. Krupp von Bohlent und Galbach.

Mülheim „Gymnasial-Ruderverein“	4 : 56 ⁴ / ₅ = 1
Witten „Reform-Realgymnasial-Ruder-Riege“	5 : 18 = 2
Ruhrort „Realgymnasial-Ruder-Riege“	ausgeschlossen.

III. Schaurudern:

Der Mannschaft des besten Bootes eine Bronze-Plaquette, der des zweiten Bootes den Preis der Stadt Essen.

Mülheim	3 Boote,
Essen	2 Boote,
Ruhrort	2 Boote,
Witten	2 Boote,
Bonn	1 Boot.

Erster Sieger Gymnasial-Ruderverein Bonn.

Zweiter Sieger Ruhrorter Realgymnasial-Ruder-Riege.

Herr Direktor Dr. Steinde vom Realgymnasium zu Essen überreichte den Siegern die im heißen Kampf erstrittenen Preise.

Hinsichtlich des Schauruderns wäre noch nachzutragen, daß an der Aufahrt sich zunächst sämtliche gemeldeten Boote beteiligen. Nach der ersten Prüfung durch den Preisrichter scheiden die minderwertig befundenen aus, es folgt eine zweite Prüfungsfahrt, nach deren Beendigung wiederum alle anderen bis auf zwei Boote ausscheiden, aus dem dritten Lauf geht endgültig die technisch am besten rudernde Mannschaft als Sieger hervor.

„Königsberg i. Preußen“.

Die in Königsberg i. Pr. am 24. Juni 1904 von dem Königlichen Wilhelmsgymnasium, dem Kneiphöfischen Stadtgymnasium, dem Städtischen Realgymnasium und der Königlichen Oberrealschule auf der Burg gegründete „Rudervereinigung der Schüler höherer Lehranstalten zu Königsberg“ ist gleichfalls dem Wunsche der Schüler, ihnen Gelegenheit zu geben, ihre Kräfte im Wettkampf zu messen, nachgekommen, da der Leiter der Vereinigung, Herr Direktor Wagner, von der wohl überall als richtig empfundenen Ansicht ausgeht, daß sich improvisierte Wettfahrten doch nicht verhindern lassen und Übertreibungen nur bei organisiertem Betriebe unterdrückt werden können. Infolgedessen haben in den beiden letzten Jahren — 1906 und 1907 — unter Leitung der drei Königsberger Herren-Rudervereine Achterrennen der vier beteiligten Anstalten und ein Schaurudern stattgefunden. Die Rennstrecke betrug 1000 m. — Die Rennen wurden in der Achterdollengig auf dem Pregel bei Holstein, etwa eine Meile unterhalb Königsbergs, ausgefahren. Die siegende Mannschaft erhielt Eichenfränze.

Sieger im Achterrennen.

1906: Königl. Oberrealschule auf der Burg.

1907: Königl. Oberrealschule auf der Burg.

Sieger im Schaurudern.

1906: Königl. Oberrealschule auf der Burg.

1907: Kneiphöfisches Stadtgymnasium.

Auf der Hinfahrt zum Start wurde das Rudern der Mannschaften hinsichtlich der Körperarbeit und Wasserarbeit jedes einzelnen, sowie der

Zusammenarbeit der ganzen Mannschaft bewertet. Die im Schaurudern siegreiche Anstalt erhält das Recht, für das nächste Vereinsjahr den Vorsitzenden der Vereinigung zu stellen.

„Frankfurt am Main“.

Seit dem Jahre 1895 haben sich der „Frankfurter Ruder-Verein“ und die Frankfurter Ruder-Gesellschaft „Germania“ des Schülerruderns mit regem Eifer angenommen. Sie zählen zu ihren Jugendabteilungen die Schüler des Göthe-Gymnasiums, Lessing-Gymnasiums, der Sachsenhäuser Ober-Realschule, Klinger-Ober-Realschule, des Wöhler-Realgymnasiums, der Musterchule, der Handelschule und des Königl. Kaiser Friedrichs-Gymnasiums. Die Erkenntnis, daß das Wettrudern zwischen Mannschaften verschiedener Anstalten das Interesse und die Ausbildung wesentlich heben müsse, gab den Anlaß zu einer meistens alljährlich gelegentlich des „Inselfestes“ wiederkehrenden internen Regatta der Jugend-Abteilungen beider Herren-Rudervereine. Die Rennstrecke beträgt 1500 m stromab; gerudert wird in Gigbooten auf festem Sitz und auf Rollsitzen.

7. September 1896.

Gigvierer.

Städt. Gymnasium („Germania“)	5 : 03	= 1
Kaiser Friedrichs-Gymnasium („Ruderverein“)	5 : 03 ¹ / ₅	= 2
Musterchule („Ruder-Verein“)	5 : 08	= 3
Stadt-Gymnasium („Ruder-Verein“)		= 4

11. September 1899.

Erster Schüler-Vierer.

Musterchule		= 1
Lessing-Gymnasium		= 2

Zweiter Schüler-Vierer.

Lessing-Gymnasium		= 1
Musterchule		= 2

7. September 1902.

1600 m stromab.

Erster Schüler-Vierer.

Klinger-Ober-Realschule	5 : 30	= 1
Musterchule	5 : 30 ¹ / ₂	= 2

Ruhe, Schülerrudern.

8

Zweiter Schüler-Vierer.

Kaiser Friedrichs-Gymnasium	5 : 26	= 1
Wöhler-Realgymnasium	5 : 26 $\frac{1}{5}$	= 2

2. Achtergig.

Musterschule	4 : 56	= 1
Kaiser Friedrichs-Gymnasium	5 : 12	= 2

22. August 1904.

Erster Vierer.

Vorrennen.

1. Abteilung.

Wöhler-Realgymnasium	6 : 07 $\frac{1}{2}$	= 1
Musterschule	6 : 23	= 2

2. Abteilung.

Handelschule	6 : 02 $\frac{2}{5}$	= 1
Lessing-Gymnasium	6 : 16	= 2

Entscheidungsrennen.

Handelschule	6 : 25	= 1
Wöhler-Realgymnasium	6 : 30 $\frac{2}{5}$	= 2

Zweiter Vierer.

Vorrennen.

1. Abteilung.

Wöhler-Realgymnasium	6 : 26	= 1
Handelschule	6 : 34	= 2
Musterschule		= 3

2. Abteilung.

Goethe-Gymnasium	6 : 13 $\frac{2}{5}$	= 1
Kaiser Friedrichs-Gymnasium	6 : 23	= 2

Entscheidungsrennen.

Goethe-Gymnasium	6 : 20 $\frac{2}{5}$	= 1
Handelschule	6 : 24	= 2
Wöhler-Realgymnasium	6 : 26	= 3

3. Zweier.

Musterschule	7 : 26	= 1
Goethe-Gymnasium	7 : 41	= 2

4. Achter.

Vorrennen.

1. Abteilung.

Wöhler-Realgymnasium	5 : 40 ¹ / ₅	= 1
Kaiser Friedrichs-Gymnasium und Handelsschule	5 : 44	= 2



Abb. 44. Wetttrudern.

2. Abteilung.

Musterschule	5 : 27	= 1
Lessing-Gymnasium	5 : 40 ¹ / ₂	= 2

Entscheidungsrennen.

Musterschule	5 : 37 ² / ₅	= 1
Wöhler-Realgymnasium	5 : 50	= 2

10. September 1906.

Erster Schüler-Vierer (Rollsit).

Zachenhäuser Ober-Realschule	= 1
Goethe-Gymnasium	= 2

Zweiter Schüler-Vierer (fester Sitz).

Zachenhäuser Ober-Realschule	= 1
Goethe-Gymnasium	= 2

8. September 1907 (1000 m).

Erster Gigvierer (fester Sitz).

Goethe-Gymnasium	4 : 36	= 1
Sachsenhäuser Ober-Realschule	4 : 45	= 2

Zweiter Gigvierer (Rollsitz).

Sachsenhäuser Ober-Realschule	4 : 18	= 1
Goethe-Gymnasium	aufgegeben.	

Dieser Überblick über das, was im Lauf der letzten 25 Jahre die Schüler-Rudervereine im Wettrudern geleistet haben und haben leisten dürfen, berechtigt Verfasser wohl zu dem Schluß, daß neue Zeiten alte Anschauungen gestürzt haben, und der moderne Jugenderzieher mit seiner Forderung stärkerer Betonung und Werthschätzung der körperlichen Erziehung keine vereinzelte Erscheinung mehr ist. Heute im Zeitalter der Wiederbelebung der Jugendspiele die Wettkämpfe auf dem Wasser ausschließen wollen, ist unverständlich und entbehrt jedes stichhaltigen Grundes. Wer die Ablenkung und Zerstreuung der Jugendspiele nicht fürchtet, soll auch im Wettrudern nur ein wünschenswertes Mittel erkennen, ein wehr- und mannhaftes Geschlecht zu erziehen.

VII.

Wanderrudern.

Schon Lampe war der Ansicht, daß das Beste und Wertvollste, was in den Rudervereinen der höheren Lehranstalten für körperliche Entwicklung, für Festigung der Gesundheit und für Erziehung zur Freude an der Natur nur immer geschehen kann, die möglichste Ausnützung der Ferien zu Dauerfahrten sei.

Selbst kürzere Fahrten, wie Tages- oder auch nur Nachmittagsausflüge im Boot, erfüllen uns schon mit willkommener Befriedigung, da sie uns Gelegenheit geben, nicht nur unserer eigenen Kraftäußerung, sondern auch der lebhaften Aufnahme stets wechselnder Natureindrücke uns zu erfreuen. Längere Wanderfahrten bringen jedoch hierzu noch dauernden Gewinn, indem sie zur Ausdauer, zur Genügsamkeit, zur Unterordnung des eignen Willens unter das allgemeine Wohl und zur Pflege kameradschaftlichen Sinnes zwingen, so daß sie eine Summe nicht hoch genug anzuschlagender erziehlicher Momente im Gefolge haben; sie gewähren dem Jüngling zugleich eine wertvolle Vorbereitung für die ernste Anforderung, die die Ableistung seines Militärjahres an ihn stellt.

Sobald unsere jungen Mannschaften gelegentlich des Sommerfestes vorgestellt sind, ist die Zeit des eigentlichen Drills vorüber; die feste Rudernachmittag gestatten konnte, wird aufgehoben, und jeder Mannschaft wird für den *N a c h m i t t a g*, soweit es die vorhandenen Boote gestatten, ein Boot zur Verfügung gestellt. In gemeinsamer Fahrt geht es dann hinaus etwa 8 bis 10 km auf unsere herrlichen Seen, um — wenn dort die Mitte erreicht ist — vom Boote aus ein Bad zu nehmen. Prächtig schmeckt das Wesperebrot nach dem Bade und nur ungeru entschließt man sich gegen Abend zur Heimfahrt.

Schöner noch sind die *T a g e s f a h r t e n*, gelegentlich eines freien Schultages, wie ihn im Frühling und im Herbst die Meisepfandung mit sich bringt, oder an einem Sonntage. Da kann man sich schon weiter hinauswagen

und mit Entfernungen von 15—20 km rechnen. Proviant wird reichlich mitgenommen, auch darf der Spirituskocher nicht fehlen, denn „Abkochen“ ist eines der Hauptvergnügen. Die Bescheidensten sind zufrieden mit dem Abkochen von Eiern und Würstchen oder etwa einer Erbsenwurstsuppe. Aber es gibt auch Feinschmecker, denen die Zubereitung von Kotelettes oder Eierspeisen keine Schwierigkeiten bietet. Wird nach zweistündiger Fahrt an schön bewaldetem Ufer die erste Frühstückspause gemacht, so



Abb. 45. Baden im Muggelsee.

stürmen schon die Eifrigsten mit dem Kochapparat ans Land, um wenigstens „Kakao“ zuzubereiten, da der für die Pause vorgesehene Aufenthalt zu größeren Kochereien nicht ausreicht. Ist aber erst das Plätzchen erreicht, wo neben einer guten Badestelle schöne sandige Ufer, von hohen bewaldeten Dünen geschützt, zur Mittagsruhe einladen, so entwickelt jeder eine emsige dahin gehende Tätigkeit; nur wenige lassen sich bereit finden, Hand anzulegen beim Aufschlagen eines Zeltes, das Schutz vor den glühenden Sonnenstrahlen gewähren soll. Tief in den Sand werden Kochlöcher gegraben, der Kochapparat hineingestellt, und zu zweien, dreien, auch einzeln verteilt sich die Schar um die verschiedenen Feuer-

stellen. Erst wenn der erste Appetit gestillt ist, beginnt das Interesse für fremde Kochtöpfe zu erwachen, und hier und da ladet sich einer beim andern zu Gast ein, namentlich wenn ihm sein eigenes Mahl nicht recht gelingen wollte, was oft genug beim Neuling der Fall ist.

Nach dem Abkochen strecken sich die meisten im Sande aus, um zu „pennen“. Die Sonne lassen sie sich mit Vorliebe ins Gesicht oder auf die bloßen Glieder scheinen, um recht braun gebrannt zu werden. So tritt eine kurze Ruhezeit ein, bis bald genug ein unruhiger Geist die andern durch Werfen mit Kienäpfeln aufspürt und der Vorschlag, ein gemeinsames Bad zu nehmen, allgemeine Zustimmung findet. Da das ersehnte



Abb. 46. Heimkehr.

Bad auch appetitanregend wirkt, so erfolgt als nächste Nummer „Kaffee- kochen“.

Auf diese abwechslungsreiche Weise neigt sich der Tag nur zu schnell seinem Ende zu, und da nach der Heimfahrt von 15 km auch noch die nach jeder Tagesfahrt übliche große Bootswäsche winkt, so darf man auf der Heimfahrt nicht „mauern“. Aber dazu läßt es die unserer Jugend, Gott sei Dank, inne wohnende Kampflust ohnehin nicht kommen; denn jedes Boot sucht, so bald es einen Bordermann sieht, denselben zu schlagen, und selbst wenn es ein Dampfer oder ein Motor sein sollte, wird wenigstens eine Strecke lang der Versuch gemacht, „mitzuhalten“. Hierdurch ist das Bootshaus schneller erreicht, als man anfangs glaubte, und rechtzeitig führt die Bahn unsere jungen Ruderer zum Abendbrot „zu Muttern“ zurück.

Von ungleich größerem Reiz und größerem erziehlichen und unterrichtlichen Wert sind nun freilich *Ferienfahrten*, wie sie seit Lampes Zeit sich mehr und mehr eingebürgert haben, so daß heute eine Begegnung „fahrender Schüler“ aus verschiedenen Provinzen während der Sommerferien, sei es auf den mecklenburger oder preußischen oder majurischen Seen, gar nicht zu sprechen von den großen Strömen wie Weichsel, Oder, Elbe, Rhein, kein ungewöhnliches Ereignis ist. Für nicht zu weit ausgedehnte, einige Tage in Anspruch nehmende Fahrten eignen sich wohl auch die Pfingst- und Herbstferien, seltener die Osterferien, da Unbeständigkeit des Wetters einen genußreichen Verlauf der Fahrt in Frage stellt. Am geeignetsten sind unstreitig für lange Wanderfahrten die Sommerferien. Früh steht die Sonne am Himmel und spät bricht erst die Dunkelheit herein, und der trockene Erdboden ladet zum Übernachten im Zelt ein, so daß der Wanderruderer um das Nachtquartier vorzeitig nicht Sorge zu tragen braucht, während im Frühling und Herbst es ratsam ist, das Tagespensum beizeiten zu erledigen, um vor Einbruch der Dunkelheit das vorher im Gasthaus bestellte Quartier zu erreichen. Solche Fahrten wollen freilich von langer Hand vorbereitet sein.

Ich setze voraus, daß Fahrten im eigentlichen Sinn des Wortes, also Tagesfahrten und Ferienfahrten, nur unter Leitung des Protektors bzw. seines Stellvertreters unternommen werden. Ich weiß sehr wohl, daß nicht jeder meiner Ansicht ist; indessen auf Grund einer dreißigjährigen Vertrautheit mit dem Verkehr, dem Leben und Treiben auf dem Wasser kann ich die Bestimmung mehrerer Provinzial-Schulkollegien wie z. B. zu Berlin und Posen, daß Fahrten nur in Begleitung des Lehrers unternommen werden dürfen, nur gut heißen. Die Jugend ist aus Unkenntnis der Gefahr wagemutiger als der gereifte Mann, und wenn ich auch an der Jugend den Wagemut hoch schätze, so will ich sie doch vor leichtfertigem Handeln bewahren, soweit es in meiner Macht steht.

Schon im Herbst erkundigen sich gelegentlich wanderfrohe Gesellen, und oft sind es gerade die Jüngsten, wohin in den nächsten Sommerferien die große Fahrt gehen soll. Den Winter hindurch werden Fahrtenpläne geschmiedet, ja mancher Schüler spart durch Erteilen von Nachhilfestunden Mark auf Mark, um sich das Teilnehmen an der nächsten Sommerfahrt zu ermöglichen. Es empfiehlt sich, für die Teilnahme an der Fahrt einen Termin als Meldeeschluß festzusetzen und die Meldung vom Vater in Form einer schriftlichen Erlaubnis einzufordern, auch das Reisegeld etwa eine Woche vor Schulschluß einzuziehen.

Der harmonische Verlauf der Fahrt ist in erster Linie von der Zusammensetzung der Reisegeellschaft abhängig. Deshalb ist es gut, wenn dem Leiter der Fahrt unter den Meldungen die Auswahl bleibt. Nicht jeder Schüler ist bei allen in Betracht zu ziehenden Wechselfällen der Fahrt ein angenehmer Reisegefährte. Dem wohl zu beachten ist, daß das Wanderrudern — wie bereits früher gesagt — zwar eine Vergnügungsfahrt bieten soll, aber doch große Anforderungen an die Ausdauer, Genügsamkeit und Unterordnung der eignen Wünsche unter das allgemeine Wohl fordert. Der Jüngling muß andauernde körperliche Arbeit, Beschwerden, die das tagelange Rudern auf hartem Sitz mit sich bringt, willig ertragen. Kaltes, regnerisches Wetter soll ihm nicht gleich die Laune verderben. Nichts ist unangenehmer, als eine Mannschaft, die schon nach einem Regentage mürrisch wird und den Kopf hängen läßt. Unter den Reisegefährten sollte mindestens ein Spaßvogel sein, der zur rechten Zeit Schnurren erzählt oder ein lustiges Lied anstimmt. Freilich gibt es auch Gesellen, denen der Mund überhaupt nicht still steht und die dafür um so weniger rudern, sie werden aber bald von den anderen hoch genommen.

Am unbequemsten sind mir immer Reisegefährten gewesen, die neben dem Reisegeld, das ich in Verwahrung nehme und von einem von der Reisegeellschaft gewählten Kassierer verwalten lasse, von Hause eine größere Summe als Taschengeld mitgenommen haben. Die gemeinsame Reisekasse bestreitet alle Unkosten, die als gemeinsame bezeichnet werden können: Boots- und Mannschaftstransport, Verpflegung auf der Fahrt, Wohnung und Beköstigung im Hotel. Im Quartier angekommen wird die Höhe des Tagegeldes bestimmt, mit dem ein jeder seine Mahlzeiten, abgesehen vom Morgenfrühstück, zu bestreiten hat. In guten Hotels in kleinen und mittleren Städten zahlt man für Logis und Morgenkaffee 1,50 M., in großen Städten 2 M. Es ist gut, falls man mit einiger Sicherheit den Tag des Eintreffens in einer Stadt vorausberechnen kann, sich vorher mit dem Wirt schriftlich zu verständigen. Die Unkosten eines Tages belaufen sich, falls man in einem Hotel übernachtet, auf etwa 3—4 M., während man bei Benutzung des Zeltlagers höchstens auf den Kopf 2 M. rechnet. Bei mehrtägigem Aufenthalt in einer größeren Stadt, deren Sehenswürdigkeiten beaugenscheinigt werden sollen, oder bei einer an die Bootsfahrt sich anschließenden Wanderung durch Gebirgs- oder Strandgegenden stellen sich die Unkosten höher; man wird auf den Kopf 5 M. rechnen müssen. Wenn man nicht allzu sparsam sein will — und das hat auch sein Bedenken, denn das Rudern schafft Appetit und der soll und

muß zur Zufriedenheit gestillt werden —, wird man als Durchschnittssumme auf jede Woche der Fahrt 30 M. rechnen müssen. Natürlich werden sich Abweichungen ergeben, je nachdem die Fahrt durch eine vom Strom der Touristen mehr oder weniger besuchte und teure Gegend führt, oder andererseits von verwandter oder befreundeter Seite die „fahrenden Schüler“ reichliche Gastfreundschaft genießen. Verfasser hat auf einer 16 tägigen Fahrt auf der Weichsel, dem Haff und den ostpreussischen Seen 31 M., auf einer gleich langen Fahrt über die majurischen Seen 91 M. ausgegeben. Freilich sprach hier der Eisenbahntransport des Bootes und der Mannschaft wesentlich mit, ohne welchen die Kosten aber dennoch 60 M. überschritten haben. Bei einer 14 tägigen Fahrt möge das Taschengeld immerhin 10 M. betragen, mehr darüber ist jedoch vom Übel; denn der Wohlhabende wird die weniger Bemittelten zum Überschreiten ihres Etats verleiten und wird, was weit störender ist, bald nicht mehr mit der einfachen Kost, wie sie unterwegs auf der Fahrt zubereitet werden kann, zufrieden sein; Erbswurst mit Speck wird ihm nicht mehr munden, auch an den einfachen Konserven wird er keinen Gefallen mehr finden und durch sein Beispiel ansteckend auf die anderen wirken. Außerdem kann reichliches Taschengeld den einzelnen beim Aufenthalt in den Städten verleiten, Sonderinteressen zu verfolgen, sich von den Reisekameraden unter der Form der Einladung seitens Verwandter zu entfernen. Dem kann man nur steuern, indem man die jungen Gefährten vor Antritt der Reise gelegentlich einer Besprechung der Reisevorbereitungen verpflichtet, sich niemals ohne besondere Erlaubnis des Reiseleiters entfernen zu wollen. Ein Urlaub ist aber nur zu erteilen auf Grund einer mündlich vorgetragenen Bitte der betreffenden Verwandten. Oft trifft es zu, daß diese sich nicht mit dem Besuch ihrer entsprechenden Angehörigen begnügen, sondern die ganze Reisegesellschaft einladen, und damit ist allen Teilen am besten gedient. Um meinen jungen Reisegefährten zu erklären, aus welchem Grunde ich auf Reisen derartig militärische Anordnungen treffe, habe ich sie offen mit den Gefahren bekannt gemacht, denen sie durch einen leichtsinnigen älteren Freund ausgesetzt sein würden, wenn er sie bei einem Aufenthalt in einer größeren Stadt in schlechte Lokale schleppete. Verfasser ist mit seinen fahrenden Schülern in Königsberg, Danzig, Stettin, Berlin, Kiel und Hamburg gewesen und hat mit seiner Methode nur gute Erfahrungen gemacht. Die Schüler empfinden gerade während des Aufenthalts in den größeren Städten die Notwendigkeit, eine geschlossene Gesellschaft zu bilden und sich willig den Anordnungen des Protectors zu fügen, weit

stärker als an kleinen Orten. Die drohende Gefahr liegt in der Möglichkeit der Verführung durch moralisch unreife Erwachsene und deshalb ist es zu empfehlen, ältere Freunde der Reisegefährten lieber zum Anschluß einzuladen, als zu gestatten, daß ein einzelner sich abzweigt und möglicherweise schlecht geleitet wird.

Gelegentlich der Vorbesprechung werden die Teilnehmer der Reise mit den Adressen der Stationen der Reise bekannt gemacht, also mit den Hotels, in denen übernachtet werden soll bzw. mit den Adressen der Rudervereine, bei denen das Boot Aufnahme finden wird. Um letztere ist vom Protektor einige Wochen vor der Abfahrt gebeten worden. Bei derselben Gelegenheit wird der Leiter auch an der Hand von Karten (Generalkarte, Generalskizze usw.) einen genauen Überblick über die zu unternehmende Fahrt geben.

Für die Fahrt soll jeder mit einer recht dicken Decke und einer doppelten Ruderergarnitur ausgerüstet sein, also mit zwei Trikots, zwei Ruderhosen, zwei Paar Strümpfen, einem Paar Schuhe und einem Paar Stiefel, einem Sweater, einem Ruderjackett, einer blauen oder weißen Landhose, breittreppigem billigem Strohhut und einem Nachthemde. Die beste Mütze, Jackett und lange Hose bilden mit dem Sweater und den Stiefeln den Landanzug. Das gesamte Reservezeug, bezw. der Landanzug, wird am besten in ein breites Stück Wachseleinwand eingeschlagen oder, wie es in Berlin üblich, im Rucksack verstaut. Das Einschlagen in Wachseleinwand wird wegen besseren Schutzes gegen etwaiges Eindringen des Wassers vielfach vorgezogen. Der Rucksack ist andererseits recht bequem, wenn sich Fußwanderungen an die Bootsfahrt anschließen. Ist ein mehrtägiger Aufenthalt in einer oder mehreren größeren Städten geplant, so ist das Nachsenden eines Paketes mit Landwäsche und besserem Landanzug zu empfehlen, indem die im Boot verstaute Sachen durch das Zusammendrücken stark mitgenommen werden, also keine „besseren“ Kleider vorstellen können. Zur persönlichen Ausrüstung ist als Geldtasche ein Brustbeutel empfehlenswert, da die Ruderhosen in der Regel keine Taschen haben. Ferner würden zur persönlichen Ausrüstung einige Stücke Waschseife gehören, um unterwegs die Ruderkleidung einer Wäsche unterziehen zu können.

Die Beantwortung der wichtigsten Frage für den Wanderruderer, in welchem Bootstyp er seine Reise unternehmen soll, muß ganz mit Rücksicht auf die zu befahrenden Gewässer entschieden werden. Für nicht zu große Ströme und Seen von mäßiger Ausdehnung kann der übliche offene

Tourenvierer und Doppelzweier bei Anwendung der durch Wind und Wetter gebotenen Vorsicht wohl ausreichen. Will man sich aber nach Möglichkeit von den Wechselfällen des Wetters unabhängig machen, so soll man ein gedecktes Boot benutzen, trotz seiner Schwere, die sich beim Herumtragen um Schleusen oder Wehre recht lästig machen kann. Findet sich eine hinreichend große Zahl von Reiseteilnehmern, so daß man an Zündienststellung eines Sechlers oder gar eines Achters denken kann, so entspricht die offene Gig schon infolge ihres höheren Freibordes allen Anforderungen, die auch die größten Fahrten an das Boot stellen können. Auch die größere Tragfähigkeit ist eine nicht zu unterschätzende Annehmlichkeit, da man so manches mitnehmen kann, was sonst zu Hause bleiben muß, namentlich das Segel, das Zelt, die Hängematte usw. Eine andere gute Eigenschaft des mehrriemigen Bootes ist die, daß es auf strömenden Gewässern bequem mit halber Mannschaft gefahren werden kann, was auf längeren Touren eine angenehme Abwechslung ermöglicht.

Zur gewöhnlichen Ausrüstung des Bootes, sei es ein Doppelzweier oder ein mehrriemiges Boot, kommen zwei Reserve-Stulks, bezw. zwei Reserve-Riemen und ein zweiter möglichst langer Bootshaken hinzu. Der Bug, bezw. das Heck des Bootes, falls kein Reservemann mitgenommen wird, ist durch ein auflegbares Deck aus Cederholz oder aus wasserdichter Leinwand zu schließen, um die im Bug bezw. Heck verstauten Kleiderjüde zu schützen. Als notwendigstes Handwerkszeug sind Hammer, Zange, Schraubenzieher, dazu Kupfernieten und Nägel, ebenso Cederfurnierplanken, zwei Reservedollen mit Stiften nicht zu vergessen, um jederzeit einen Schaden provisorisch ausbessern zu können. Ferner sind Lederlappen und Schwämme, Lederfett und Rindertalg zum Verschmieren eines Risses notwendige Bestandteile der Ausrüstung.

Konserven und Flaschen lassen sich bequem unter Bug- und Heckbrett verstauen, eine große, etwa 5—10 l fassende Steinkruke als Trinkwasserbehälter und eine Blechkiste zum Aufbewahren der trocken zu haltenden Geware, wie Schinken, Würste, Speckseiten, Gebäck, Kaffee, Zucker, Butter, müssen im Steuerkasten oder Heck Platz finden. Spirituskocher in größerem Maßstabe sind zum gemeinsamen Gebrauche mitzunehmen, falls nicht die Reiseteilnehmer das Abkochen als persönliche Angelegenheit auffassen, und so jeder vorzieht, sich mit eigenen Kochgefäßen zu versehen.

Um in schönen Sommernächten im Freien in voller Behaglichkeit bivakieren zu können, wäre die Mitnahme von leichten Hängematten keine allzugroße Belastung des Bootes. Die Hängematte wird zwischen

zwei Bäumen etwa einen halben Meter über dem Waldboden ausgespannt, dann wird in Höhe von einem Meter über die Hängematte eine Leine gezogen und über diese eine wasserdichte Leinwand gehängt, um den Schläfer gegen Tau und Regen zu schützen. Leicht ist auch mit Hilfe einiger Riemen und Bootshaken ein Zelt zum allgemeinen Gebrauch aufgeschlagen. Zwei Paar gekreuzte, im Abstand von 2—3 m aufgestellte Riemen, die durch eine über sie ausgespannte, an Pfählen befestigte Leine gehalten werden,



Abb. 47. Mittagsruhe.

bilden das Gerippe des dachförmigen Zeltes. Für die lange Seitenwand verwendet man am besten 2—3 Breiten braunes, wasserdichtes Makotuch, wie man es für Fahrradhüllen zum Meterpreise von 2 M. aus jedem besseren Warenhause beziehen kann. Wenn das Tuch 1,25 m breit liegt, reichen 2 Breiten als Längsseite aus für 3 Personen, 4 Breiten für 6 Personen. Die Breiten werden zum Aufeinanderknüpfen eingerichtet. Ihre Länge kann etwa 5 m betragen. Ein von demselben Stoff hergestelltes gleichschenkeliges Dreieck, dessen Basis etwa 2,5 m lang ist, bildet die Rückwand des Zeltes, während die Vorderseite nur zum Teile verschlossen wird. Gut ist es, als Bodenbelag eine wasserdichte Unterlage auszubreiten.

Die Anschaffung eines Zeltes erfolgt am besten auf Vereinskosten, doch muß jede Reisemannschaft für Benutzung desselben auf ihrer Fahrt eine entsprechende Leihgebühr entrichten.

Zum Übernachten stellt man aus der Decke einen Schlaffack her, indem man die Decke einmal zusammenfaltet und zwei der offenen Seiten übereinanderknüpft, so daß eine Seite zum Hineinschlüpfen offen bleibt. Bloß Einwickeln in die Decke genügt nicht, da man in der Regel während



Abb. 48. Unterm Zelt.

der Nacht die Decke verliert und morgens unbedeckt fröstelnd erwacht, wovor man im sogenannten Schlaffack bewahrt bleibt. (In England bedienen sich Reisende, die auf größere Bequemlichkeit sehen, einer mit Luft zu füllenden Matratze aus Indiafaser zum Preise von etwa 40 M.) Nicht jedem gelingt es, gleich in der ersten Nacht einen erquickenden Schlaf zu finden; das Schlafen im Freien auf verhältnismäßig hartem Boden ist eben auch Sache der Gewöhnung, doch bald genug macht man die Erfahrung, daß bei einer derartigen Lebensweise der Körper gar nicht so viel Schlaf verlangt als bei der alltäglichen, die uns zwingt, während der Nacht Zimmerluft einzuatmen.

Segeln.

Sehr gute Dienste leistet auf längeren Fahrten eine bescheidene Segel-
einrichtung. Da es sich für unsere Tourenboote nur darum handeln kann,
vor dem Winde zu segeln, so ist die Einrichtung so einfach, daß man die
entstehenden Kosten nicht scheuen sollte, um sich diese, nach langem Rudern
angenehme Abwechslung zu verschaffen.

Es genügt ein Großsegel von 6 bis 8 qm Fläche, um dem Vierer bezw.
Sechser bei guter Brise eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 8 bis 10 km
in der Stunde zu erteilen. Bei ganz leichtem Wind hat das Segeln aller-
dings keinen Zweck. Der obere und untere Saum des trapezoidförmigen



Abb. 49. „Unter Segel“.

Großsegels „Luggersegel“ ist mit Tauwerk, den Lieken, umnäht, die man als
Ober- und Unterliek unterscheidet. Beide Lieke sind mit Bändseln an etwa
3,50 m langen Bambusstäben befestigt, das Unterliek an dem sogenannten
Baum, das Oberliek an der Raa. Der etwa 4,75 m hohe Mast aus kana-
discher Fichte trägt am oberen Ende in einem Ausschnitt eine Drehscheibe,
durch welche das „Fall“ — ein dünnes Tau, das zum Heißen des Segels
dient — geschoren wird. Am anderen Ende des Falls ist ein über den Mast
gestreifter eiserner Ring befestigt, der einen Haken trägt. Letzterer wird in
einen auf der Raa sitzenden Stropp eingehakt, wenn das Segel gesetzt
werden soll. Der Stropp sitzt etwa um $\frac{1}{4}$ der Raalänge von ihrem vorderen
Ende entfernt. Ist das Segel geheißt, so belegt man sein „Fall“ an einer
der am unteren Ende des Mastes befindlichen eisernen Klampen, dann
holt man den Hals des Segels straff nach unten mit Hilfe eines am unteren
Teil des Baumes befindlichen Endes, das nun um eine zweite im unteren

Teil des Mastes eingelassene eiserne Klampe belegt wird. Hat man den Hals straff niedergeholt und die Raa in richtige Höhe geheißt, so stellt sich die Spitze derselben, die Piek, in einen Winkel von etwa 40° gegen den Mast. Nunmehr holt man die Schot — eine etwa 10 m lange Leine —, welche an dem Baume um $\frac{1}{3}$ seiner Länge vom hinteren Ende entfernt angebracht ist, an, um die Stellung des Segels zum Wind zu regeln. Der Steuermann behält die Schot am besten in der Hand, um sie bei einer einfallenden Bö sofort fliegen lassen zu können. Fast alle Unglücksfälle, die durch Kentern beim Segeln hervorgerufen werden, haben ihren letzten Grund in dem Belegen der Schot. Ist die Brise zu kräftig, um die Schot in der Hand halten zu können, soichert man sie durch einen Ring oder nimmt sie unter einem Querlager durch, um den auf der Schot stehenden Segeldruck zu schwächen. Das nicht gebrauchte Ende der Schot soll für den Notfall zum Auslaufen klar liegen.

Bei starkem Winde wird die Segelfläche durch Reesen verkürzt, indem das Segel, soweit es nötig, durch Drehen des Baumes um seine Achse aufgerollt wird. Statt das Segel um den Baum zu rollen, kann es auch um das Unterliek gerollt und der aufgerollte Teil durch Reesbändsel festgebunden werden. Mehrere Reihen von Reesbändseln laufen in diesem Fall in verschiedenen Abständen parallel dem Unterliek, und dieses pflegt dann nicht am Baum selbst befestigt zu sein, sondern die Schot des Segels ist durch einen kleinen Flaschenzug an der Noth des Baumes straff geholt und belegt worden. Zu der „Yawlstakelung“ gehört außer dem Großsegel noch ein Treiber oder Befan. Der hinter dem Steueritz im Heck aufgestellte kleine Mast führt ein Segel, das dem Großsegel in allem gleicht, nur daß seine Segelfläche auf etwa den dritten Teil beschränkt ist und daher Mast, Raa und Baum nur etwa 2,50 m lang sind.

Sind die Segel während der Fahrt oder schon, während das Boot noch am Steg liegt, gesetzt, so hat man zunächst mit dem Riemen oder mit dem Bootshaken so zu manövrieren, daß der Wind entweder von achtern oder wenigstens dwars zur Kiellinie das Boot trifft, ehe man die Schot anholt. Ist die Windrichtung nicht wenigstens dwars zur Kiellinie, so lohnt das Segelsetzen für unser Tourenboot nicht, da der seitliche Druck dem Boot eine zu starke Abtrift erteilt, so daß der Kurs nicht inne gehalten werden kann. Ist der Wind mehr achterlich als dwars, so segelt man mit „Backstagswind“, kommt der Wind ganz achterlich, so läuft das Boot „platt vor dem Wind“. Am schnellsten und angenehmsten segelt es sich mit Backstagswind, weil platt vor dem Wind das Boot schwerer Kurs hält und be-

ständig die Gefahr des Übergehens des Baumes droht. Man nennt die Seite, von welcher der Wind in die Segel fällt, die Luvseite, die andere die Leeseite.

Dreht der Wind nach vorn, so sagt man, er schraht, dreht er achterlicher, so raumt er. Im ersteren Falle muß man die Schot stärker anholen, im letzteren Falle fiert man den Baum weit ab; platt vor dem Wind segelnd hat man den Baum auf 90° abgefiert; bei halbem Wind (dinars zur Kielinie) bildet der Baum mit der Kielinie einen Winkel von etwa 40—45°.

Will man während der Fahrt reesen, so holt man am besten das Segel nieder. Auf das Kommando: „Mar beim Fall!“ löst der dem Mast zunächst sitzende Ruderer das Fall von der Klampe und wirft es auf das Kommando: „Hier weg!“ los, während die vor ihm sitzenden den Baum nebst dem Segel am Seitenriel ergreifen und die Loje des Segels möglichst schnell erfassen und ins Boot ziehen. — Will man an einem Steg anlegen, so empfiehlt es sich, gleichfalls das Segel schon, ehe der Steg erreicht ist, fortzunehmen; will man dagegen am wiesigen Ufer anlegen, so läßt man die Schot fliegen und das Boot ans Land scheeren.

Hinsichtlich des Ausweichens gelten für Segelboote dieselben Regeln wie für die Ruderboote, ebenso für das Führen von Positionslaternen nach Sonnenuntergang. Ruderboote weichen in der Regel dem Segelboot aus, ein „vor dem Winde“ segelndes Boot jedem „am Winde“ liegenden. Begegnen sich zwei am Winde segelnde Boote, so hält das über Steuerbordbug liegende ab. Läuft man einem anderen Segler auf, so suche man zu luvwart vorbeizusegeln, um nicht den Wind aus dem Segel zu verlieren.

Nach dem Gebrauch ist das Segel stets in trockenem Zustand in einer wasserdichten Hülle zu verwahren.

Beabsichtigt man Kanalverbindungen zu benutzen, so nimmt man natürlich für jedes Boot eine der von den königlichen Provinzial-Schulkollegien ausgestellten Legitimationskarten mit, da auf Grund derselben Schülerboote von Schleusenabgaben bis auf wenige Ausnahmen befreit sind. Einer besonderen Erlaubnis zum Befahren des Kanals bedarf es nur bei der Fahrt auf dem „Kaiser Wilhelms-Kanal“. Sie wird vom Präsidenten des Kaiser Wilhelms-Kanals eingeholt. Beim Anlegen an eine Schleufe legt man vor derselben am rechten Ufer, möglichst im Schutz vor anderen Fahrzeugen, an und meldet sich sofort beim Schleusenmeister. Höfliches, freundliches Auftreten gewinnt bald die Herzen dieser Allgewalti-

gen, durch deren Entgegenkommen unseren Sportsleuten oft stundenlanges Warten erspart werden kann. Bei der Einfahrt und Ausfahrt manövrierte man mit Vorsicht und vermeide im Schleusenkasten, soweit es angeht, die Nähe größerer Fahrzeuge, die im Fall einer geringen Stromverjüngung unseren leichten Sportsbooten sehr gefährlich werden können. Die Schleusenmannschaft hat ein Recht auf ein Trinkgeld von jedem die Schleuse passierenden Fahrzeug. Verfasser pflegt der Bedienung beim Schließen von ein oder zwei Booten 50 Pfennige zu geben. An Schleusen, die man mit der Bootsmannschaft selbst bedienen muß, fällt natürlich das Trinkgeld fort, wie z. B. bei den Schleusen der mecklenburgischen Kanäle, dort hat man aber an den Schleusenmeister Zoll und Schreibgebühr zu entrichten, was auch ungefähr 50 Pfennige ausmacht.

Auf strömenden Gewässern halte man stromabfahrend „Mitte Strom“; man richte sich aber bei niedrigem Wasserstande — also namentlich im Hochsommer auf dem oberen und mittleren Laufe unserer Flüsse — nach den Stromzeichen, welche die Fahrinne anzeigen. Es sind meistens am Kopf einer Buhne aufgestellte einige Meter hohe, auf der Spitze stehende Lattenquadrate, deren Diagonaldreiecke entweder schwarz und weiß oder rot und weiß angestrichen sind. Sieht man das schwarze oder das rote Dreieck unten, so fährt man an demselben Ufer entlang, bis das nächste am selben Ufer aufgestellte Stromzeichen das farbige Dreieck seitwärts zeigt als Warnung vor einer vorausliegenden Sandbank. Bei diesem Zeichen schneidet man hinüber zum anderen Ufer, dem nächsten Stromzeichen zu. — Bei normalem Wasserstand und auf dem unteren Lauf unserer Flüsse ist derartige Vorsicht nicht geboten.

Erreicht man die Einmündung eines Nebenflusses in einen größeren Fluß mit starker Strömung, so halte man stromabfahrend sofort scharf in der Stromrichtung ab, stromaufahrend schneide man unter möglichst kleinem Winkel die Richtung des Stromes, da man sonst ganz aus seinem Kurs geworfen wird. Stark strömende Gewässer, wie Weichsel, Oder, Elbe, Rhein, stromaufahrend nutze man das zwischen je zwei Buhnen befindliche Stauwasser aus und nehme jeden Buhnenkopf, um den die Strömung besonders stark herumsetzt, indem man die Außenseite voll durchziehen läßt. Bei starkem Winde und Wellengang halte man das Luvufer der Flüsse und Seen; größere Seen bei hohem Wellengang zu durchqueren, ist nicht ratsam, lieber soll man das Ufer ausfahren, wenn der Umweg auch die Fahrt um Stunden verlängern sollte.

Jeder Verein wird um so mehr zu Ferienfahrten angeregt werden, je günstiger die Wasserverbindung sich für größere Fahrten eignet, und un-
streitig wird man Fahrten vorziehen, die eine geschlossene Wasserreise ge-
statten; aber nicht jeder Ort hat eine solche entsprechend günstige Lage,
durch die sich z. B. Berlin und viele Ruderplätze im Osten auszeichnen.
So muß man sich an manchen an größeren Strömen gelegenen Orten mit
einer Talfahrt begnügen und vom Ziel der Reise aus das Boot per Bahn
nach Hause schicken. Es lassen sich aber mit Einlegung kürzerer Eisenbahn-
transporte dennoch für solche Plätze Rundfahrten zusammenstellen. Hat
man die Absicht, das Boot von der Bahn eine Strecke befördern zu lassen,
so bestelle man einige Tage vorher bei der betreffenden Eisenbahndirektion
eine hinreichend lange Lowry, also für eine Vierer- oder eine Sechser-
gig eine 12—14 m-Lowry. Man zahlt für die lange Lowry nicht mehr
Fracht als für eine kürzere, nämlich für 1000 kg Gewicht, etwa auf eine
Strecke von 100 km 10 M. Unterläßt man die rechtzeitige Bestellung einer
ausreichend langen Lowry, so erhält man einen Schutzwagen und muß
obendrein mehr als die doppelte Fracht zahlen. Falls sich das Eintreffen
auf der betreffenden Station verzögert, zahlt man für den Tag nur 2 M.
Standgeld, jedenfalls ein geringer Schaden. Kann man den Transport
des Bootes vom Ufer aus zur Gütereexpedition durch die Mannschaft selbst
bejorgen, so ist dieser Weg durchaus anzuraten. Man treibt einen Leiter-
wagen auf, dessen Achsen hinreichend auseinandergezogen werden können,
setzt das Boot mit dem Kiel auf die Achsen und schützt es durch unter-
gelegte Strohsäcke. Verfasser hat seine Boote stets mit seinen Schülern
zum Güterbahnhof gebracht und auch abgeholt, und auf diese Weise dem
Verein manche Mark gespart. —

Um das Interesse meiner Leser für Wandersfahrten zu steigern und
sie zu ähnlichen Fahrten anzuregen, sollen folgende Zeilen einen Über-
blick geben über Ferienfahrten, welche deutsche Schüler auf deutschen Ge-
wässern zurückgelegt haben. Freilich kann meine Aufstellung keinen An-
spruch auf Vollständigkeit machen, da gewiß außer den im „Wassersport“
beschriebenen und in den mir zugegangenen Vereins-Jahresberichten
erwähnten Fahrten noch manche Tour unternommen sein kann, von der
mir keine Kunde geworden ist. — Ich bringe die Fahrten nach den ver-
schiedenen Flußgebieten geordnet und beginne mit der Oder, da sie auf
ihrem Rücken die ersten deutschen Schülermannschaften stromab nach
Stettin führte. Lampe hat die erste Fahrt in der „Schlesischen Zeitung“,
die zweite Fahrt im „Wassersport“ 1885 beschrieben.

Die Oder.

Im August 1881: Erste Stromfahrt einer Achtermannschaft des Ohlauer Gymnasial-Rudervereins „Clavia“ unter Führung des Oberlehrers Dr. Lampe von Ohlau nach Stettin im Achtriemer „Orion“.

August 1882: Fahrt desselben Vereins im Achter und Stiff unter Lampes Führung, geplant bis Berlin, endete aber an den Schleusen des Friedrich-Wilhelms-Kanals, weil dieselben wegen ihrer Ausbesserung für den Verkehr geschlossen waren.

Im Juli 1884: Zweite Stromfahrt einer Achtermannschaft der „Clavia“ im Achter „Orion“ unter Lampes Führung von Ohlau nach Stettin. — Es beteiligten sich 7 Primaner und 4 Sekundaner. Interessant sind folgende Angaben: Gewicht des „Orion“ 11 Zentner; Gewicht der Mannschaft 16,5 Zentner; Gewicht des Gepäcks 2,4 Zentner.

7. Juli: Von Ohlau bis Maltzsch.

8. Juli: Maltzsch bis Beuthen (112 km).

9. Juli: Beuthen bis Krossen.

10. Juli: Krossen bis Frankfurt (71 km in 7½ Stunden).

11. Juli: Frankfurt, Abfahrt 3,30 nachmittags, bis Groß-Neuendorf.

12. Juli: Groß-Neuendorf bis Schillersdorf (12 km von der Stettiner Oberwiefe).

13. Juli: Vormittags Ankunft in Stettin am Bootshaus der „Germania“ (Ruderstrecke 530 km).

Dem Beispiele der „Clavia“ folgte am 8. Juli 1888 eine Mannschaft des Realgymnasial-Rudervereins „Triton“ zu Frankfurt a. D., welche im Viererhalbbauleger „Borussia“ stromauf nach Neusalz ruderte und in Krossen—Tschirzig—Neusalz Station machte; die Talfahrt wurde in 2 Tagen zurückgelegt. Ruderstrecke 320 km.

In den Michaelisferien desselben Jahres ruderte eine Mannschaft des Gymnasial-Rudervereins „Wiking“ zu Frankfurt a. D. im Viererhalbbauleger von Frankfurt über Müllrose, Fürstenwalde, Erkner, Prieros, Storkow bis Pieskow am Scharmügelsee. Von dort wurde das Boot auf einem Wagen bis Neubrück am Friedrich-Wilhelms-Kanal befördert und von dort die Rückfahrt nach Frankfurt angetreten. Reisezeit 4 Tage.

Am 7. Juli 1889: Erste Fahrt des Frankfurter Realgymnasial-Rudervereins „Triton“ im Dollenvierer nach Stettin. Am ersten Tage bis Fiddichow; am zweiten Tage vormittags 10 Uhr war Stettin erreicht. Ruderstrecke 175 km; Heimfahrt per Eisenbahn.

1893: Zwei Fahrten desselben Vereins: 1. auf dem Oder-Spree-Kanal nach Berlin und zurück nach Frankfurt, 2. nach Stettin und auf dem Finow-Kanal über Spandau nach Berlin und zurück.

1895: Drei Talfahrten nach Stettin in „Vierterhalbauslegern und im Dollensechser.

1896: Sommerferienfahrt einer Viereremannschaft des Gymnasial-Rudervereins zu Wongrowitz unter Führung des Oberlehrers Neumann auf der Welna zur Warthe bis Dornik—Schwerin—Landsberg—Küstlin—die Oder stromauf zum Friedrich-Wilhelms-Kanal nach Müllrose, über Fürstenwalde nach Berlin; zurück über Müllrose und Küstlin bis Landsberg; Reisezeit 16 Tage.

1896: Fahrt des Gymnasial-Rudervereins zu Bromberg im Dollensechser „Hertha“ und im Dollenvierer „Werner“ auf Kollsig unter Führung des Oberlehrers Dr. Kuhse auf dem Bromberger Kanal bis Rakel, auf der Neße bis Czarnikau—Driesen—über Landsberg nach Küstlin; auf der Oder stromab zum Finow-Kanal bis Eberswalde—Dramenburg—Berlin; zurück auf der Spree und dem Oder-Spree-Kanal nach Müllrose—über Fürstenberg und Frankfurt a. O. bis Küstlin; Rückfahrt nach Bromberg. Ruderstrecke 700 km; Reisezeit 16 Tage, davon 6 Tage Aufenthalt in Berlin.

1897: Eine Viereremannschaft desselben Vereins im Vierterhalbausleger „Wilhelm“ unter derselben Führung auf dem Bromberger Kanal und der Neße bis Weiszenhöhe—Driesen, über Landsberg und Küstlin zur Oder, Nachtfahrt bis Hohensaaten—Schwedt—Stettin. Reisezeit 14 Tage, davon 2 Tage Aufenthalt in Stettin, 5 Tage auf Rügen; Kosten 50 M.; 435 km.

1897: Sommerferienfahrt im Doppelvierer des Realgymnasial-Ruderververeins „Triton“ zu Frankfurt a. O. nach Stettin; zurück durch den Finow-Kanal über Eberswalde—Dramenburg nach Berlin auf dem Friedrich-Wilhelms-Kanal über Fürstenwalde nach Frankfurt a. O.

1898: Fahrt desselben Vereins nach dem Spreewalde im Doppeldreier „Hohenzollern“, über Müllrose—Beskow—Koffenblatt—Lübben—nach Lübbenau und auf demselben Wege zurück nach Frankfurt a. O. Reisezeit 7 Tage.

Der Wunsch, den Bug seiner Boote in die nur 90 km entfernten Fluten der Ostsee tauchen zu lassen, hat den Gymnasiasten-Ruderklub zu Garz an der Oder zu zwei Fahrten nach Wollin ermuntert, am 1. bis 13. Juli 1899 mit dem Ziel Bergdievenow und vom 2. bis 6. Juli 1900 mit dem

Ziel Swinemünde. Das zu diesen Fahrten benutzte Boot, ein offener Doppelzweier, bewies sich auf der zweiten Fahrt doch als für Hafffahrten nicht ganz geeignet. Das Boot schlug auf der Rückfahrt auf dem Haff voll und nur mit Mühe wurde die Mannschaft von einem Schooner gerettet. Strecke 200 km.

Im folgenden Sommer besuchten die Garzer Gymnasialisten im Doppelzweier die Reichshauptstadt. Auf Oder, Finowkanal und Havel ruderten sie in der Zeit vom 5. bis 18. Juli nach Berlin und zurück; etwa 500 km. — Eine kürzere Pfingstfahrt führte denselben Doppelzweier nach Freienwalde an der Oder und zurück. Strecke 180 km.

Auch die Gymnasial-Ruderriegen der Stadt Posen haben wiederholt Stettin besucht:

1902 ruderte eine Mannschaft des Königl. Augusta-Viktoria-Gymnasiums unter Führung des Oberlehrers Dr. Stiller im Viererhalbbauleger von Posen nach Stettin. Strecke 370 km, Kosten 30 M.

1905: Zweite Fahrt des Augusta-Viktoria-Gymnasiums im Vierer unter Führung des Oberlehrers Paul Thienhaus nach Stettin. Kosten nur 18 M., da entweder im Freien oder im Heu übernachtet wurde. Im Sommer 1907 wurde dieselbe Fahrt wiederholt. Kosten 20 M. — Der Rücktransport des Bootes auf dem Wasserwege verursachte jedesmal eine Ausgabe von 15 M.

1905: Achtägige Ferienfahrt einer Achtermannschaft des kgl. Gymnasiums zu Rogasen unter Führung des Professors Dr. Majuch, von Dornik in 4 Rudertagen auf Warthe und Oder nach Stettin. 4 Tage Aufenthalt an der See. Kosten 25 M.

1906: Sommerferienfahrt des Bromberger Realgymnasial-Rudervereins im Dollensfecher „Bromberg“ und Viererhalbbauleger „Bernhard Kuhje“ unter Führung des Oberlehrers Salomon nach Stettin. Am 7. Juli von der 6. Schleuse des Bromberger Kanals über Ratel nach Antonienhof—Flehn—Landsberg—Küstlin—Schwedt—Stettin (mittags). — 5 $\frac{1}{2}$ Reisetage; Kosten 25 M.

Die Weichsel und die Oberländischen Seen.

1895: Erste Fahrt des Bromberger Realgymnasial-Rudervereins im Dollenachter „Hertha“ unter Führung des Oberlehrers Dr. Kuhje in den Sommerferien von Bromberg über Graudenz—Dirschau nach Danzig; zurück auf dem Weichsel-Haff-Kanal, der Rogat und dem Krassohl-Kanal

nach Elbing; auf dem Oberländischen Kanal durch die Oberländischen Seen zum Drewnzsee, auf der Drewnz über Neumark und Strasburg—Gollub nach Thorn und Bromberg. Ruderstrecke 720 km in 16 Tagen, davon 6 Tage Landaufenthalt. Kosten 31 M.

1899: Zweite Fahrt desselben Vereins im Viererhalbbausleger „Wilhelm“ und Zweierhalbbausleger „Marga“ unter Führung der Oberlehrer Mann und Kuhje nach Danzig, Elbing und über die Oberländischen Seen



Abb. 50. Frühstück auf der Elbinger Mole.

nach Deutsch-Eylau, zur Drewnz und über Thorn nach Bromberg, Ruderstrecke 700 km; Ruderzeit 16 Tage. Kosten 50 M.

1900: Pfingstfahrt von drei Mannschaften desselben Vereins (18 Schüler) im Dollenachter, Viererhalbbausleger und Zweierhalbbausleger auf dem Bromberger Kanal, der oberen Neße über Labijchin, Bartfchin und Pakosch nach Kruschwitz am Goplo-See; auf demselben Wege zurück nach Bromberg. Ruderstrecke 220 km, in 4 Rudertagen. Kosten 10 M.

1901: In der Sechserdollengig „Bromberg“ Sommerferienfahrt desselben Vereins auf der Weichsel und Rogat nach Elbing, auf dem Frischen Haff nach Königsberg, zurück auf dem Frischen Haff nach Danzig.

7 Reizegefährten. Reizezeit 16 Tage nebst viertägigem Aufenthalt an der jauländischen Küfte. Kosten 60 M.

1902: Pfingstfahrt deffelben Vereins in der Sechjerdollengig „Bromberg“ auf der Weichfel und Rogat nach Elbing, über die Oberländifchen Seen nach Osterode, zurück per Eifenbahn nach Bromberg. 5 Rudertage. Kosten 25 M.

1904: Sommerfahrt deffelben Vereins in der Sechjerdollengig „Bromberg“ und dem Viererhalbausleger „Bernhard Kuhfe“ auf der Weichfel



Abb. 51. Auf dem „Frischen Hafj“.

und Rogat nach Elbing, über die oberländifchen Seen nach Dt.-Gylau am Gejerich-See, auf dem Eilenzflüßchen zur Drevenz, über Straßburg, Gollub und Thorn zurück nach Bromberg. Ruderstrecke 700 km; Ruderzeit 14 Tage, nebst zweitägigem Aufenthalt in Elbing. Kosten 60 M.

1906: Pfingstfahrt deffelben Vereins im Dollenfchjer „Bromberg“ und Halbauslegervierer unter Führung des Oberlehrers Salomon nach Thorn und zurück. Zeit 2 Tage. Strecke 104 km.

1906: Am 26. Juni ruderten 8 Mitglieder des Straßburger Gymnasial-Rudervereins „Wiking“ in einem Viererhalbausleger und einem Doppelzweier von Straßburg auf der Drevenz über Gollub nach Thorn,

über Kulm nach Sartowitz, über Graudenz nach Meve und Danzig, zurück über Jungfer an der Rogat nach Elbing. Auf dem Oberländischen Kanal zum Geſerichſee und Dt.-Eylau, auf der Eilenz zur Dreweuz, über Neumark am 14. Juli zurück in Straßburg. Ruderſtrecke 700 km. Reiſezeit 19 Tage.

1907: Pfingſtfahrt des Bromberger Realgymnaſial-Rudervereins nach Thorn im Sechſer und Vierer. Sommerferienfahrt in zwei Sechſerdollengig „Bromberg“ und „Agir“ und der Viererhalbbauslegergig „Bernhard Kuhſe“, 20 Schüler unter Führung der Oberlehrer Salomon und Dr. Jahn. Von Bromberg auf der Weiſſel über Kurzebrack, auf der Rogat Kraffohl-Schleuſe—Elbing—Maldeuten—Dt.-Eylau—Neumark—Straßburg—Gollub—Thorn nach Bromberg. Koſten 37 M. Reiſezeit 12 Tage, 700 km.

Auch der Ruderverein am Königl. Gymnaſium und Realgymnaſium zu Thorn hat alljährlich in den Sommerferien einen größeren Ausflug unternommen: am 23.—24. Juni 1905 ruderten 7 Schüler unter Führung des Oberlehrers Dr. Prowe in einer Sechſerdollengig nach Graudenz; 108 km in anderthalb Tagen. — Dieſelbe Fahrt wurde wiederholt am 17. Juli 1906 und am 18. Juli bis Danzig fortgeſetzt von 7 Schülern und zwei Oberlehrern, zuſammen 228 km. —

Am 23.—30. Juli 1907 unternahm Herr Gymnaſialdirektor Dr. Kantner mit 12 Schülern und einen Studenteu in einer Sechſerdollengig und einem Viererhalbbausleger die Fahrt von Thorn über Graudenz—Marienburg—Elbing—Maldeuten—Dt.-Eylau. Bahntransport nach Thorn. 348 km in 5 Rudertagen.

Die Maſuriſchen Seen, Pregel und Memel.

1898: Eine Mannſchaft des Bromberger Realgymnaſial-Rudervereins ruderte im Viererhalbbausleger „Wilhelm“ unter Führung des Oberlehrers Dr. Kuhſe von Johannisburg in Maſuren über den Spirdingſee nach Rudezannu — über den Beldahniſee und durch die Taltalgewäſſer zum Löwentinſee nach Löben — über den Mauerſee nach Angerburg, auf der Angerapp bei Hochwaſſer nach Darkehmen—Inſterburg, auf dem Pregel nach Königsberg, über das „Friſche Haſſ“ nach Roſenberg, von dort inſolge ſtarken Weſtſturmes Transport des Bootes und der Mannſchaft per Eiſenbahn nach Thorn, dann auf der Weiſſel zurück nach Bromberg. Ruderſtrecke 450 km, 8 Rudertage, 8 Tage Aufenthalt in Königsberg, Elbing und an der ſamländiſchen Küſte. Koſten 93 M.

1905: Sommerferienfahrt des Rudervereins am Königl. Friedrichs-Kollegiums zu Königsberg in Ostpreußen in der Sechserdollengig „Lif“ unter Führung des Direktors Professor Dr. Ellendt nach Tilsit.

Am 24. Juni von Königsberg über Tapiau bis Wehlau, 72 km.

25. Juni: Wehlau über Tapiau bis Labiau an der Deime, 67 km.

26. Juni: Von Labiau auf dem „Großen Friedrichs-Graben“ über den Memonienstrom in den Seckenburger Kanal, die Gilge aufwärts bis Lappienen, 40 km.

27. Juni: Lappienen über Stregen, Schanzenkrug nach Tilsit, 44 km.

30. Juni: Tilsit bis Tawellningken.

1. Juli: Tawellningken bis Tapiau.

2. Juli: Tapiau bis Königsberg. Ruderstrecke 441 km in 7 Tagen.

1906: Sommerferienfahrt einer Sechsermannschaft des Friedrichs-Kollegiums in Königsberg in Ostpreußen unter Führung des Direktors Professor Dr. Ellendt von Königsberg über Wehlau—Labiau—Gilge zurück nach Labiau—Tapiau, zurück nach Königsberg. Ruderstrecke 307 km in 5 Rudertagen.

1907: Sommerferienfahrt einer Sechsermannschaft des Friedrichs-Kollegiums unter Führung des Direktors Prof. Dr. Ellendt von Königsberg nach Tapiau—Labiau, über Memonien und Gilge auf das Kurische Haff, zurück nach Memonien, von Memonien Abstecher nach dem großen Moosbruche, zurück über Memonien nach Labiau—Tapiau, zurück nach Königsberg. In 6 Rudertagen 309 km.

Die Elbe und ihre Nebenflüsse.

Auf ihrem oberen Laufe ist die Elbe im letzten Sommer wohl zum ersten Male von einer Schülermannschaft befahren worden und zwar von dem Dollenvierer „Schicht“ der Ruderriege der k. k. Staats-Realschule in Leitmeritz in Böhmen, unter Führung des Professors Mezner. Die Fahrt war durch regnerisches Wetter sehr beeinträchtigt, so daß wiederholt unfreiwilliger Aufenthalt gemacht werden mußte.

Am 7. Juli 1907 nachmittags von Leitmeritz bis Tetschen

„ 8. Juli von Tetschen bis Dresden,

„ 9. Juli (nachmittags 6 Uhr) bis Meißen,

„ 10. Juli Abendsfahrt bis Riesa,

„ 11. Juli von Riesa bis Torgau,

„ 12. Juli von Torgau bis Wittenberg,

„ 14. Juli von Wittenberg bis Coswig,

- am 15. Juli von Coswig bis Magdeburg,
- „ 16. Juli (Abfahrt 3 Uhr nachmittags) über Wittgau in dem
Blauenischen Kanal bis Genthin,
- „ 17. Juli von Genthin bis Kegin a. d. Havel,
- „ 19. Juli über Werder und Potsdam zum Schülerbootshaus-
„Wannsee“.

Fünftägiger Aufenthalt in Berlin. Rückfahrt des Bootes und der Mannschaft per Eisenbahn. Reisezeit 17 Tage, Ruderstrecke 555 km, Kosten 150—250 M.

Von allen deutschen Flüssen dürften wohl die Nebenflüsse der Elbe und insbesondere die Havel mit der Spree die von Schülerbooten befahrensten Gewässer sein. Zwölf Schülerrudervereine der Hauptstadt haben ihr Heim an der Oberspree, zwölf andere namentlich den westlichen Vororten angehörende an der Havel aufgeschlagen. An jedem Rudernachmittag liegen Duzende von Schülerbooten auf diesem Revier den Ruderübungen ob, und an Sonntagen und anderen freien Tagen laden die waldumstandenen, reizvollen Spree-, Dahme- und Havelseen zu weiteren ein- und mehrtägigen Fahrten ein, wie sie wohl nicht wieder in der Nähe einer anderen größeren Stadt gefunden werden. Die Spree aufwärts über Müggel und Dämmeriksee bis Erkner, Müdersdorf und Grünheide, oder den Oder-Spreekanal hinauf nach Fürstenwalde und auf der Spree selbst durch die von keiner Schifffahrt gestörte, idyllische märkische Landschaft zurück, oder die Dahme hinauf über den Langen See und Seddinsee nach Schmöckwitz und weiter über den Zeuthener See, Neumühle und Prieros, in die Wälder der Duberow nach Teupitz oder durch die Storkow-Gewässer zum Scharnhölzensee sind Fahrten, die jeder Schülerruderverein wiederholt im Jahre unternimmt, ebenso wie die Anwohner der Havel Potsdams nähere und weitere wasserreiche Umgebung durchstreifen. Alle diese reizvollen Fahrten hier aufzuführen, ist nicht möglich, beschränken wir uns daher auf die Erwähnung einiger Ferienfahrten, die in den letzten Jahren sich ein entfernteres Ziel gesteckt hatten. Der Spreewald und die mecklenburgischen Seen sind für den Wanderruderer ideale Wasserstraßen, deren Reize ihn immer wieder hinauslocken.

Aus dem Jahre 1901 ist zunächst eine mehrtägige Fahrt des Königsstädtischen Realgymnasiums zu erwähnen. Im Doppelskuller „Citel Fritz“ und dem Biererhalbausleger „Königstadt“ ruderten zwei Mannschaften unter Führung des Oberlehrers Dr. Lpiz nach Potsdam und unternahmen von dort Ausflüge nach Kegin, Werder usw. Vom 7. bis 12. Juli 181,2 km.

In demselben Jahre ferner drei Fahrten von Mannschaften des Luisenstädtischen Realgymnasiums unter Führung des Professors Werner. In den Herbstferien 1901 unternahm 10 Mitglieder dieser Anstalt in zwei Vierern auf der Dahme und ihren Seen einen Ausflug nach Storkow und zurück. 112 km in 3 Tagen.

In den Herbstferien 1903 zweite Fahrt in einem Vierer und einem Doppelzweier (9 Schüler) über Storkow zum Scharmüßelsee, Landtransport nach Fürstenwalde und auf der Spree Rückfahrt über den Müggelsee nach Berlin. 126 km in $3\frac{1}{2}$ Tagen.

Wiederholung derselben Tour im Herbst 1904.

In den Sommerferien 1905 begab sich wiederum Oberlehrer Dr. Opitz vom Königstädtischen Realgymnasium mit einem Vierer und einem Doppelzweier auf drei Tage nach den Havelseen zur großen Umfahrt. 158,5 km.

In denselben Ferien unternahm 10 Mitglieder des Rudervereins „Kaiser Wilhelm“ vom kgl. Kaiser Wilhelms-Realgymnasium unter Führung des Verfassers im Vierer und Doppelzweier die erste Spreewaldtour. Auf der Dahme und den Dahmeseen bis Al. Köris, Landtransport über die Oberförsterei Hammer nach Leibsch an der Spree (etwa 7—9 km). Durch den Unterspreewald auf der „kleinen“ Spree bei starkem Gegenstrom bis Lübben, am dritten Tage mittags in Lübbenau, nach zweitägigem Aufenthalt im Spreewald Rückfahrt auf der Spree über Lübben, Kossenblatt—Beeskow—Fürstenwalde, zurück nach Berlin, 300 km in 7 Tagen. Kosten 30 M.

In den Pfingstferien desselben Jahres hatte der Ruderverein „Astania“ am Altkanischen Gymnasium im Vierer und Doppelzweier (8 Schüler) unter Führung des wissenschaftlichen Hilfslehrers Dr. Pieper eine Fahrt bis Rheinsberg geplant; infolge Havarie eines Bootes mußte in Zehdenick kehrt gemacht werden. 131,5 km in 4 Tagen.

In den Sommerferien desselben Jahres unternahm Professor Werner mit 14 Mann des Rudervereins am Luisenstädtischen Realgymnasium in 2 Vierern und einem Doppelskuller seine erste Fahrt nach Mecklenburg. Über Dranienburg—Neu-Ruppin—Rheinsberg—Fürstenberg in Mecklenburg; zurück über Himmelfort, Zehdenick—Dranienburg—Berlin. 270 km in 8 Tagen.

Die Schüler-Rudervereine Charlottenburgs, deren Bootshäuser teils an der Havel, teils an der Spree kurz vor ihrer Einmündung in die Havel liegen, beschränken ihre Fahrten auf das landschaftlich reizvollste Wasser-

gebiet der Havelseen um Potsdam herum. Eine größere Fahrt unternahm Professor Dr. Ritsche Pfingsten 1905 mit einem Vierer und einem Doppelszweier des Rudervereins „Wiking“ am kgl. Kaiserin Augusta-Gymnasium in Charlottenburg in 4 Tagen nach Plaue und zurück — 200 km.

In den Pfingstferien 1906 und in den Herbstferien 1907 wurden von Mannschaften der „Kaiserin Friedrich-Schule“ zu Charlottenburg in drei Vierern unter Führung des Oberlehrers Dr. Weinerowsky dreitägige Fahrten nach Nehin—Werder und zurück — die sogenannte große Umfahrt — unternommen. Kosten 10 M., Strecke 150 km.

1906: Dreitägige Fahrt einer Vierermannschaft des Rudervereins „Friedrich Wilhelm“ am königl. Friedrich Wilhelms-Gymnasium im Vierer „Fürst Bismarck“ nach Pechhütte am Scharmüßelsee und zurück. 134,1 km. Und viertägige Fahrt desselben Vereins im Doppelskuller „Prinz Heinrich“ nach Hubertushöhe bei Storkow, 134,2 km.

Im selben Jahre Pfingstfahrt des Rudervereins „Astania“ im Vierer und Doppelszweier, 8 Mitglieder, unter Führung des Protektors Dr. Pfeifer, nach Teupitz, über Wernsdorf, zurück in 3 Tagen, 135 km.

Gleichzeitig hatte eine Vierermannschaft des Rudervereins am „Berlinerischen Gymnasium zum grauen Kloster“ eine Pfingstfahrt nach Schwarzhorn am Scharmüßelsee unternommen, von der sie nach fünftägigem Aufenthalte zurückkehrte. 200 km. Dieselbe Mannschaft verbandte die ersten zehn Tage der Sommerferien zu einer Spreenwaldtour. Über Klein-Nöris vermittelst Landtransport zum Krossener See nach Schlepzig—Lübbenau—Burg—Lübbenau—Schwarzhorn am Scharmüßelsee—Niederjöhönerweide. In 10 Tagen 255 km. 20 M. Reisekosten.

Im selben Jahre ruderte in den Sommerferien eine Vierermannschaft des Luisenstädtischen Realgymnasiums (6 Schüler) von Berlin auf der Havel zur Elbe bis Dömitz, auf der Elbe nach Schwerin; zurück auf der Elbe nach Plau, über den Plauersee zum Müritzersee und über die mecklenburgischen Seen zurück nach Berlin. 720 km in 12 Tagen.

Zur selben Zeit führten 8 Schüler des königl. Kaiser Wilhelms-Realgymnasiums in dem Dollenjocher „Fürst Bismarck“ unter Führung des Verfassers eine dreiwöchige Fahrt aus. Auf Havel und Elbe über Nehin—Pritzerbe—Havelberg—Lenzen—Boitzenburg wurde am 6. Tage Hamburg erreicht. Nach zweitägigem Aufenthalte setzte man die Fahrt auf der Unterelbe bis Brunsbüttel fort, schleppte durch die große Schleufe des „Kaiser Wilhelms-Kanals“, erreichte nach eintägiger Fahrt auf dem

Kanal Rendsburg, am zweiten Tage mittags Kiel, Bootstransport und Wanderung der Mannschaft durch die holsteinische Schweiz nach Schwerin bzw. Lübeck. Von Schwerin auf Elbe und den mecklenburgischen Seen und Havel über Fürstenberg—Zehdenick—Dranienburg zurück nach Berlin. Reisezeit 21 Tage, 1000 km, Kosten 96 M.

1907: Osterfahrt des Rudervereins „Kaiser Wilhelm“ im Dollensechser „Fürst Bismarck“ und Dollenstuller „Johann Julius Hefer“ nach dem Scharmützelsee, Bootstransport und Wanderung der Mannschaft nach Fürstenwalde, auf der Spree nach Erkner, Abstecher nach Rüdersdorf, zurück nach Niederchöneweide. 4 Tage, 200 km.

In den großen Ferien desselben Jahres ruderte eine Vierermannschaft des Rudervereins „Friedrich Wilhelm“ in 13 Tagen nach Stettin und zurück. Strecke 424,6 km.

Zur selben Zeit unternahm ein Doppelzweier desselben Vereins auf Havel und Plauenschem Kanal eine Fahrt nach Tangermünde und zurück. 532 km in 14 Tagen.

In denselben Ferien führte Dr. Pfeifer 10 Mitglieder der „Astania“ im Dollensechser und Doppelzweier auf dem Seengebiete der Dahme nach Teupitz—Beechütte am Scharmützelsee und nach dem Landtransport von Fürstenwalde spreeabwärts über Erkner und den Möllensee zurück nach Niederchöneweide. 222 km in 6 Tagen.

Vom 10. bis 12. Juli ruderte eine Vierermannschaft des „Berlinischen Gymnasiums zum grauen Kloster“ von Niederchöneweide nach Brandenburg a. d. Havel. 175 km, Kosten 6 M. Gleichzeitig führte Oberlehrer Dr. Ditz seine königstädtischen Ruderer in zwei Vierern und einem Doppelzweier nach Werder und auf dem Teltow-Kanal zurück nach Niederchöneweide. 95,5 km.

Gegen Ende der Sommerferien vom 4. bis 10. August unternahm eine Vierermannschaft des Berlinischen Gymnasiums zum grauen Kloster noch eine Fahrt nach dem Scharmützelsee—Springsee, Landtransport zum Neuendorfer See, auf der Spree heimwärts über den Müggelsee. 246 km, Kosten 7 M. (3 Tage als Gäste in Radinkendorf).

Auch auf dem Gebiete der unteren Elbe wurde in diesem Sommer eine größere Fahrt unternommen. Oberlehrer Bong-Schmidt führte fünf Mitglieder des „Johanneum“ zu Lübeck im Viererhalbausleger auf dem Elb-Trave-Kanal, der Elbe und der Almenau nach Medingen. In der ersten Juliwoche wurde die Fahrt angetreten, am ersten Tage gelangte man bis Lauenburg an der Elbe und ließ sich stromauf bis Boizenburg

schleppen, um die Gastfreundschaft eines Rudervaters zu genießen. Am Nachmittag des zweiten Tages wurde die Reise stromab fortgesetzt bis Zollenspieker, am dritten Tage auf der Almenau bis zur Wirtschaft „Rote Schleufe“, 5 km oberhalb Lüneburg, gerudert, mit halber Tagesfahrt erreichte man am 4. Tage Medingen. Zurück von Medingen bis Bardowiek—Lauenburg—Lübeck. 330,5 km in 7 Tagen; Kosten 20 M.

Die Weser und ihre Nebenflüsse.

Von der schönen Weser können wir leider nur von einer Fahrt des jungen Rudervereins am Gymnasium zu Hannoverisch-Münden berichten. In den Pfingstferien 1905 ruderte eine Vierermannschaft im Halbausleger „Münden“ die Werra hinauf bis in die Nähe von Eisenach. Nach eintägigem Aufenthalt in Eisenach Rückfahrt nach Münden. Reisezeit 15 Tage. Kosten 20 M. Eine zweite größere Weserfahrt, die in den Sommerferien 1907 von Münden angetreten wurde, mußte am dritten Tage des andauernden Regens wegen abgebrochen werden.

Die Ems.

Auch auf diesem Revier ist im Sommer 1907 ein Anfang mit der Wanderruderei gemacht worden. Mitglieder des Turn-Rudervereins am Georgianum zu Lingen unternahmten einen dreitägigen Ausflug in zwei Tourenvierern auf dem Dortmund-Ems-Kanal und der Ems nach Rheine und zurück. 96 km, Kosten 1 M.

Der Rhein und seine Nebenflüsse.

Daß der Rhein und seine Nebenflüsse wie kein anderer Strom die an ihm liegenden Rudervereine zu Tagesfahrten lockt, ist wohl erklärlich; schwieriger gestalten sich infolge seiner Strömung größere Fahrten, da die Bergfahrt große Ausdauer erfordert, trotzdem wissen der Gymnasial-Turn-Ruder-Verein zu Neuwied, wie auch der Gymnasial-Ruderverein zu Bonn über mehrtägige Fahrten zu berichten.

Stromfahrten des Gymnasial-Turn-Ruder-Vereins Neuwied:

1890: Viererhalbausleger „Bismarck“ über Oberlahnstein Nassau—Ems und zurück nach Neuwied. Ruderstrecke 84 km.

1892: Dollenescher „Orion“ nach Bonn und zurück 47 km.

1894: Zum „Vierer“ von Trier nach Neuwied.

- 1894: 13. Juni Trier bis Berncastel,
14. Juni Berncastel bis Kochen,
15. Juni Kochen—Neuwied.

Ruderstrecke 210 km.

1895: Zwei Fahrten im Sechser „Orion“ nach Bonn. 47 km. Fahrt im Zehner „Triton“ nach Brohl.

1897: Dreitägige Fahrt im Vierer nach Nassau a. d. Lahn und zurück nach Neuwied. Eintägige Fahrt im Vierer nach Bonn und zurück bis Ne-
magen.

- 1898: Im Viererhalbbausleger „Falke“ stromauf nach Mainz,
am 31. August Neuwied bis Niedertahnstein,
„ 1. September bis St. Goarshausen,
„ 2. September bis Weisenheim.
„ 3. September Mainz bis Erbach,
„ 4. September Erbach bis Neuwied.

Ruderstrecke 212 km.

- 1903: Im Viererhalbbausleger „Falke“ sechstägige Moselfahrt:
am 7. August Neuwied bis Brodenbach,
„ 8. „ Brodenbach bis Ellenz,
„ 9. „ Ellenz bis Traben-Trarbach,
„ 10. „ Traben-Trarbach bis Berncastel,
„ 11. „ Berncastel bis Kochen,
„ 12. „ Kochen bis Neuwied.

Ruderstrecke 300 km.

- 1904: Im Viererhalbbausleger „Falke“ Pfingstfahrt, Moselfahrt:
Neuwied—Oberfell a. d. Mosel,
Oberfell—Kochen,
Kochen—Neuwied.

Sommerferienfahrt im Viererhalbbausleger „Bismarck“ den Main
aufwärts, zunächst bis Viebrich per Dampfer,

- am 26. August Viebrich—Frankfurt a. M.
„ 27. „ Frankfurt—Klein-Wallstadt,
„ 28. „ Kl.-Wallstadt—Stadtprozelten,
„ 29. „ Stadtprozelten—Lohr,
„ 30. „ Lohr—Himmelsstadt,
„ 31. „ Himmelsstadt—Würzburg,
„ 1. September Würzburg—Lohr,

- am 2. September Lohr—Milttenberg,
- " 3. " Milttenberg—Offenbach,
- " 4. " Offenbach—Niederwalluf,
- " 5. " Niederwalluf—Neuwied.

11 Rudertage; Strecke 620 km.

1906: Im Biererthalbausleger „Georg Kolb“, Mojelfahrt.
Neuwied—Winninger,
Winninger—Kochen,
Kochen—Alf,
Alf—Trarbach,
Trarbach—Brodenbach,
Brodenbach—Neuwied.

Ruderstrecke 250 km.

Gymnasial-Ruderverein Bonn.

Die Jahresberichte, die seit 1904, dem 10. Betriebsjahre, vorliegen, erzählen von einer Reihe von größeren Fahrten, doch soll auch in früheren Jahren einmal eine längere Fahrt den Rhein abwärts bis an die holländische Grenze unternommen worden sein.

1904: Pfingstfahrt im Biererthalbausleger „Frosch“ am 22. Mai die Mojel aufwärts von Koblenz bis Kochen,

am 23. Mai von Kochen bis Zell,

" 24. " bis Bernkastel,

" 25. " bis Remagen,

" 26. " bis Trier,

" 27. " nachmittags Abfahrt u. Nachtfahrt bis Zeltingen,

" 28. " bis Brodenbach,

" 29. " bis Bonn.

Ruderzeit 7 Tage, Kosten 40 M.

1. In den Herbstferien sieben-tägige Kanoe-fahrt im „Faust“ nach der Ruhr. Unkosten 30 M.

2. In den Herbstferien Fahrt von Saarbrücken durch den Saar-Kohlenkanal und Rhein-Marnekanal nach Straßburg und rheinabwärts bis Bonn. Der Biererthalbausleger „Frosch“ wurde per Bahn nach Saarbrücken geschickt.

1. Tag von Saarbrücken bis Harskirchen,

2. Tag Wagenfahrt von 4 km, um 16 Schleusen zu ersparen. Von Arsweiler Tunnel-fahrt durch die Hochvogesen.

- Am 3. Tage wiederum Wagenfahrt, um 20 Schleusen zu überwinden; Fahrt bis Zabern,
" 4. " bis Straßburg,
" 5. " mittags Abfahrt, Nachtlager oberhalb Mittersdorf,
" 6. " bis Mannheim,
" 7. " bis Mainz,
" 8. " bis Bonn.

Unkosten 70—75 M.

1905: In den Herbstferien eine Lahnfahrt im Dollenwierer „Deutschland“ von Lahnstein aus:

- am Montag, den 28. August von Lahnstein bis Nassau,
" 29. August nachmittags bis Lauenburg,
" 30. August bis Limburg.

Rücktransport des Bootes und der Mannschaft per Bahn bis Lahnstein, zurück bis Bonn. Strecke 132 km, Kosten 40 M.

1906: Pfingstfahrt von Trier die Mosel abwärts bis Bonn im Viererhalbbauleger „Frosch“:

- am 1. Tage bis Berncastel,
" 2. " bis Kochem,
" 3. " bis Bonn.

Kosten 25 M.

Herbstfahrt im Dollenwierer „Deutschland“, zehntägige Mainfahrt:

- am 1. Tage von Mainz bis Frankfurt,
" 2. " von Frankfurt bis Dettingen,
" 3. " von Dettingen bis Nischaffenburg, Bootstransport per Bahn nach Würzburg,
" 4. " Bahnfahrt nach Würzburg,
" 5. " nachmittags abwärts bis Karlstadt,
" 6. " bis Miltenberg,
" 7. " bis Frankfurt a. M.
" 8. " bis Mainz,
" 9. " bis Andernach,
" 10. " vormittags in Bonn.

Ruderstrecke 519 km.

1907: In den Herbstferien 1. im Halbbaulegervierer „Deutschland“:

- am 1. Tage bis Irdingen,
" 2. " bis Kanten,
" 3. " bis Rynwegen;

2. im Dollenvierer. — Bahnfahrt nach Gießen. Abfahrt von
Gießen abends 7 Uhr bis Weplar,
am 2. Tage bis Weilburg,
" 3. " bis Balduinstein,
" 4. " bis Koblenz,
" 5. " bis Bonn.

Auch die Ruderverriege „Mark“ am städtischen Realgymnasium zu Essen
weiß von alljährlich wiederholten, ein- und mehrtägigen Fahrten auf der
Ruhr zu berichten, so nach Hattingen, Mülheim und Witten an der Ruhr.

Herbst und Winter.

Die schönste Jahreszeit für den Ruderer ist dahin; das abnehmende Licht zwingt ihn, die Nachmittagsfahrten mehr und mehr abzukürzen, und bald gestatten nur die Sonntage noch einen weiteren Ausflug.

Doch die Herbstferien mit ihrem meistens beständigen Wetter locken noch zu mehrtägigen Fahrten. Dann aber heißt es, für das laufende Jahr Abschied nehmen von den so oft befahrenen Strecken, und dieser Abschied erfolgt im festlichen Gewande. Das sogenannte „Abrudern“ sieht noch einmal unsere Mannschaften möglichst vollzählig zur gemeinsamen, mit einem Dauerrudern verbundenen Feier versammelt.

Eine größere Strecke — von unserem Bootshaus bis zu einem 15 km entfernt gelegenen Etablissement — gilt es, in möglichst kurzer Zeit zu durchrudern und doch in guter Verfassung anzukommen. Eine Woche vorher sind die Mannschaften für die einzelnen Boote zusammengesetzt worden, um ihnen Gelegenheit zu geben, sich einzurudern und an einen kräftigen, nicht zu schnellen, der großen Strecke angepassten Dauerschlag zu gewöhnen. In Zwischenräumen von 5 Minuten werden die Boote vom Bootshaus gestartet, Zeitnehmer und Zielrichter erwarten am Ziele die Ankunft der Dauerruderer. Nach getaner Arbeit und Ehrung der Sieger verleben die Kameraden noch einige fröhliche Stunden bei munteren Rudergefängen, dann steuert man bei Mondschein in gemächlicher Fahrt den heimischen Raten zu.

So belebend auch die Vorbereitungen zu solchem Dauerrudern im Herbst auf die Ruderer wirkt, so kann Verfasser doch auf Grund seiner Erfahrungen aus hygienischen Gründen das Veranlassen von Dauerrudern für Schüler nicht empfehlen. Ein Wettkampf auf großer Strecke setzt eine vernunftgemäße Einteilung der Kräfte voraus, und dazu fehlt dem Schüler die Besonnenheit des Mannes. Der Wunsch, die weite Strecke in möglichst kurzer Zeit zurückzulegen, wird in der Regel zu einer Überanstrengung der Kräfte und möglicherweise zu einem dauernden körperlichen Schaden

führen. Besser ist also, man begnügt sich, die Ruder Saison durch eine letzte größere, gemeinsame Fahrt zu beschließen.

Noch einmal werden dann möglichst „alle Mann“ zusammengeholt, um den Booten eine große Herbstwäsche zuteil werden zu lassen. Mit verdünnter Seifenlauge, die durch fleißiges Nachspülen mit Wasser sofort fortgeschwemmt werden muß, werden sowohl die Boote außen und innen

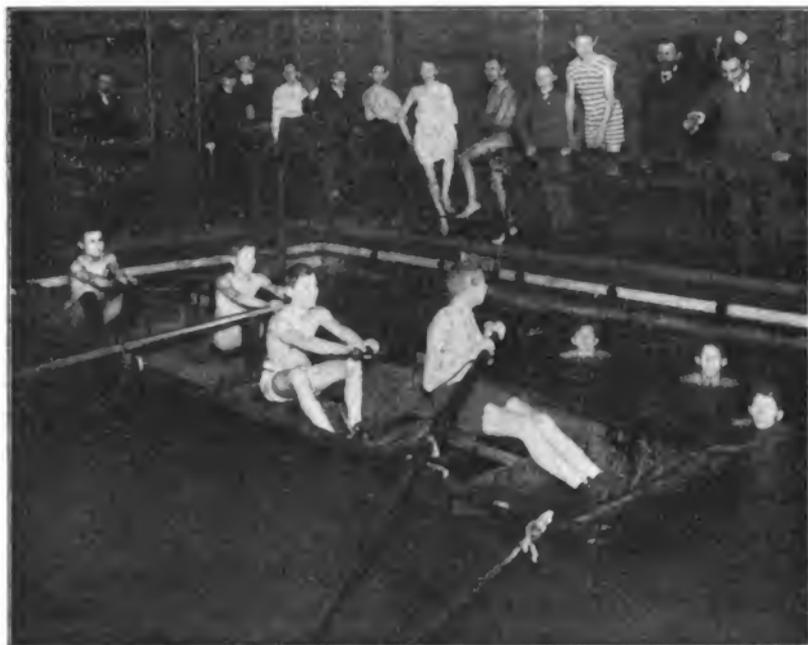


Abb. 52. Bassinrudern.

mittels Bürsten gründlich reingescheuert, wie auch die losen Bestandteile Riemen usw.; denn während der Winterruhe soll der Bootshauswart Boote und Riemen lackieren und auch die Eisenteile neu bronzieren. Wenigstens einmal im Jahre sollte jedes Boot lackiert werden.

Wenn nun auch die Ruder Saison mit dem Eintreten der rauhen Jahreszeit geschlossen ist, so stellen sich doch Sonntags zu kürzeren Fahrten immer noch einige Liebhaber im Bootshause ein, bis plötzlich strenger Frost Fluß und See in seinen Bann schlägt und auch dem erpichtesten Ruderherz ein gebieterisches Halt zuruft. Dann heißt's warten, bis etwa Ende Februar

südliche Winde die Eisdecke sprengen und die ersten sonnigen Tage zu neuer Tätigkeit hinaus ins Freie locken.

Inzwischen aber findet der Ruderer einen Ersatz in dem wohl in allen größeren Städten betriebenen „Bassinrudern“. Für einen Wochenabend stellt gegen klingende Münze eine Badeanstalt ihr Schwimmbassin auf einige Stunden zu unserer Verfügung. Ein Ruderkasten, der tagsüber an einem Flaschenzug aufgehängt über dem Bassin schwebt, wird aufs Wasser gesetzt und hinten und vorn befestigt. So gestattet er uns wenigstens die mechanische Tätigkeit des Ruderers auszuüben. Wenn auch dieser Ersatz nur ein kümmerlicher sein kann, so trägt er immerhin dazu bei, die Glieder geschmeidig und die Körperdisziplin in Übung zu halten. Großer Beliebtheit erfreut sich das „Kastenrudern“ keineswegs; das den Mannschaften nach der Kastenübung gestattete Baden und Schwimmen übt einen einigermassen versöhnenden Einfluß aus. Praktisch ist es, diejenigen Schüler, welche im kommenden Frühjahr dem Ruderverein beitreten wollen, schon im Winter zum Bassinrudern zuzulassen, damit sie mit Frühlingsanfang ihre Ruderübungen im Freien sofort im Boot aufnehmen können.

Eine größere Arbeit bringt der Winter den einzelnen Vorstandsgliedern. Der Schriftwart zieht aus dem von ihm geführten Tagebuch die für den Verein wichtigsten Ereignisse des Jahres aus und reiht sie zum Jahresbericht zusammen. Der Fahrwart stellt aus dem Fahrtenbuch für jeden einzelnen Ruderer die von ihm rudern zurückgelegten Fahrten und Kilometer fest, addiert sie und ordnet sie nach abnehmenden Zahlen, ebenso die von den Booten zurückgelegten Fahrten und Kilometer, um dann in der Jahresversammlung den saumseligen Ruderern eine donnernde Philippika zu halten. Nicht die unbedeutendste Arbeit winkt dem Kassewart mit der Aufstellung des Jahresabschlusses; doch mit freudiger Genugthuung stellt er fest, daß strenges Einziehen der Strafgeelder den Bestand der Kasse um ein erkleckliches Stück erhöht hat. Weist der Kassenabluß infolge weiser Sparsamkeit einen nennenswerten Überschuf auf, so findet der Vorschlag des Vorstandes, zum Frühjahr beim Bootsbauer einen neuen Bierer in Auftrag zu geben, allgemeine freudige Zustimmung. Nach Neuwahl des Vorstandes bringt man, ehe man sich trennt, dem weiteren Blühen des Schüler-Rudersportes ein dreifaches

Hip, hip, Hurra!

Alphabetisches Verzeichnis der Schüler-Rudervereine in Deutschland (Stand: Herbst 1907).

- Nischaffenburg.** **Isl. Gymnasium** (1. 4. 04). Ruderverein des N.-Sl. „Nischaffenburg“.
Mitglieder: 34. — Beitrag: 6 M. — Fahrparf: 2 4hg, 1 2hg.
- Berlin.** **Andreas-Realgymnasium** (6. 4. 95).
Mitglieder: 52. — Beitrag: 6 M. — Fahrparf: 4 4hg.
— **Islanisches Gymnasium** (1. 7. 04).
Mitglieder: 26. — Beitrag: 12 M. — Fahrparf: 3 4hg, 1 Dp2g.
— **Friedrichs-Realgymnasium** (1. 4. 95).
Mitglieder: 18. — Beitrag: 6 M. — Fahrparf: 2 4hg.
— **Friedrich Werdersche Oberrealschule** (1. 9. 94).
Mitglieder: 29. — Beitrag: 12 M. — Fahrparf: 4 4hg.
— **Friedrich Werdersches Gymnasium** (11. 5. 07).
Mitglieder: 20. — Beitrag: 6 M. — Fahrparf: 1 4hg.
— **Isl. Friedrich Wilhelms-Gymnasium** (2. 6. 84).
Mitglieder: 64. — Beitrag: 6 M. — Fahrparf: 8 4hg, 4 Dp2g.
— **Isl. Kaiser Wilhelms-Realgymnasium** (18. 10. 04).
Mitglieder: 64. — Beitrag: 12 M. — Fahrparf: 4 4hg, 1 6dg, 1 Dp2g.
— **Berlinisches Gymnasium zum Grauen Kloster** (1. 6. 05).
Mitglieder: 30. — Beitrag: 6 M. — Fahrparf: 2 4hg, 1 Dp2g.
— **Königstädtisches Realgymnasium** (11. 5. 95).
Mitglieder: 39. — Beitrag: 6 M. — Fahrparf: 4 4hg, 1 Dp2g.
— **Leibniz-Gymnasium** (10. 6. 92).
Mitglieder: 24. — Beitrag: 12 M. — Fahrparf: 3 4hg, 1 Dp2g.
— **Isl. Lützen-Gymnasium** (1. 6. 95).
Mitglieder: 15. — Beitrag: 6 M. — Fahrparf: 2 4hg.

N u m e r f u n g: 4 hg = Viererhalbanslegergig; 2 hg = Zweierhalbanslegergig; 6 dg = Sechserdollengig; 4 dg = Viererdollengig; Dp4g = Doppelvierergig; Dp3g = Doppeldreiergig; Dp2g = Doppertzweiergig; Dp1g = Einstüller; 8r = Rennachter; 4r = Rennvierer; 2r = Rennzweier. a = ausübende, u = unterstützende Mitglieder.

- Berlin.** Luisenstädtisches Realgymnasium (1. 4. 95).
Mitglieder: 32. — Beitrag: 6 M. — Fahrpark: 4 4hg, 1 Dp2g.
- **Sophien-Gymnasium** (1. 5. 06).
Mitglieder: 22. — Beitrag: 6 M. — Fahrpark: 2 4hg.
- **Kgl. Wilhelms-Gymnasium** (17. 8. 00).
Mitglieder: 40. — Beitrag: 12 M. — Fahrpark: 4 4hg, 2 Dp2g, 1 Dp1.
- Berlin-Vororte.**
- Charlottenburg.** Kgl. Kaiserin Augusta-Gymnasium „Wiking“ (24. 4. 94).
Mitglieder: 25. — Beitrag: 12 M. — Fahrpark: 3 4hg, 2 Dp2g.
- **Kaiser Friedrichs-Schule** (20. 5. 05).
Mitglieder: 27. — Beitrag: — M. — Fahrpark: 3 4hg.
- **Oberrealschule** (1. 6. 06).
Mitglieder: 17. — Beitrag: 12 M. — Fahrpark: 2 4hg, 1 Dp2g.
- **Realgymnasium** (1. 6. 06).
Mitglieder: 16. — Beitrag: 12 M. — Fahrpark: 1 4hg.
- Friedenau.** Gymnasium (1. 1. 06).
Mitglieder: 22. — Beitrag: 9 M. — Fahrpark: 2 4hg.
- Groß-Lichterfelde.** Schiller-Gymnasium und Realgymnasium (17. 5. 07).
Mitglieder: 28. — Beitrag: 6 M. — Fahrpark: 1 4hg.
- Schöneberg.** Hohenzollern-Schule. Gymnasium und Oberrealschule
„Hohenzollern“ (2. 7. 06).
Mitglieder: 33. — Beitrag: 6 M. — Fahrpark: 3 4hg.
- **Kgl. Prinz Heinrichs-Gymnasium** (6. 5. 07).
Mitglieder: 26. — Beitrag: 6 M. — Fahrpark: 2 4hg.
- Steglitz.** Gymnasium (1. 12. 05).
Mitglieder: 25. — Beitrag: 6 M. — Fahrpark: 2 4hg, 1 Dp2g.
- **Oberrealschule** (21. 10. 07).
Mitglieder: 17. — Beitrag: 6 M. — Fahrpark: 1 4hg.
- Zehlendorf.** Gymnasium (1. 5. 04).
Mitglieder: 28. — Beitrag: 6 M. — Fahrpark: 1 4hg, 1 4dg.
- Vonnu.** Kgl. Gymnasium (15. 5. 95).
Mitglieder: 20. — Beitrag: 12 M. — Fahrpark: 2 4dg, 2 4hg, 1 4r, 1 2r,
1 Dp2g.
- **Stadt. Gymnasium** (1. 9. 06).
Mitglieder: 16. — Beitrag: 12 M. — Fahrpark: 1 4hg, 1 2dg, Stauoed.
- Brandenburg.** Ritter-Akademie (?).
Mitglieder: 62. — Beitrag: — M. — Fahrpark: Mietsboote.
- Braunschweig.** Martino-Katharineum (1. 5. 05).
Mitglieder: 27. — Beitrag: 6 M. — Fahrpark: Mietsboote.
- **Wilhelms-Gymnasium** (1. 4. 07).
Mitglieder: 70. — Beitrag: 6 M. — Fahrpark: 1 4hg, 2 4dg.

- Braunschweig. Oberrealschule** (1. 8. 05).
Mitglieder: 43. — Beitrag: 6 M. — Fahrpart: Mietsboote.
- **Realgymnasium** (1. 4. 07).
Mitglieder: 25. — Beitrag: 6 M. — Fahrpart: Mietsboote.
- Breslau. Johannes-Gymnasium** (1. 6. 95).
Mitglieder: 18. — Beitrag: 2 M. — Fahrpart: 3 4hg, 1 Dp2g.
- **Agf. St. Matthiä-Gymnasium** (1. 6. 07). Schüler-Abt. des I. Bresl. R. V.
Mitglieder: 6. — Beitrag: — M. — Fahrpart: des I. Bresl. R. V.
- **Elisabeth-Gymnasium** (?). Ruderriege der „*Wratislavia*“.
Mitglieder: 2. — Beitrag: — M. — Fahrpart der „*Wratislavia*“.
- **Oberrealschule** (?). Schüler-Abt. des I. Bresl. R. V.
Mitglieder: 3. — Beitrag: — M. — Fahrpart des I. Bresl. R. V.
- **Realgymnasium zum Heiligen Geist** (?). Jugend-Abt. des I. Bresl. R. V.
Mitglieder: 3. — Beitrag: — M. — Fahrpart: des Herren-Rudervereins.
- **Agf. Friedrichs-Gymnasium** (?). Jugend-Abt. des I. Bresl. R. V.
Mitglieder: einige. — Beitrag: — M. — Fahrpart: des I. Bresl. R. V.
- Bromberg. Agf. Realgymnasium** (2. 9. 94).
Mitglieder: 42. — Beitrag: 12 M. — Fahrpart: 2 6dg, 3 4hg, 1 2hg.
- Elle. Agf. Gymnasium** (18. 6. 06).
Mitglieder: 14. — Beitrag: 6 M. — Fahrpart: 1 6dg, 1 4dg.
- Danzig. Agf. Gymnasium** (1892). Ruderriege des Danziger Rudervereins.
Mitglieder: 10. — Beitrag: 6 M. — Fahrpart: Gigboote des Danziger R. V.
- **Realgymnasium zu St. Johann** (1902). Ruderriege des Danziger R. V.
Mitglieder: 9. — Beitrag: 6 M. — Fahrpart: Gigboote d. Danziger R. V.
- **Städt. Gymnasium** (1. 4. 05). Ruderriege des Danziger Rudervereins.
Mitglieder: 8. — Beitrag: 6 M. — Fahrpart: Gigboote d. Danziger R. V.
- Demmin. Agf. Gymnasium** (1. 4. 07).
Mitglieder: 20. — Beitrag: 6 M. — Fahrpart: 1 4hg.
- Deßau. Herzogl. Friedrichs-Gymnasium** (29. 4. 95). Schüler-Abt. des R. M. „*Deßau*“.
Mitglieder: 14. — Beitrag: 3 M. — Fahrpart: Gigboote d. R. M. „*Deßau*“.
- **Herzogl. Friedrichs-Oberrealschule** (1. 4. 06). Schüler-Abt. des R. M. „*Deßau*“.
Mitglieder: —. — Beitrag: 3 M. — Fahrpart: Gigboote d. R. M. „*Deßau*“.
- Deutsch-Eylau. Agf. Gymnasium** (1. 6. 07).
Mitglieder: 16. — Beitrag: 12 M. — Fahrpart: 1 6hg, 1 Dp2g.
- Dorsten a. S. Gymnasium** (1. 10. 04).
Mitglieder: 23. — Beitrag: 3,60 M. — Fahrpart: 2 4hg, 1 Dp2g.
- Dortmund. Oberrealschule** (1. 7. 98).
Mitglieder: 12. — Beitrag: 4,50 M. — Fahrpart: 2 4hg, 1 Dp2g, 1 Dp1g
(Eigentum der Stadt).

Dortmund. Realgymnasium (1. 6. 99).

Mitglieder: 16. — Beitrag: 4,50 M. — Fahrpark: 1 4hg u. w. v.

— **Gymnasium** (1. 7. 01).

Mitglieder: 14. — Beitrag: 4,50 M. — Fahrpark: 1 4hg u. w. v.

Dresden. Kreuzschule. Ruderverriege des „Dresdener Rudervereins“.

Mitglieder: ? — Beitrag: 15 M. — Fahrpark des „Dresdener R.V.“.

— **Dreifönigsschule — Realgymnasium** (1892?). Ruderverriege des „Dresdener Rudervereins“.

Mitglieder: 10. — Beitrag: 15 M. — Fahrpark des „Dresdener R.V.“.

— **Wettiner Gymnasium.** Ruderverriege des „Dresdener Rudervereins“.

Mitglieder: ? — Beitrag: 15 M. — Fahrpark des „Dresdener R.V.“.

Duisburg-Ruhrort. Realgymnasium (1. 10. 04).

Mitglieder: 19. — Beitrag: — M. — Fahrpark: 2 4hg.

Elbing. Städt. Oberrealschule (1. 5. 07).

Mitglieder: 12. — Beitrag: — M. — Fahrpark: Gigboote des Herreren-Rudervereins „Vorwärts“.

Emden. Realschule (1. 4. 03).

Mitglieder: 26. — Beitrag: — M. — Fahrpark: Vollenzieg IV. Klasse (Marine).

Effen. Realgymnasium (25. 3. 04).

Mitglieder: 39. — Beitrag: 7,25 M. — Fahrpark: 2 4hg, 2 4dg, 1 Dp2g, 1 Dp1g.

Eßlingen. Oberrealschule (1. 9. 05).

Mitglieder: 24. — Beitrag: 9 M. — Fahrpark: 1 4r, 1 4hg, 1 2hg, 1 Kanoe.

Flensburg. Agl. Gymnasium (3. 2. 02).

Mitglieder: 27. — Beitrag: 3 M. — Fahrpark: 1 6dg (Kolljib).

— **Oberrealschule** (1. 4. 03).

Mitglieder: 20. — Beitrag: 3 M. — Fahrpark: 2 6dg (mit festem Sitz).

Frankfurt a. M. Goethe-Gymnasium (1. 4. 95). Schüler-Abt. der „Germania“.

Mitglieder: 21. — Beitrag: 5 M. — Fahrpark der „Germania“.

— **Zeffing-Gymnasium** (1. 4. 96). Schüler-Abt. der „Germania“.

Mitglieder: 7. — Beitrag: 5 M. — Fahrpark der „Germania“.

— **Kaiserliche Schule** (1. 6. 02). Ruderverriege des „Frankf. Rudervereins“.

Mitglieder: 24. — Beitrag: 5 M. — Fahrpark des „Frankf. R.V.“.

— **Agl. Kaiser Friedrichs-Gymnasium** (1. 5. 03). Ruderverriege des „Frankfurter Rudervereins“.

Mitglieder: 19. — Beitrag: 5 M. — Fahrpark des „Frankf. R.V.“.

— **Schüler-Realgymnasium** (1. 6. 03). Schülerverriege des „Frankf. R.V.“.

Mitglieder: 13. — Beitrag: 5 M. — Fahrpark des „Frankf. R.V.“.

— **Mlinger-Oberrealschule.** Ruderverriege des „Frankf. R.V.“.

Mitglieder: 5. — Beitrag: 5 M. — Fahrpark des „Frankf. R.V.“.

- Frankfurt a. M. Handelsschule.** Ruderverriege des „Frankfurter Rudervereins“.
Mitglieder: 7. — Beitrag: 6 M. — Fahrpark des „Frankf. R.V.“.
- Frankfurt a. O. Realgymnasium.** „Triton“ (26. 5. 82).
Mitglieder: 18. — Beitrag: 18 M. a., 9 M. u. — Fahrpark: 3 4hg,
2 Dp2g, 1 D1g.
- **Agf. Gymnasium.** „Wifing“ (2. 5. 84).
Mitglieder: 25. — Beitrag: 12 M. — Fahrpark: 1 4hg, 1 4dg, 2 Dp2g,
1 4r, 1 Schiff, 1 Kanoe.
- Fr. Friedland. Progymnasium** (1. 9. 06).
Mitglieder: 15. — Beitrag: — M. — Fahrpark: 1 4dg.
- Fulda. Oberrealschule** (1. 5. 07).
Mitglieder: 17. — Beitrag: — M. — Fahrpark: Mietsboote.
- Garz a. O. Gymnasium** (21. 9. 91).
Mitglieder: 4. — Beitrag: 18 M. a., 9 M. u. — Fahrpark: 1 8dg, 2 4hg,
1 Dp2g, 1 Dp1g.
- Görlitz. Gymnasium** (10. 5. 06).
Mitglieder: 10. — Beitrag: 5,20 M. — Fahrpark: Mietsboote.
- Gradenz. Oberrealschule** (1. 4. 06). Ruderverriege des „Gradenzer R.V.“.
Mitglieder: 8. — Beitrag: 6 M. — Fahrpark des „Gradenzer R.V.“.
- Greifenberg. Agf. Friedrich-Wilhelms-Gymnasium** (1. 4. 06). „Rehalemnia“.
Mitglieder: 5. — Beitrag: 3 M. — Fahrpark: 1 Dp2g, Gigboot.
- Grimma. Agf. Fürsten-Schule** (1. 9. 82).
Mitglieder: 160. — Beitrag: — M. — Fahrpark: 1 4hg, 1 Übungsboot.
- Hadersleben. Agf. Gymnasium** (1. 6. 02).
Mitglieder: 15. — Beitrag: — M. — Fahrpark: 2 4hg.
- Halle a. S. Gymnasium** (1. 4. 06). Ruderverriege des „Halleischen Ruderklub“.
Mitglieder: 6. — Beitrag: 6 M. — Fahrpark: des „Halleischen R.K.“.
- **Oberrealschule** (16. 4. 04). Ruderverriege des Ruderklub „Nelson“.
Mitglieder: 14. — Beitrag: 6 M. — Fahrpark des Ruderklub „Nelson“.
- Hamburg. Schüler-Abt. der „Favorit-Hammonia“** (1. 7. 06).
Mitglieder: 14. — Beitrag: 6 M. — Fahrpark: Gigboote der „Hammonia“.
- **Schüler-Abt. des „Hamburger Rudervereins“** (1. 7. 06).
Mitglieder: 15. — Beitrag: 6 M. — Fahrpark: Gigboote d. „Hamb. R.V.“.
- **Schüler-Abt. der „Altemannia“** (1. 7. 07).
Mitglieder: 16. — Beitrag: 12 M. — Fahrpark: Gigboote der
„Altemannia“.
- Hamn. Agf. Gymnasium.** 2 Rudervereine: a) 1902; b) 1907.
Mitglieder: a) 23; b) 12. — Beitrag: a) und b) 6 M. — Fahrpark:
a) 1 4hg, 1 2hg; b) 1 4hg.
- Hanau. Oberrealschule** (1897). Schüler-Abt. des „Hanauer Rudervereins“.
Mitglieder: 7. — Beitrag: — M. — Fahrpark des „Hanauer R.V.“.

- Hannover. Oberrealschule.** Ruderiege des „Hannoverschen Rudervereins“.
Mitglieder: einige. — Beitrag: — M. — Fahrpark des „Hann. R. V.“.
- Heidelberg. Großh. Oberrealschule** (1. 8. 04). Jugend-Abt. der Ruder-Gesellschaft „Heidelberg“.
Mitglieder: 23. — Beitrag: 9 M. — Fahrpark der „Rudergesellsch. H.“.
- Höchst. Gymnasium** (10. 7. 07). Schüler-Abt. des Ruder-Klub „Nassovia“.
Mitglieder: 11. — Beitrag: 5 M. — Fahrpark der „Nassovia“.
- Hötzer. Gymnasium** (1901). Ruderiege des Herren-Rudervereins.
Mitglieder: 12. — Beitrag: 5 M. — Fahrpark: 4dg des Herren-R. V.
- Kassel. Kgl. Wilhelms-Gymnasium** (6. 1. 05).
Mitglieder: 50. — Beitrag: 6 M. — Fahrpark: 2 4hg, 1 2hg, 1 Stiff.
— **Kgl. Friedrichs-Gymnasium** (22. 5. 07).
Mitglieder: 13. — Beitrag: 6 M. — Fahrpark: 1 4hg.
— **Oberrealschule I** (1. 9. 07).
Mitglieder: 19. — Beitrag: 6 M. — Fahrpark: 1 4hg.
— **Realgymnasium** (1. 6. 07).
Mitglieder: 20. — Beitrag: 6 M. — Fahrpark: 1 4hg.
- Kiel. Kgl. Gymnasium.** „Teifun“ (14. 10. 83).
Mitglieder: 18. — Beitrag: 12 M. — Fahrpark: 3 4hg, 1 2hg, 1 Sr.
— **Reform-Realgymnasium.** „Megir“ (1896).
Mitglieder: 13. — Beitrag: 12 M. — Fahrpark: 1 6hg, 2 4hg, 1 2hg.
— **Oberrealschule I.** „Neptun“ (1903).
Mitglieder: 20. — Beitrag: 12 M. — Fahrpark: 1 2r, 1 4hg.
- Königsberg i. Pr. Kgl. Friedrichs-Kollegium** (5. 8. 03).
Mitglieder: 30. — Beitrag: — M. — Fahrpark: 3 6dg.
— **Kgl. Wilhelms-Gymnasium** (5. 8. 03). Königsberger Ruder-Vereinigung.
Mitglieder: 29. — Beitrag: 6 M. — Fahrpark: 2 8dg, 1 6dg, 2 4hg, 1 Dp2g.
— **Oberrealschule a. d. Burg** (24. 6. 04).
Mitglieder: 23. — Beitrag: 6 M. — Fahrpark der Königsberger Ruder-Vereinigung.
— **Anciphörisches Gymnasium** (24. 6. 04).
Mitglieder: 22. — Beitrag: 6 M. — Fahrpark: wie oben.
— **Realgymnasium** (24. 6. 04).
Mitglieder: 14. — Beitrag: 6 M. — Fahrpark: wie oben.
- Kolberg. Kgl. Dom-Gymnasium.** „Hanja“ (28. 1. 07).
Mitglieder: 18. — Beitrag: 24 M. a., 12 M. u. — Fahrpark: 1 4hg, 1 Dp2g, 1 Kanoe.
- Konstanz. Groß. Gymnasium.** Jugend-Abt. des Rudervereins „Neptun“.
Mitglieder: 5. — Beitrag: — M. — Fahrpark des Herren-R. V.
- Küstrin. Kgl. Gymnasium** „Prinz Adalbert“ (27. 5. 05).
Mitglieder: 8. — Beitrag: 6 M. — Fahrpark: 2 4hg, 1 Dp2g.

- Landsberg a. W. Agl. Gymnasium.** „Wifing“ (2. 11. 05).
Mitglieder: 30. — Beitrag: 12 M. — Fahrpark: 2 4hg, 1 Dp2g, 2 Übungsboote.
- Leipzig. Thomas-Schule** (1. 7. 90).
Mitglieder: 14. — Beitrag: 18 M. — Fahrpark: 1 4r, 1 4hg, 2 2hg, 1 Kanoe.
- Limburg. Gymnasium** (bestand 1903 und 1904; aus Mangel an Mitteln eingegangen).
- Lingen. Agl. Georgianum** (28. 6. 95).
Mitglieder: 22. — Beitrag: 3 M. — Fahrpark: 1 4r, 2 4hg, 1 4dg, 1 2hg.
- Löben. Gymnasium** (1. 9. 06).
Mitglieder: 9. — Beitrag: 4 M. — Fahrpark: 1 4hg.
- Lübeck. Katharineum** (23. 6. 04).
Mitglieder: 31. — Beitrag: 10 M. — Fahrpark: 1 4hg.
— **Johanneum** (1. 4. 06).
Mitglieder: 9. — Beitrag: 10 M. — Fahrpark: 1 4hg.
- Lyd. Gymnasium** (2. 9. 05).
Mitglieder: 32. — Beitrag: 6 M. — Fahrpark: 1 4hg, 1 6dg.
- Magdeburg. Realgymnasium** (1. 4. 06). Ruderriege des „Magdeb. Ruder-Kl.“.
Mitglieder: 8. — Beitrag: — M. — Fahrpark: 2 Dollengigs des „Magdeb. Ruder-Kl.“.
— **Suerike-Oberrealschule** (1. 4. 06). Ruderriege des „Magdeb. Ruder-Kl.“.
Mitglieder: 3. — Beitrag: — M. — Fahrpark: Übungsboote des „Magdeb. Ruder-Kl.“.
- Mannheim. Karl Friedrichs-Gymnasium.** Jugend-Abt. des Herren-R. V.
Mitglieder: 10. — Beitrag: 12 M. — Fahrpark: Boote des Herren-R. V.
- Merseburg. Agl. Dom-Gymnasium** (24. 6. 07). Ruderriege der „Merseburger Ruder-Gesellschaft“.
Mitglieder: 10. — Beitrag: 12 M. — Fahrpark der „Merseb. Ruder-Ges.“.
- Meißen. Gymnasium und Realschule** (1. 6. 07). Jugend-Abt. des „Meißener Ruderverein“.
Mitglieder: 4. — Beitrag: — M. — Fahrpark des „Meißener R. V.“.
- Mülheim a. d. Ruhr. Gymnasium** (16. 3. 98).
Mitglieder: 56. — Beitrag: 7,20 M. — Fahrpark: 7 4hg, 2 Dp1g, 1 Kanoe.
- Münden. Gymnasium** (27. 5. 05).
Mitglieder: 31. — Beitrag: 9 M. — Fahrpark: 1 4hg.
- Nafel. Agl. Gymnasium** (D. 1908).
Mitglieder: ? — Beitrag: 6 M. — Fahrpark: 3 4hg.
- Naumburg. Dom-Gymnasium** (3. 9. 06).
Mitglieder: 23. — Beitrag: 5 M. — Fahrpark: 1 4hg, 1 4dg.
- Neu-Kuppin. Agl. Friedrich Wilhelms-Gymnasium** (18. 6. 03).
Mitglieder: 18. — Beitrag: 10 M. — Fahrpark: 2 4hg, 1 6dg, 1 6ig IV. Kl.

- Neu-Stettin. Agl. Gymnasium. „Concordia“** (1. 8. 00).
Mitglieder: 19. — Beitrag: 9 M. — Fahrpart: 2 6dg.
- Neuwied. Agl. Gymnasium** (1. 6. 82).
Mitglieder: 30. — Beitrag: 9 M. — Fahrpart: 4 4hg, 1 4dg, 4 Kanoes.
- Dissenbach. Großherzogl. Oberrealschule. Schülerriege des R.R. „Undine“**
(1. 6. 02).
Mitglieder: 17. — Beitrag: 6 M. — Fahrpart: Gigboote der „Undine“.
— **Gymnasium. Jugend-Abt. der „Undine“.**
Mitglieder: 10. — Beitrag: 6 M. — Fahrpart: Gigs der „Undine“.
- Dhlau. Agl. Gymnasium. „Clavia“** (von 1880—1887), neu gegert. 27. 1. 08.
- Eppeln. Agl. Gymnasium** (7. 8. 07).
Mitglieder: 16. — Beitrag: 4,50 M. — Fahrpart: 4hg.
- Fayenburg. Realgymnasium** (1. 8. 05).
Mitglieder: 14. — Beitrag: — M. — Fahrpart: 1 6dg.
- Flön. Kaiserin Augusta Viktoria-Gymnasium** (1. 4. 97).
Mitglieder: 14. — Beitrag: 6 M. — Fahrpart: 2 Gigboote (Marine).
- Passau. Agl. Gymnasium** (1. 4. 05). Ruderriege des „Passauer Rudervereins“.
Mitglieder: 12. — Beitrag: — M. — Fahrpart des „Passauer R.V.“.
- Posen. Agl. Friedrich Wilhelms-Gymnasium** (1. 5. 95).
Mitglieder: 38. — Beitrag: — M. — Fahrpart: 3 4hg.
— **Agl. Marien-Gymnasium** (1. 6. 96).
Mitglieder: 16. — Beitrag: 1 M. — Fahrpart: 1 4hg, 1 Dp2g.
— **Agl. Berger-Oberrealschule** (1. 9. 97).
Mitglieder: 36. — Beitrag: 4,50 M. — Fahrpart: 2 4hg, 2 Dp2g.
— **Augusta Viktoria-Gymnasium** (1. 4. 97).
Mitglieder: 35. — Beitrag: 4 M. — Fahrpart: 3 4hg, 2 Dp2g.
- Potsdam. Agl. Viktoria-Gymnasium** (18. 8. 06).
Mitglieder: 32. — Beitrag: 1,50 M. — Fahrpart: Mietboote.
- Prenzlau. Gymnasium** (30. 4. 04).
Mitglieder: 25. — Beitrag: 6 M. — Fahrpart: 2 4hg, 1 6dg, 1 Dp2g.
- Putbus. Agl. Pädagogium** (22. 10. 07).
Mitglieder: ? — Beitrag: — M. — Fahrpart: 2 4hg, 1 Dp2g.
- Quakenbrück. Realgymnasium** (21. 10. 05).
Mitglieder: 8. — Beitrag: 12 M. — Fahrpart: 1 4hg.
- Raaseburg. Lauenburgische Gelehrtenschule** (12. 8. 98).
Mitglieder: 16. — Beitrag: 6 M. — Fahrpart: 1 4dg, 1 2hg.
- Regensburg. Agl. Neues Gymnasium** (15. 5. 07). Ruderriege des Ruderklub
„Regensburg“.
Mitglieder: 16. — Beitrag: — M. — Fahrpart des R.R. „Regensburg“.
- Hendenburg. Agl. Gymnasium und Realgymnasium** (28. 5. 80).
Mitglieder: 30. — Beitrag: 5,20 M. — Fahrpart: 1 4hg, 1 Dp2g.

- Hogajen. Agl. Gymnasium** (1. 6. 99).
Mitglieder: 18. — Beitrag: 12 M. — Fahrpark: 1 8dg, 1 4dg, 1 4hg.
- Saarbrücken. Agl. Ludwigs-Gymnasium.** „Hohenzollern“ (8. 5. 06).
Mitglieder: 22. — Beitrag: 10 M. a., 8 M. u. — Fahrpark: 1 4hg, 1 2hg,
1 Dplg.
- Sachsenhausen. Oberrealschule.** Kuderriege der Frankfurter „Germania“.
Mitglieder: 16. — Beitrag: 5 M. a. — Fahrpark der „Germania“.
- Schleswig. Agl. Domschule** (1. 4. 07).
Mitglieder: 24. — Beitrag: — M. — Fahrpark: 2 6dg (Marine).
- Schneidemühl. Agl. Gymnasium** (20. 9. 06).
Mitglieder: 39. — Beitrag: 3 M. — Fahrpark: 1 4hg, 1 2hg.
- Sonderburg. Agl. Oberrealschule** (1. 4. 07).
Mitglieder: 5. — Beitrag: — M. — Fahrpark: 1 4dg.
- Spandau. Agl. Gymnasium** (1. 4. 06).
Mitglieder: 28. — Beitrag: 9 M. — Fahrpark: 4 4hg, 2 Dp2g.
- Stettin. Agl. Wilhelms-Gymnasium.** „Borussia“ (24. 7. 84).
Mitglieder: 15. — Beitrag: 24 M. a., 12 M. u. — Fahrpark: 3 4hg,
2 Dp2g, 2 Stiff.
- Strasburg i. Westpr. Agl. Gymnasium.** „Wiking“ (18. 5. 05).
Mitglieder: 21. — Beitrag: 12 M. — Fahrpark: 1 Dp4g, 1 4hg, 1 Dp2g,
1 Stiff.
- Straubing. Gymnasium** (1. 5. 05).
Mitglieder: 16. — Beitrag: — M. — Fahrpark: 2 Übungsboote.
- Thorn. Agl. Gymnasium und Realgymnasium** (1. 4. 02).
Mitglieder: 49. — Beitrag: 6 M. — Fahrpark: 1 6dg, 2 4hg, 1 2hg.
- Trarbach a. d. Mosel. Agl. Gymnasium** (3. 6. 99).
Mitglieder: 22. — Beitrag: 9 M. — Fahrpark: 3 4hg, 1 4r, 1 2hg, 1 Dp2g.
- Trier. Agl. Kaiser Wilhelms-Gymnasium** (1. 6. 06).
Mitglieder: 36. — Beitrag: — M. — Fahrpark: 2 4hg.
- Tremsen. Agl. Frohgymnasium** (1. 10. 96).
Mitglieder: 11. — Beitrag: 12 M. — Fahrpark: 1 8dg, 1 4dg, 1 Übungs-
boot.
- Treptow a. d. Rega. Agl. Gymnasium** (2. 5. 94).
Mitglieder: 40. — Beitrag: — M. — Fahrpark: Gigboote.
- Vegeßak. Realgymnasium.** „Wiking“ (23. 6. 06).
Mitglieder: 16. — Beitrag: 6 M. — Fahrpark: 1 4hg, 1 4dg.
- Wehlar. Agl. Gymnasium** (5. 6. 07).
Mitglieder: 15. — Beitrag: 6 M. — Fahrpark: 1 4hg.
- Wilhelmshaven. Agl. Gymnasium** (19. 8. 06).
Mitglieder: 20. — Beitrag: — M. — Fahrpark: 10 dg, 2hg.
- Wimpfen. Realschule** (1. 6. 07).
Mitglieder: 15. — Beitrag: — M. — Fahrpark: Mietboote.

Witten a. d. Ruhr. Reform-Realgymnasium (21. 2. 03).

Mitglieder: 25. — Beitrag: 6 M. — Fahrpart: 1 4r, 1 4hg, 1 Dp2g.

Wittenberg. Melancthon-Gymnasium. 1. Ruderklub „Germania“ (30. 4. 06).

Mitglieder: 22. — Beitrag: 24 M. — Fahrpart: 1 4hg.

2. Ruderabteilung des „Gymnasial-Gesangvereins“.

Mitglieder: 10. — Beitrag: 6 M. — Fahrpart: 1 4hg.

Wongrowitz. Rgl. Gymnasium (26. 9. 95).

Mitglieder: 17. — Beitrag: 12 M. — Fahrpart: 2 4hg, 1 8dg, 1 Dp1g.

Worms. Gymnasium und Oberrealschule. Abt. des „Wormser Rudervereins“.

Mitglieder: 11. — Beitrag: 9 M. — Fahrpart des „Wormser R.R.“.

Wurzen. Rgl. Gymnasium. „Mulda“ (3. 6. 91).

Mitglieder: 18. — Beitrag: 12 M. — Fahrpart: 1 4hg, 1 2hg.

Erklärung der im Text vorkommenden wasser- sportlichen Ausdrücke.

(Alphabetisch geordnet).

- abhalten:** abfallen vom Kurs nach Lee, beim Ruderboot in der Regel nach Steuerbord.
- Abtrieb,** die: Abweichung des Bootes vom Kurs, verursacht durch die Druckkomponente des Windes.
- Achter,** der: ein mit acht Ruderern besetztes Ruderboot.
- achterlich:** vom Winde, der in der Fahrtrichtung weht.
- anholen:** mittels der Schot das Segel an den Wind holen.
- anluben:** den Bug der Windrichtung nähern.
- auflaufen:** ein vorfahrendes Boot einholen.
- Auslage,** die, des Ruderers: siehe S. 53.
- Ausleger,** der: eiserner Dollenträger.
- Außenhaut,** die: die äußere Beplankung des Schiffes im Gegensatz zur Innenhaut, die dem Ruderboot fehlt.
- Bodstagswind,** der: trifft die Fahrtrichtung unter einem stumpfen Winkel.
- Badbord,** der: linke Seite eines Fahrzeuges, vom Steuer aus gesehen.
- Bändsel,** das: Reefbändsel, Kabelgarn oder aus Kabelgarnen hergestellte leichte Stricke.
- Baum,** der: das Rundholz, an dem das Untertief des Segels ausgespannt wird.
- belegen:** das Fall nach dem Heizen des Segels vermittlest mehrerer Schläge an einer Klampe befestigen.
- Bergfahrt:** die Fahrt stromauf.
- Besamsegel,** das („Treiber“): kleines Segel am Besamast, der im Heck des Bootes steht.
- Blatt,** das, (oder Löffel): das ins Wasser tauchende Ende des Riemens.
- Bö,** die: unregelmäßig ausbrechender u. nach kurz. Zeit vorübergehender Wind.
- bolzen:** durchreißen des Blattes durchs Wasser ohne Rücksicht auf Körperhaltung und Riemenföhrung.
- Brise,** die: jeder Wind (nicht Sturm): je nach seiner Stärke: flau, leichte, schöne, steife Brise.
- Bug,** der: Vorderteil des Bootes vor dem ersten Ruderer.
- Bugmann,** der: der vorderste Ruderer.
- Bugleute:** die vordersten Ruderer.
- Buhnen:** Steindämme, senkrecht zum Ufer in dem Strom gebaut.
- Canoe** oder **Kanoe** (sprich Känn): aus Zedernholz gebautes gedecktes Badboot.

Ruhse, Schülerrudern.

Dolle, die: die Gabel, in welcher der Riemen liegt.

Dollbord, der: oberste Planke des Dollenbootes.

Drehpunkt, der: eine Boje, welche beim Wetttrudern umfahren werden muß.

Drehscheibe, die: feste Rolle, in den Mast oder anderes Rundholz eingelassen.

Ducht, die: die Bank, auf der der Ruderer sitzt.

Dwars: senkrecht zur Kiellinie.

Dwarslinie: in — fahren: die Boote fahren nebeneinander.

Fall, das: ein Tau, das zum Heizen des Segels dient.

fieren: ein straff stehendes Tau (Fall oder Schot) langsam nachlassen.

Finis: das senkrechte Herausdrücken des Blattes am Ende des Durchzugs.

Flagge, die: weht als Vereinsabzeichen am Heck des Bootes bei allen Ausflügen (nicht bei Trainingsfahrten und Regatten).

Freibord, der: Höhe des Bordes über dem Wasserspiegel.

Freischwimmer: jeder, der etwa 15 Minuten schwimmen kann.

Gaffel, die: ein Rundholz oder eine Spiere, an welcher das Oberliek des Segels angeschlagen ist.

Gleitstij: ein Stij, der auf der Ducht in einer Bahn gleitet.

Großsegel: das vorderste trapezoidförmige Gaffel- oder Raasegel einer Yacht.

Hals, der: das untere Ende des Vorderliekes eines Segels.

Heck, das: der hintere Teil des Bootes hinter dem Steuerstij.

Heilig, die: das Gerüst, auf dem der Bootsbauer den Kiel streckt.

heizen: das Segel mittels des Falles hochziehen.

Kanoe: siehe Canoe.

Kausch, die: ein in das Segel genähter Metallring.

Kiel, der: eine als Rückgrat des Bootes dienende Bohle.

Kiellinie, in — fahren: jedes Boot im Kielwasser des vorderen.

Klampen: eiserne, auch hölzerne Doppelhaken zum Belegen des Tauwerkes.

klar machen: alles zur Fahrt bereit machen.

klar liegen: alles laufende Tauwerk (Falle, Niederholer, Schoten usw.) ist an Deck in Buchten so aufzuschließen, daß das Ende unten liegt.

klintern: übergreifen der oberen Bootsplanken über die unteren.

Kraggen: Haken oder eiserne Träger, auf denen die Boote in der Bootshalle ruhen.

Kommandos: siehe Seite 68.

Krebstangen: durch schiefen Einsetz oder falsche Wasserarbeit den Lauf des Bootes hemmen.

Kurs, der: die Fahrtrichtung eines Fahrzeuges.

Leeseite: die Seite des Segelbootes, welche dem Winde abgetehrt ist.

Leeufer („Legerwall“): das Ufer in Lee des Seglers.

leewärts: alles was sich in Lee des Seglers befindet.

Lief, das: Einfassung des Segels mit leichtem Tauwerk (Vorder-, Hinter-, Ober- und Unterliek).

Loje des Segels: der ohne Druck schlaffhängende Teil des Segels.

Luvseite: die Seite des Fahrzeuges, welche dem Winde zugetehrt ist.

Subufer: das luwwärts befindliche Ufer.
luwwärts: alles, was sich in Luw des Seglers befindet.

Paddel: ein Ruder mit je einem Blatt an den Enden.

Paddelboot: siehe Kanoe.

Piel, die: das aufwärts gerichtete Ende der Gaffel.

Prahm, der: ein kastenförmiges Lastfahrzeug.

Protector: Bindeglied zwischen einem Schülervereine und der Schule, oft auch Leiter des Vereins.

Raa: Rundholz oder Spiere, an der das Oberliek des Segels befestigt ist.

raumen: der Wind raumt, wenn der Winkel, den die Windrichtung mit dem Kurs bildet, größer wird.

reefen: das Segel durch Aufrollen des Unterlieks kürzen.

Regatta: Wettrudern von Mannschaften verschiedener Vereine in mehreren Bootsgattungen.

riemen: rudern.

Rollbahn: das Gleis der Rollsjie.

Rollsjie, der: ein auf Rollen beweglicher Ruderjib.

Ruderkasten: ein Holzprahm mit der inneren Einrichtung eines Ruderbootes.

scheren: entlang gleiten, auch ein Ende (Fall, Schot, . .) durch einen Block holen.

Schiedsrichter: begleitet die Rennboote auf einem Motorboot und entscheidet Zwistigkeiten (Zusammenstöße) auf der Rennbahnstrecke.

Schlag, der: siehe Seite 62.

Schlagmann: der dem Steuermann zunächststehende Ruderer.

Schot, die: Leine, um die Stellung des Baumes oder Segels nach dem Winde zu regeln.

schralen: der Wind schralt, wenn der Winkel, den die Windrichtung mit dem Kurs bildet, kleiner wird.

stullen: mit jeder Hand ein Ruder führen.

Spanten: die Rippen des Fahrzeuges.

Spurt, der, Mehrschlag: eine über das gewöhnliche Maß der Rennschläge hinausgehende Schlagzahl.

spurten: die Zahl der in einer Minute zu nehmenden Ruderschläge erhöhen.

starten: die Fahrt beginnen, auch beim Rennen das Zeichen zur Abfahrt geben.

Starter: gibt den Rennbooten durch Senken einer Flagge und durch Kommando das Zeichen zum Start.

Start, der: der Beginn eines Rennens, auch der Ort, an dem die Rennboote sich zum Start sammeln.

Steg, der: eine Landungsbrücke und ein Schlag zum Belegen eines Endes.

Stembrett, das: ein Brett, gegen welches der Ruderer seine Füße stemmt.

Steuer, das: besteht aus dem Ruder, Steuerjoch und Steuerleine oder der Ruderpinne.

Steuerbord: rechte Seite eines Fahrzeuges, vom Steuer aus gesehen.

Steuerjoch, das: ein auf das Ruder rechtwinklig aufgesetztes Brettchen.

Steuerleine: eine an beiden Enden des Steuerjochs befestigte Leine.

Steven, der, Vorder- und Hinterstevn: Bug- und Heckauflage des Kiels.

Stropp, der: ein Lanting.

Tafelung, die: das gesamte zum Segeln nötige Geschirr.

Talfahrt, die: Fahrt stromab.

Top, der: die Spitze des Mastes oder einer Stange.

- Typ**, der, Bootstyp, Bootsgattungen: siehe Seite 32.
- übergehen** des Baumes: Drehen des Baumes von einem Bord zum andern.
- verstauen**: einen Gegenstand sicher verpacken.
- Vierer**: ein Boot, das von vier Ruderern gerient wird.
- Wanderpreis**: wechselt alljährlich mit dem Sieger den Besitzer.
- Wachbord**, der: Schutzleiste gedeckter Boote gegen überkommendes Wasser.
- Wasser fassen**: das Bestreben des Ruders, beim Einjaz des Blattes möglichst großen Widerstand im Wasser zu finden.
- Wasserlinie**: bezeichnet die Linie, bis zu welcher ein Boot ins Wasser eintaucht.
- Werft**, die: Bauplatz der Schiffe, Yachten und Boote.
- Wind**: siehe Seite 128.
- Haupttakelung**: führt neben dem Groß- und Stagsegel (Kutter) noch einen Besan.
- Zeitbezeichnung**, gebräuchliche in Sportfreisen: $6 : 30 = 6' 30'' = 6 \text{ min. } 30 \text{ sec.}$
- Zeitnehmer**: beobachtet mittels einer Stechuhr den Zeitpunkt des Durchganges der Rennboote durch die Ziellinie.
- Zielrichter**: entscheidet den Moment, in dem die Bugspitze des Rennbootes die Ziellinie trifft.
- Zweier**, der: ein Boot, das von zwei Ruderern gerient wird.

Bezugsquellen.

- a) Literatur: Hr. Grumbacher, Rudern und Trainieren. Ein Leitfadem im Rudersport. Wien, Fr. Bed. 1886.
 Ritter Silberer, Handbuch des Rudersports. Wien und Leipzig. A. Hartleben. 1882.
 Gusti, Ruder- und Segelsport. Leipzig, J. J. Weber.
 J. W. und Fr. Scheibert, Der Rudersport. Leipzig.
 H. C. Lehmann, Rowing. London. A. D. Innes u. Co.
 W. Br. Woodgate, Rudern und Skulling. Berlin. „Wassersport“.
 Bortmann, Die Kunst des Ruderns. Berlin, Dr. Wedekind.
 Fr. Ed. Keller, Hip hip hurra! Führer auf den Gewässern Deutschlands. Berlin, J. Straube. Mit 8 Spezialarten.
 „Wassersport“, Fachzeitschrift für Rudern, Segeln und verwandte Sportzweige. Berlin SW. 48. Bezugspreis vierteljährlich 6 M., jährlich 26 M., einschließlich der illustrierten Beilage „Von Fluß und See“.
 „Die Nacht“, Ill. Zeitschrift für Segeln, Rudern, Nacht-Reisen und Schiffbau. Dr. Wedekind u. Co. Berlin SW. 19.
- b) Das Boot und seine Utensilien (Riemen, Stulks, Paddel, Rollzüge, Dollen usw.).
 Bootsbauerei von W. Kettig (Inhaber: W. Deutsch), Stralau.
 C. Perdeß, Coepenid bei Berlin.
 „Vittoria“, Alt-Stralau 52.
 Leuz, Niederrad-Frankfurt a. M.
 H. Heidtmann, Hamburg-Uhlenhorst.
 Fr. Vürßen, Humund-Begeßack.
 Deichmann und Mitche, Rotterdam.
- c) Segelmacher (Bambuspielen zum Baum und Gaffel, Maa).
 Nach, Berlin, Langestraße 61.
 Nels, Berlin, Engelufer 2 b.
 Mählig, Spandau, Bichelsdorferstraße.

- d) **Bootslad:** Beck, Koller u. Co., Berlin C., Alexanderstraße 8 a.
Mander Brothers, Berlin C., Kurstraße 36.
van Nijf u. Co., Berlin, Kungestraße 20.
Spieß u. Hecker, Köln am Rhein.
Hecker, Stralsund.
Hans Blum, Magdeburg.
- e) **Sportsausrüstung und Flaggen:**
A. Steidel, Berlin C. 22, Rosenthalerstraße 34-35.
G. Steidel, Berlin, Leipzigerstraße 67.
H. Herzog, Berlin C. 2, Breitestraße 15.
H. Jordan, Berlin, Marktgrafenstraße 102/7.
-

*image
not
available*

STANFORD UNIVERSITY LIBRARY

To avoid fine, this book should be returned on
or before the date last stamped below

~~RESERVE~~
Grad

JUL 20 1973

JUN 5 - 1987

MAR 30 1987

MAY 24 1990