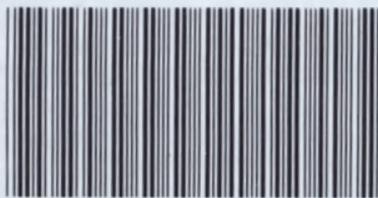


Handbuch
des
Rudersport

von
Victor Silberer

Dritte Auflage.

Biblioteka Gl. AWF w Krakowie



1800046935

43-
7-
x

10892

V7 140689
xy 00 1323672

40/11

34561

HANDBUCH
DES
RUDER-SPORT.

DRITTE AUFLAGE.



VICTOR SILBERER 1878.
IM ALTEN RENNBÖÖT MIT FESTEM SITZE.

Allen Freunden des edlen Rudersports
soweit die deutsche Zunge reicht

gewidmet vom

VERFASSER.

VORWORT

ZUR DRITTEN AUFLAGE.



olle achtzehn Jahre sind dahingeeilt im raschen Laufe der Zeiten, seitdem die erste Auflage dieses Werkes in die Oeffentlichkeit gesandt wurde, fünfzehn, seit die zweite Ausgabe erschien. Was für grosse Fortschritte hat in dieser Zeit der Rudersport in Oesterreich und Deutschland gemacht!

Es ist selbstverständlich, dass die Neuauflage eines Fachbuches nach so langer Zeit kein blosser Neudruck des alten Werkes sein konnte, sondern dass eine totale Umarbeitung desselben erfolgen musste. Das ist auch mit dem vorliegenden Buche geschehen. Der geschichtliche Theil wurde reichlich ergänzt und um die Schilderung des Entwicklungsganges der Rudersache während der letzten anderthalb Decennien, insbesondere in Oesterreich und Deutschland, vermehrt. Das Capitel über das Boot und seine Bestandtheile wurde

gänzlich umgearbeitet, und zwar unter Zuziehung eines allerersten Fachmannes auf dem Gebiete des Bootbaues. Schliesslich wurden sämmtliche anderen Theile des alten Buches gewissenhaft überprüft, alles Veraltete entfernt, dafür das nothwendige Neue eingefügt, kurz alles Nöthige vorgekehrt, damit das »Handbuch des Rudersport« in seiner neuesten Ausgabe wieder ganz und voll auf der Höhe der Zeit stehe.

Als der Verfasser vor zwanzig Jahren begann, jene theoretischen Anleitungen niederzuschreiben, die in diesem Buche zusammengefasst sind, war er selber noch ein gewaltiger Kämpfer im Ruderboot, und im ganzen weiten Donaugebiete gab es Keinen, der es ihm darin zuvorgethan hätte. Heute ist es ein alter Graukopf, der Seite für Seite des Werkes durchgeht und umarbeitet. Seite für Seite wehen ihm dabei die schönsten Erinnerungen entgegen an jene herrliche unvergessliche Zeit, in der er Tausende von Stunden auf dem Wasser verbracht, auf dem prächtigen, alten Donaustrome mit seinen zahllosen Schwierigkeiten, aber auch mit seinen unvergleichlichen Reizen.

Eine vollständig neue Generation ist inzwischen herangewachsen. Viele Ruderer, die ihr theoretisches Wissen aus den ersten Auflagen dieses Handbuches geschöpft, gehören jetzt schon zu den — alten Herren ihrer Clubs, und die sportlichen Jugendgenossen des Schreibers dieser Zeilen sind heute überall die — Veteranen des Faches.

Das aber hindert nicht, dass die »Alten« im Rudern sich die alte Liebe und den alten Enthusiasmus für ihren Lieblingssport treu bewahrt haben und demselben, wenn sie ihn auch nicht mehr praktisch ausüben, gleichwohl noch immer die vollsten Sympathien entgegenbringen. So auch der Verfasser dieses Buches.

Es haben in den letzten Jahren vielerlei neue Sportzweige in Oesterreich und Deutschland Eingang gefunden, die sich jeder einen kleineren oder grösseren Anhang eroberten. Der Schreiber dieser Zeilen würdigt jeden und anerkennt gerne ihre Vorzüge. Gleichwohl bleibt er jederzeit und unentwegt der Ueberzeugung, dass es keine schönere, gesündere und herrlichere Leibesübung gibt, als das Rudern. Deshalb wünscht er auch von Herzen, dass dieses sich immer mehr und mehr verbreiten und fortentwickeln möge, sowohl zum Nutzen, als auch zur Freude der Jugend.

WIEN, im Mai 1897.

VICTOR SILBERER.

VORWORT

ZUR ZWEITEN AUFLAGE.



Der verhältnissmässig rasche Absatz, welchen die erste Auflage des vorliegenden Buches fand, welche schon seit längerer Zeit vergriffen war, bildet einen Beleg, dass dasselbe einem Bedürfnisse entsprang; die freundliche Anerkennung, welche dem Autor in allen Fachkreisen dafür gezollt ward, darf wohl als Beweis aufgefasst werden, dass dasselbe auch seinem Zwecke entsprach.

Unter all den vielen Anerkennungen, welche dem Autor dieses Buches von Seite der österreichischen und deutschen Rudervereine theils brieflich, theils öffentlich in deren Jahresberichten etc. für seine Arbeit zutheil wurden, hat ihn keine mehr erfreut, als jene des kleinen Ruderclubs zu Berncastel an der Mosel. In dem bezüglichen Briefe an den Autor heisst es:

»In einem Städtchen von kaum dritthalbtausend Einwohnern einen Ruderclub zu gründen, schien

bei den einem solchen Vereine von Natur gesteckten engen Grenzen nicht minder ein gewagtes Unternehmen, als auch kein einziges der gründenden Mitglieder mehr vom sportsgemässen Rudern aufzuweisen hatte, als — die dunkle Erinnerung an eine Regatta, die man vor Jahren einmal mitangesehen hatte! Glücklicherweise gelangten wir alsbald in Besitz Ihres classischen »Handbuches über den Rudersport«. Und da erfüllt es uns mit grosser Genugthuung, Ihnen melden zu können, dass unser Club, der einzig und allein, allerdings mit peinlicher Gewissenhaftigkeit nach den Regeln des erwähnten Werkes in die Schule ging, gemäss dem übereinstimmenden Urtheile verschiedener Clubs, die auf Vergnügungstouren auf unserem schönen Moselstrome unser Städtchen berührten, eine recht gute Form aufweist.«

In der vorliegenden zweiten Auflage sind die Hauptcapitel, welche die wichtigsten theoretischen Fundamentalsätze des Ruderns behandeln, vollständig unverändert geblieben, da sich darin nichts geändert hat. Da aber in den drei Jahren, die seit dem Erscheinen der ersten Auflage verstrichen sind, der Rudersport sehr erhebliche Fortschritte gemacht hat und eine grosse Anzahl von Neuerungen auf diesem Gebiete eingeführt wurde, so erschien eine bedeutende Erweiterung des beschreibenden Theiles nöthig, welcher zu Liebe, sollte das Buch nicht für ein »Handbuch« zu gross werden, der frühere »Anhang« geopfert werden

musste, der ohnehin nur aus Statuten, Reglements und Tabellen bestand. Trotzdem dadurch drei volle Bogen gewonnen wurden, ist der zugewachsene Stoff so bedeutend, dass der Umfang des Buches von 17 auf 20 Bogen stieg.

Das vorliegende Buch ist also um drei Bogen stärker und enthält um volle sechs Bogen, d. i. über ein Dritttheil mehr fachlichen Originaltext, als die erste Ausgabe.

Im historischen Theile wurden die interessantesten Ereignisse der letzten drei Jahre eingehend gewürdigt; Hanlan's Auftreten, seine colossalen Leistungen, seine glänzenden Siege, seine überlegene Methode, die vielen amerikanischen Neuerungen, welche durch Hanlan nach Europa kamen und sich da rasch einbürgerten — all das findet sich ausführlich beschrieben und besprochen.

Der lange Slide, das Swivel Rowlock, das Windsegel, die Davis-Ruder sind eingehend beschrieben und durch Illustrationen veranschaulicht. Ueber den langen Slide ist eine besonders ausführliche theoretische Erörterung seines Werthes und eine klare, wohlmotivirte Anleitung zu seinem richtigen Gebrauche gegeben.

Hanlan, diesem phänomenalen Ruderer und seinen classischen Kämpfen in England ist ein langes ausführliches Capitel gewidmet, in welchem seine Carrière und seine Matches auf's Eingehendste geschildert, seine Ueberlegenheit, sein eleganter

Styl besprochen und der Werth und die Bedeutung seiner Methode erörtert werden.

Endlich sind am Schlusse des Buches noch präzise Definitionen der Begriffe »Amateur«, »Gentleman Amateur«, »Senior« und »Junior« gegeben.

So hoffe ich denn, dass die — solcher Art mit aller Sorgfalt umgearbeitete und reichlich vermehrte — vorliegende zweite Auflage dieselbe freundliche Aufnahme in den Fachkreisen finden werde, als die erste, und schliesse ich mit dem Wunsche, dass sich der schöne Rudersport in Oesterreich und Deutschland bis zum Zeitpunkte einer dritten Auflage dieses Handbuches ebenso gedeihlich fortentwickeln möge, als dies in dem verhältnissmässig kurzen Zeitraume von der ersten zur zweiten Auflage der Fall war.

WIEN, im Mai 1882.

VICTOR SILBERER.

VORWORT

ZUR ERSTEN AUFLAGE.

Bis zur Stunde, da diese kleine Publication in die Oeffentlichkeit tritt, existirte im Deutschen kein Buch über das Rudern, trotzdem dieser schöne Sport sowohl in Deutschland als auch in Oesterreich nicht nur längst Eingang gefunden, sondern auch an vielen Orten dauernd Wurzeln geschlagen hat und mit jedem Tage mehr an Ausdehnung und Verbreitung gewinnt.

Dieser thatsächlich fühlbare Mangel einer theoretischen Anleitung veranlasste mich, der deutschen Rudersportwelt, besonders aber jenen meiner Sportgenossen in Oesterreich wie in Deutschland, welche der englischen Sprache nicht mächtig sind und deshalb die verschiedenen englischen Handbücher nicht benützen können, das vorliegende Werkchen zu bieten. Dasselbe ist — wie Jeder sofort ersehen wird, der die einschlägige englische Literatur kennt — keineswegs eine blosse Ueber-

setzung oder eine Compilation aus den englischen Fachbüchern, sondern eine durchaus selbstständige Arbeit, wengleich ich erklärlicherweise vielerlei Daten nur aus den englischen Handbüchern, wie aus englischen und amerikanischen Sport-Zeitungen geschöpft habe und ein unbedingter Anhänger der reinen englischen Schule bin.

Der fachlichen Anleitung zum Rudern, welche so ausführlich gehalten wurde, als nur mit Rücksicht auf den beschränkten Umfang des Werkchens thunlich erschien, habe ich einige historische Skizzen und Daten vorausgeschickt, welche, ebenso wie einzelne fachlich theoretische Auseinandersetzungen, vielleicht nicht für die Anfänger allein von Interesse sein dürften.

Indem ich somit meine kleine Arbeit dem Urtheile der Sportingwelt unterbreite, leitet mich keineswegs die Ambition, mich damit an die Seite der grossen englischen Fach-Autoritäten zu stellen, sondern lediglich die Absicht, der Sache zu nützen und einen Sport zu fördern, der unbestritten zu den herrlichsten Leibesübungen gezählt werden muss, dem ich, durch meinen Beruf viele Stunden des Tages an den Schreibtisch gefesselt, Kraft und Wohlbefinden danke und der mir in Gesellschaft wackerer Kameraden schon so viele heitere Stunden gebracht.

WIEN, im Mai 1879.

VICTOR SILBERER.

INHALT.

	Seite
Historisches	1
Der Ausleger	35
Der bewegliche Sitz	44
Das Boot ohne Steuermann	59
Das Boot	63
Das Rudern	95
Der Sitz	103
Der Griff	109
Das Schwingen	116
Das Ausgreifen	119
Der Zug	122
Das Eingreifen	133
Das Plattdrehen	139
Allgemeines	147
Der kurze Gleitzug	160
Der lange Gleitzug	167
Einserrudern (Sculling)	183
Steuern	187
Der Zweier (das Pair-oar)	195
Der Steuerapparat	198
Die Drehdollen	200
Die Bildung einer Rennmannschaft	210
Training	217
Das Rennen	239
Edward Hanlan und William Beach	245
Rudermaschinen	279

HISTORISCHES.



Bevor ich zu meiner eigentlichen Aufgabe übergehe, mag es wohl am Platze sein, einen kurzen Rückblick auf die Geschichte des Rudersports und auf den Entwicklungsgang dieser herrlichen Leibesübung zu werfen.

Der Rudersport ist ein Kind der modernen Zeit. — So vielseitig man auch darnach forschte, in den Geschichtswerken finden sich nirgends Anhaltspunkte für die Annahme, dass bei den alten Völkern, etwa bei den alle Leibesübungen so hoch schätzenden Griechen, schon Ruderwettkämpfe vorgekommen seien.

Allerdings hat man zu jener Zeit schon gerudert, es ist aber durchaus nicht ersichtlich, ob dies auch als Vergnügen, als noble Leibesübung betrachtet wurde. Der Umstand, dass darüber so viel wie nichts bekannt ist, sowie die Thatsache, dass auch von Ruderwettkämpfen nirgend erwähnt wird, lässt annehmen, dass das Rudern damals stets nur als Arbeit, niemals als Sport betrachtet worden sei.

Im Mittelalter wurden in Venedig, und zwar schon zum Anbeginn des 14. Jahrhunderts, Regatten abgehalten, welche vom Jahre 1315 an von der Regierung alljährlich angeordnet wurden, um die Jugend seetüchtig zu machen. Diese venezianischen Regatten wurden zu grossen Nationalfesten, aber es betheiligten sich eben nur die Schiffer und Fischerleute activ an denselben.

Ebenso schlossen auch die im 16. Jahrhundert jährlich abgehaltenen Fischerstechen auf der Pegnitz bei Nürnberg stets mit einer Art Boot-Wettfahren der Handwerksgesellen.

Das älteste Wettrudern, dessen man sich in England entsinnt, fand im Jahre 1715 statt; es ist dies das Einser-Rennen um »Doggett's Coat and Badge«, das sich bis auf den heutigen Tag erhalten hat und alljährlich am 1. August auf der Themse von der London-Brücke bis nach Chelsea ausgefochten wird. Der Preis besteht in einem rothen Rocke und einem silbernen Abzeichen, welches mit dem weissen Pferde von Hannover geschmückt ist — zum Andenken an die Vereinigung des Hauses Braunschweig mit der englischen Dynastie. Dieser Preis wurde 1715 von dem damaligen Schauspieler Mr. Thomas Doggett gewidmet; dem Ehrenpreise wurde von der Genossenschaft der Londoner Fischhändler, welche das Rennen leitete und auch heute noch leitet, alljährlich ein Geldpreis hinzugefügt. Obgleich nun das Rennen um Doggett's Coat and Badge nach-

weislich schon im Jahre 1715 gegründet und seit dieser Zeit jedes Jahr regelmässig abgehalten wurde, so finden sich doch über den Verlauf und die Resultate dieses Rennens bis zum Jahre 1790 gar keine Nachrichten mehr vor. Der älteste Bericht, der darüber noch vorliegt, stammt aus dem Jahre 1791. Es wurden nur junge »watermen« (Schiffsleute) zur Concurrrenz zugelassen, welche eben ihre Lehrzeit vollendet hatten, und zwar durfte seit ihrer Freisprechung noch kein volles Jahr verstrichen sein. Die Zahl der Theilnehmer war auf sechs beschränkt und die Art der Auswahl dieser war wohl die sonderbarste und ungerechteste, die man sich nur denken kann.

Es wurden nämlich ganz einfach von den oft sehr zahlreichen Anmeldern sechs ausgelost, und diese hatten das Recht, um den Preis zu starten, die anderen wurden gar nicht zugelassen.

Der Sieger war also bei solchem Vorgange durchaus nicht als der Beste des ganzen Jahrganges, sondern nur als der Beste der sechs Leute zu betrachten, welche eben der Zufall zusammengewürfelt hatte. Es ist ganz unglaublich, wie die sonst so praktischen Engländer einen so absurden Modus bis zum Jahre 1873 (!) beibehalten konnten. Erst seit diesem Zeitpunkte werden alle berechtigten Anmelder zugelassen, und seither wird das Rennen schliesslich von jenen sechs Concurrenten ausgekämpft, welche aus den vorhergehenden Versuchsrennen (trial-heats) von allen

Bewerbern als die sechs besten hervorgehen. Die Trial-heats werden zwischen Putney und Hammersmith, das Schlussrennen, bei welchem für jeden der Theilnehmer ein Preis abfällt, wie von Alters her in breiten Booten zwischen der London-Brücke und Chelsea gerudert.

Mit Ende des vorigen Jahrhunderts war das Wettrudern in England schon sehr beliebt, obgleich nur äusserst spärliche Nachrichten und fast gar keine positiven Daten darüber vorliegen.

Am 23. Juni 1775 wurde eine grosse Regatta, man vermuthet die erste, auf der Themse abgehalten, doch fehlt auch hierüber jeder ausführliche Bericht. Man weiss ferner, dass es zu jener Zeit schon Ruder-Clubs gab, welche die Namen »Star«, »Arrow«, »Shark« etc. führten.

Die ersten gedruckten Daten über den Rudersport in England zu Anfang des gegenwärtigen Jahrhunderts finden sich in dem zu Westminster erschienenen »Water Ledger« von 1813, in welchem die Mannschaft eines sechsrudrigen Bootes, Namens »Fly«, angeführt erscheint. Von da an sind in jener Quelle häufig Erwähnungen von neuen Booten und kleinen Bootwettkämpfen enthalten. Im Jahre 1817 erhielt das Westminster-College einen neuen Sechser, »Defiance«, und »wurden mit Schaffell belegte Sitze eingeführt«.

Im Jahre 1818 wurde die Universität zu Westminster von der Schule zu Eton gefordert. Aus dem Jahre 1823 lesen wir, dass sich die Mannschaft des

Achters »Victory« im »Temple-race« und verschiedenen anderen Rennen sehr ausgezeichnet habe — es scheinen also in jenem Jahre schon ziemlich viele Kämpfe stattgefunden zu haben.

Auf der Universität zu Oxford wurde wohl auch schon seit langen Zeiten gerudert, doch reicht der älteste Bericht nicht über 1815 zurück, in welchem Jahre das Brasenose-College das Jesus-College im Achter schlug. Im Jahre 1822 fand zwischen denselben Schulen ein Rennen »for head of the river« statt — es war der Anfang zum nachherigen Kampfe »for the Championship«, um die Meisterschaft von England.

Während zu dieser Zeit in Oxford schon zu meist Achter im Gebrauch waren, kam in Cambridge erst im Jahre 1826 der erste Achter auf's Wasser.

Im Jahre 1829 fand das erste Match zwischen Cambridge und Oxford statt, welches mit dem Siege Oxfords endete.

In diese Zeit fällt auch die Erfindung und allgemeine Einführung des Auslegers, welchem ein eigenes Capitel gewidmet ist. (Siehe: »Der Ausleger.«)

Von da an gewann der Rudersport rapid an Ausdehnung, und mit jedem Jahre vermehrten sich seine Anhänger.

Im Jahre 1830 spendete Mr. Henry C. Wingfield den Amateur-Eisern der Themse ein Paar silberner Sculls als Herausforderungs-Preis, welche Concurrenz sich bis auf den heutigen Tag als »race

for the Wingfield sculls and the amateur Championship of the Thames« erhalten hat.

Im Jahre 1836 fand der zweite grosse Kampf zwischen Oxford und Cambridge statt, in welchem das letztere leicht die Palme davontrug.

Im Jahre 1837 wurden von Mr. P. Colquhoun dem Lady Margaret Boat-Club ein Paar silberner Sculls als Preis gespendet und von Berney gewonnen, aber bald darauf als Herausforderungs-Preis für die ganze Universität Cambridge gewidmet, ein Rennen, das gleich jenem um die Wingfield-Sculls auch jetzt noch alljährlich abgehalten wird und den Namen »race for the Colquhoun sculls« führt. Seit zwanzig Jahren erhält der Gewinner dieses Preises auch einen Becher im Werthe von 20 £ und den Titel »Champion of the Cam«.

Im Jahre 1828 schlug der nachherige berühmte Professional Robert Coombes den gleichfalls später zu grossem Rufe gelangten John Phelps, wurde aber noch im selben Jahre im Kampfe um die Meisterschaft von C. Campbell geschlagen.

Mit der Gründung der Henley-Regatta im Jahre 1839 wurde das Rudern thatsächlich zum nationalen Sport in England, und auf allen Seiten sehen wir die Etablierung jährlicher grosser Regatten, von welchen sich aber nur die Hälfte bis heute erhalten hat. So trat 1839 die Maidenhead-Regatta in's Leben, 1840 die Liverpool-Regatta, 1841 die Norwich-Regatta, sowie jene zu Chester und zu Manchester-Salford, 1843 folgten Grith, Newcastle-

on-Tyne (heute ein Hauptplatz in ganz Grossbritannien) und die Stadt Oxford, weiters wurde in diesem Jahre die grosse Thames-Regatta in Oxford begründet, 1844 kam Nottingham hinzu, 1845 Lancaster und Worcester, 1846 Isleworth, Mortlake, Richmond und Durham, 1847 Bath, 1849 Cliefden, 1850 Stockton-on-Tees etc. etc.

Im Jahre 1855 gewann A. Casamajor, einer der bedeutendsten Sculler, die je gelebt, die Diamond-Sculls in Henley, die er drei Jahre behielt, und die Wingfield-Sculls, sowie die Amateur-Meisterschaft, die er dann volle sechs Jahre nicht aus den Händen liess. In demselben Jahre schlug Henry Kelley, der spätere Meisterruderer, J. Mackinney.

Im Jahre 1860 errang Kelley mit seiner Vierer-Mannschaft den Champion-Preis bei der National Regatta auf der Themse. Chambers wurde Meister im Einser.

Im Jahre 1861 wurde die »Sons of the Thames-Regatta« zu Putney begründet etc.

Die Zahl der alljährlich in England abgehaltenen Regatten und Matches stieg dann in's Enorme, und heute beträgt dieselbe gewöhnlich über dreihundert.

Im Jahre 1873 wies der »Rowing Almanack« in seinem »Record of Races« 242 Regatten und grössere Rennen aus; im Jahre 1875 fanden deren 284, im Jahre 1895 311 statt.

Im Jahre 1872 kam der Gleitsitz (sliding seat) in allgemeine Aufnahme, dem ein eigenes Capitel

gewidmet ist, und gleichzeitig mit dem Gleitsitz kam auch das System der steuermannlosen Boote (non-coxswain-System) aus Amerika herüber, das sich zwar nicht so rasch allgemein einzubürgern vermochte als der Gleitsitz, das aber dennoch heute schon eine stattliche Zahl von Freunden zählt.

Die grössten internationalen Kämpfe der alten Zeit waren die folgenden:

Am 16. Juni 1863 schlug der Meister von England R. Chambers den Meister von Australien in einem Match von Putney nach Mortlake (5 Meilen) um die Meisterschaft der Welt und 400 £ in 23 Min. 35 Sec.

Am 4. Juli 1866 schlug Henry Kelley den Amerikaner J. Hammil in einem Match auf dem Tynefluss um 500 £, Zeit: 32 Min. 45 Sec. Am darauffolgenden Tag schlug Kelley neuerlich Hammil um den gleichen Preis, jedoch auf einer anderen Flusstrecke.

Im Jahre 1867 holten sich die Engländer alle drei grossen Preise der Ausstellungs-Regatta zu Paris: jenen für Vierer das »Albion Crew« von Newcastle, J. Taylor, M. Scott, A. Tompson, R. Chambers (Schlag), T. Richardson (Steuer), jenen für Zweier R. Cook und H. Kelley und jenen für Einser H. Kelley.

Im Jahre 1869 kamen fünf Amerikaner der Universität Harvard, welche die Universität Oxford zu einem Match herausgefordert hatten, nach England, wurden aber am 27. August auf der ge-

wöhnlichen Fünf Meilen-Strecke von Putney nach Mortlake in 22 Min. 20 Sec. um anderthalb Längen geschlagen.

Am 9. October verlor der amerikanische Meister Walter Brown, ein ausgezeichnete Einser, 200 £ gegen J. H. Sadler, indem er zu dem für diesen Tag festgesetzten Match nicht erschien; dagegen schlug er Sadler mit Leichtigkeit am 10. November auf dem Tyneflusse.

Am 15. September 1870 reisten J. Taylor, T. Windship, J. Martin und der unübertreffliche Renforth (Schlag) nach Amerika und schlugen dort auf dem St. Lawrence-Flusse in einem Sechs Meilen-Rennen die gefeierte St. John's Mannschaft, bestehend aus G. Price, S. Hutton, G. Ross und R. Fulton (Schlag). Am 23. August 1877 wurde das Rennen wiederholt, und wieder schien der Sieg der Engländer sicher zu sein, als, schon gegen Ende des Kampfes, Renforth unwohl wurde, dem hinter ihm sitzenden Kelley in die Arme fiel und die englische Mannschaft in Folge dessen die Concurrenz aufgeben musste. Die Amerikaner kamen als die Ersten ein, während die Engländer mit ihrem bewusstlosen Kameraden an's Land ruderten, wo er eine Stunde später in Kelley's Armen seinen Geist aufgab. Renforth war unstreitig einer der bedeutendsten Ruderer aller Zeiten und nicht nur wegen seiner Schnelligkeit und Ausdauer, sondern auch wegen seines vollendeten schönen Styles berühmt und bewundert. Bei der

Regatta zu Saratago (Amerika) am 2. September desselben Jahres übernahm dann J. Bright den Platz Renforth's in dem englischen Vierer, derselbe wurde aber von der in Amerika hochgefeierten sogenannten Ward-Mannschaft, bestehend aus den Brüdern Ellis, Gilbert, Josef und Henry Ward, geschlagen.

Bei derselben Regatta errang J. H. Sadler den Einser-Preis gegen Kelley, Biglin, Ellis Ward, Bagnall und Bright.

Im Jahre 1870 erschien zum ersten Male eine englische Mannschaft in Deutschland, und zwar der »Tyne Amateur Rowing Club Newcastle«, der bei der Hamburger Regatta den Hammonia-Preis gegen die »Favorite-Allemania« und die Hamburger »Germania« gewann.

Am 10. Juni 1872 schlug ein Vierer des »London Rowing Club«, bestehend aus John B. Close, F. S. Gulston, A. de L. Long und W. Stout (Schlag), vier Amerikaner vom »New-York Atalanta Boat Club« in einem Match über den Londoner Fünf Meilen-Cours in 21 Min. 25 Sec.

Am 10. Juli 1875 starteten zum zweiten Male englische Ruderer in Deutschland, und zwar bei der Grossen Hamburger Regatta, der ersten Regatta, die in Deutschland in Rennbooten abgehalten wurde. Dieselbe wurde vom »Scotswood Rowing Club Newcastle« beschickt. Die Newcastler Mannschaft musste im Hammonia-Preis auf halbem Wege das Rennen aufgeben, da ihr Boot ein Leck be-

kommen hatte. Dafür gewann der Schlagmann der Newcastler, W. Fawcus, dann den Alster-Pokal im Einser. Fawcus war ein ganz hervorragender Ruderer, der u. A. 1871 die Amateur-Meisterschaft auf der Themse, in Henley die Diamond Sculls und bei der Metropolitan Regatta den London Cup gewonnen hatte.

Bei der Philadelphia-Ausstellungs-Regatta 1876 wurde der Preis für Vierer von einer Mannschaft des »London Rowing Club« gewonnen. In dem Zweier-Rennen wurden Thomas und Green (London) in überlegener Weise von den Amerikanern Regom und Falkner (Boston) geschlagen, deren eleganter Form auch die Engländer alle Gerechtigkeit widerfahren liessen.

Im Jahre 1876 wurde zwischen der »Frankfurter Ruder-Gesellschaft«, die sich schon 1874 in Rotterdam und Amsterdam erfolgreich in internationaler Concurrenz versucht hatte, und dem »London Rowing Club« ein Match über fünf Meilen arrangirt. Am 19. Juni kamen die Frankfurter in Putney an, am 24. fand das Rennen statt. Die deutsche Mannschaft bestand aus: 1. J. Ludwig, 2. A. Bautze, 3. V. Pflüger, 4. A. Wild (Schlag), O. Elz (Steuer). Für den »London Rowing Club« traten ein: 1. C. H. Warren, 2. F. L. Playford, 3. S. L. B. Smith, 4. F. S. Gulston (Schlag), V. Weston (Steuer). Die Engländer hatten ein Boot mit Gleitsitzen, die Deutschen ein Boot mit festen Sitzen. Obgleich die Deutschen sich bis zu

2000 Metern viel besser hielten, als die Londoner voraussetzten, welche 10 : 1 auf ihr Boot wetteten, konnten sie der überlegenen englischen Schule doch nicht recht gefährlich werden und wurden von Gulston um sechs Längen geschlagen.

Am 27. Juni desselben Jahres fand ein grosses internationales Einer-Match zwischen den Meistern von England und Australien, J. H. Sadler und E. Trickett, um die Meisterschaft der Welt und 400 £ statt, aus welchem Trickett als Sieger hervorging, der somit die Meisterschaft der Welt nach Australien trug.

Im Jahre 1878 nahmen zwei amerikanische Vierer, und zwar einer vom »Columbia College Boat Club« in New-York und einer vom »Shoewae-cae-mette Club« in Monroe, sowie zwei Einer, der Amateur-Meister G. W. Lee vom »Triton Boat Club« in Newark und Geo Lee vom »Boston Union Boat Club«, an der grossen Henley-on-Thames-Regatta Theil. Der »New-York Columbia Boat Club« holte sich den »Visitor's Challenge Cup«, die »Shoes« aber, sowie die beiden Sculler wurden geschlagen.

Im Jahre 1879 wurden die »Diamond Sculls« auf der Regatta zu Henley zum ersten Male von J. Lowndes von der Oxford-Universität gewonnen, der auch in den darauf folgenden Jahren 1880 und 1881 keinen Ueberwinder fand. Lowndes errang im Jahre 1881 zum ersten Male die »Wingfield Sculls«, mit welchen die »Amateur Championship of the Thames« verbunden ist.

Bei der Metropolitan Amateur-Regatta, in welcher in den früheren Jahren der »London Rowing Club« meistens die bedeutendsten Rennen gewonnen hatte, machte es von 1880 an der »Thames Rowing Club« dem ersten Amateur-Ruder-Club Englands ziemlich schwer, seine Superiorität zu behaupten. So gewann beispielsweise im Jahre 1880 der »Thames Rowing Club« den Metropolitan Champion-Cup für Achter, den Thames-Cup für Vierer und den Metropolitan Challenge-Cup für Junior-Achter. Im Jahre 1881 allerdings wendete sich das Blatt wieder grösserentheils zu Gunsten des »London Rowing Club;« es war aber doch mit der Ueberlegenheit eines einzelnen Clubs vorbei, da fürderhin auch noch eine Reihe anderer Clubs als ebenbürtige Rivalen der beiden vorgenannten Vereinigungen sich erwies.

Sehr wichtig waren die Jahre 1880 und 1881 für die continentalen Ruderkreise, insbesondere für die deutsche und österreichische Rudersportwelt.

In den Jahren 1880, 1881 und 1883 war einer der ersten deutschen Rudervereine, die Frankfurter Ruder-Gesellschaft »Germania«, auf der grossen Amateur-Regatta zu Henley in England repräsentirt, das erste Mal im Achter, die anderen Male im Einser. Aber stets mussten ihre wackeren Vertreter trotz tapferster Gegenwehr unterliegen, doch geschah dies immer erst nach so überaus ehrenvollem, hartem Kampfe, dass diese Niederlagen in den

Augen des objectiven Beurtheilers der zu Tage getretenen Leistungen weitaus höher zu veranschlagen sind und den unternehmenden Frankfurter Ruderern weit mehr zur Ehre gereichen, als zwanzig billige Siege in der Heimat!

Unter den erschwerendsten Verhältnissen, in fremdem Lande und ungewohntem Klima, auf ungekanntem Wasser, den besten Amateurs der Welt gegenüber, haben die deutschen Ruderer gleichwohl den Briten gezeigt, dass sie Gegner sind, denen selbst in England nur die Besten des Landes gegenübergestellt werden dürfen.

Die Achter-Mannschaft der Frankfurter »Germania«, welche im Jahre 1880 in Henley ruderte, bestand aus nachfolgenden Herren: G. de Neufville, A. Waltz, P. L. Lang, A. Wild, H. Sollner, A. Scherlensky, A. Meixner, V. E. Pflüger (Schlag), J. Cronau (Steuer).

Die Mannschaft des »London Rowing Club«, welche die Frankfurter besiegte, war folgende: C. G. Ells, P. Adcock, C. G. Ousey, W. W. Hewitt, H. Butler, W. R. Grove, W. A. D. Evanson, F. L. Playford (Schlag), W. F. Sheard (Steuer).

Der Ruderer, welcher 1881 und 1883 die Frankfurter »Germania«, respective Deutschland in Henley repräsentirte, war Herr Achilles Wild. Derselbe fand gleich bei seinem ersten Erscheinen auf der Themse die vollste Anerkennung der aquatischen Fachwelt und wurde unbedingt als der gefährlichste Rivale des englischen Amateur-

Meisters Lowndes betrachtet. Es gelang ihm auch, im ersten Gange seine beiden Gegner, den vielgefeierten französischen Meister Lein, vom »Cercle Nautique de Paris«, und einen englischen Ruderer, Mr. Pattinson vom »Tyne Amateur Rowing Club«, leicht und mit einem halben Dutzend Längen Vorsprung zu schlagen. Im Endkampfe am zweiten Tage jedoch, in welchem Lowndes, Wild und G.W. Powers vom »London Rowing Club« starteten, wurde Wild, obgleich er vom Hause aus sofort wieder einen ansehnlichen Vorsprung gewann, nur Zweiter, viele Längen vor Powers, aber etwa ein halbes Dutzend Längen hinter Lowndes. Nach den übereinstimmenden Aussagen vieler Augenzeugen hätte Wild das Rennen sicher in der Hand gehabt und dasselbe nur in Folge Ueberhastung und Versteuerung verloren. Die englischen Sportblätter dagegen behaupteten allerdings, dass Lowndes das Rennen gewonnen habe, weil er noch besser sei als Wild, von dem sie übrigens nur mit aller Anerkennung sprachen.

Im Jahre 1883 gewann Wild sein Vorrennen gegen Liddle und Lein spielend. Im Entscheidungskampf musste der damalige Preisinhaber Lowndes ein sehr hartes Rennen bestehen, das jedoch in Folge einer Collision zwischen Lowndes und Sir Adams mit Einwilligung von Wild von Neuem gestartet wurde. Sir Adams gab in der Wiederholung des Rennens den Kampf bald auf und überliess Lowndes das günstige Wasser, während Wild, im

rauen Wasser rudern, auf halber Bahn abfiel und mit drei Längen geschlagen wurde. Daraus ergibt sich, dass England dem besten deutschen Ruderer nur einen einzigen überlegenen Gegner, seinen Champion, gegenüberzustellen hatte, während ganz Frankreich und Belgien vor Frankfurt die Flagge streichen mussten, da Lein, den Wild leicht abfertigte, noch ein Ruderer weit besserer Classe war als alle seine ihm im Range folgenden Kameraden.

Durfte solchergestalt Deutschland auf seine Erfolge im Rudersport stolz sein, so blieb Oesterreich auch nicht ganz zurück.

Vor Allem darf wohl hier die im Juli 1880 zu Wien erfolgte Gründung der »Allgemeinen Sport-Zeitung« als ein Factor bezeichnet werden, welcher in die Entwicklung des Rudersports auf dem gesammten europäischen Continent mächtig mit eingriff. In kürzester Zeit war dieselbe das erklärte Centralorgan des gesammten Rudersportwesens in Deutschland, Oesterreich, Holland, Russland und der Schweiz; sie förderte den geistigen Verkehr der Vereine, verbreitete ihre Publicationen auf das Rascheste in den Fachkreisen und unterstützte in jeder Weise die Bestrebungen derselben.

Das genannte Blatt begnügte sich aber nicht mit seiner publicistischen Förderung der Sache; es ergriff vielmehr für Wien selbst die Initiative, indem es noch im Herbst 1880 einen prachtvollen Ehrenpreis (Challenge-Cup) für ein »grosses Einser-Rennen um die Meisterschaft auf der Donau«

einem Vierer-Kampfe auf der Donau um einen von diesem Comité hierzu offerirten prachtvollen Ehrenpreis im Werthe von 2500 fl. ö. W. Die Mannschaft der Cornell-Universität in Ithaca, welche zu jenem Zeitpunkte eben im Begriffe stand, sich zur Henley-Regatta nach England einzuschiffen, nahm unverweilt diese Forderung an und kam auch, nachdem sie in England von den dortigen besten Mannschaften geschlagen worden war, nach Wien, um — wie die Amerikaner glaubten — sich für ihre bisherigen Niederlagen mit einem billigen Siege und dem schönen Ehrenpreise der Wiener zu entschädigen. Daraus wurde aber nichts. Das Match fand am 11. August bei schönem Wetter und unter riesiger Betheiligung des Publicums statt und endete — mit dem Siege der Wiener, nachdem die Amerikaner auf halbem Wege den Kampf schon aufgeben mussten, weil ihr Schlagmann in Folge von Ueberanstrengung ohnmächtig wurde. Nach der Rückkehr in die Heimat beschuldigte die Cornell-Mannschaft ihren Schlagmann, dass er in England und in Wien seine Landsleute verkauft und sein Unwohlsein nur geheuchelt habe.

Die Wiener Mannschaft, welche gegen die Amerikaner im Vierer ohne Steuermann startete, bestand aus nachfolgenden Herren: Heinrich Hintermann (Steuer), L. Thomas, M. Riemer, G. Fritsche (Schlag). Im Boote der Cornell-Mannschaft sassen: Alfred H. Cowles, John

Lewis (Steuer), John G. Allen, John N. D. Shinkel (Schlag).

Nicht unerwähnt wollen wir hier lassen, dass 1881 auch auf den zwei herrlichen und ganz nahe beisammen gelegenen oberösterreichischen Seen, dem Attersee und dem Traunsee, Regatten abgehalten wurden, welche sich aber nicht dauernd zu behaupten vermochten.

In den letzten 15 Jahren hat der Rudersport in allen Ländern der Welt einen so enormen Aufschwung genommen, dass es unmöglich ist, alle wichtigen Ereignisse in eingehender Weise zu besprechen. Eine ausführliche Geschichte der Entwicklung des Rudersports bis auf den heutigen Tag würde reichlichen Stoff bieten für ein eigenes Werk — ich muss mich daher hier darauf beschränken, die bedeutendsten Kämpfe der Jahre 1882—1896 dem Leser in gedrängter Kürze vorzuführen.

In England wurde der Amateur-Rudersport durch den Professionalismus für eine Weile in den Hintergrund gedrängt, und zwar beherrschte zunächst der Canadier Edward Hanlan das Terrain. Hanlan, der 1880 den damaligen Weltmeister-ruderer Trickett geschlagen hatte, behauptete seinen Titel als »Meisterruderer der Welt« bis 1884, wo er in dem Australier Beach seinen Bezwinger fand.

Hatte durch Hanlan Amerika die führende Rolle im Rudersport errungen, so kam durch

W. Beach Australien, das die Vorherrschaft bis in die jüngste Zeit behauptete, an die Reihe. Nach W. Beach holte sich 1888 P. Kemp den Weltmeistertitel, wurde aber noch im selben Jahre von seinem Landsmanne H. E. Searle abgelöst, der sich des Meistertitels bis 1890 erfreute. Im Jahre 1890 wurde der Australier J. Stanbury Weltmeister und blieb es bis 1896, in welchem Jahre er in dem Amerikaner Jake Gaudaur, der schon 1886 — allerdings vergeblich — um die Weltmeisterschaft mit W. Beach gerungen hatte, seinen Bezwinger fand. Jake Gaudaur ist der fünfzehnte Ruderer, der den Titel eines Meisterruderers der Welt inne hat, wie die nachfolgende Liste der Sieger in den Kämpfen um die »Championship of the World« zeigt:

	Sieger	Unterlegener	Ort des Kampfes	Zeit
1831	C. Campbell, Engl.	J. Williams, England	Themse	—
1838	C. Campbell, Engl.	R. Coombes, England	Themse	42:00
1846	R. Coombes, Engl.	C. Campbell, England	Themse	26:15
1847	R. Coombes, Engl.	R. Newell, England	Themse	23:46
1851	R. Coombes, Engl.	E. Mackinney, Engl.	Themse	27:30
1852	T. Cole, England	R. Coombes, England	Themse	25:15
1853	T. Cole, England	R. Coombes, England	Themse	23:25
1854	J. Messenger, Engl.	T. Cole, England	Themse	24:30
1857	H. Kelley, Engl.	J. Messenger, Engl.	Themse	24:45
1859	R. Chambers, Engl.	H. Kelley, England	Themse	25:25
1860	R. Chambers, Engl.	T. White, England	Themse	23:25
1863	R. Chambers, Engl.	Everson, England	Themse	25:27
1865	H. Kelley, Engl.	R. Chambers, Engl.	Themse	23:23
1866	H. Kelley, Engl.	J. Hammill, Amerika	Tyne	32:45
1866	R. Chambers, Engl.	J. H. Sadler, England	Themse	25:04
1867	H. Kelley, Engl.	R. Chambers Engl.	Tyne	31:47

Sieger	Unterlegener	Ort des Kampfes	Zeit
1868 J. Renforth, Engl.	H. Kelley, England	Themse	23:15
1874 J. H. Sadler, Engl.	R. Bagnall, England	Themse	24:15
1875 J. H. Sadler, Engl.	R. W. Boyd, Engl.	Themse	28:05
1876 Trickett, Austral.	J. H. Sadler, England	Themse	24:35
1877 Trickett, Austral.	M. Rush, England	Paramatta	—
1880 Hanlan, Amerika	E. Trickett, Austral.	Themse	26:12
1881 Hanlan, Amerika	Laycock, Australien	Themse	25:41
1882 Hanlan, Amerika	R. W. Boyd, Engl.	Tyne	21:25
1882 Hanlan, Amerika	E. Trickett, Austral.	Themse	28:00
1884 Hanlan, Amerika	Laycock, Australien	Nepean	—
1884 W. Beach, Austral.	E. Hanlan, Amerika	Paramatta	—
1885 W. Beach, Austral.	T. Clifford, Australien	Paramatta	26:00
1885 W. Beach, Austral.	E. Hanlan, Amerika	Paramatta	22:51
1885 W. Beach, Austral.	Matterson, Austral.	Paramatta	24:11
1886 W. Beach, Austral.	J. Gaudaur, Amerika	Themse	22:29
1886 W. Beach, Austral.	Wall. Ross, Amerika	Themse	23:05
1887 W. Beach, Austral.	E. Hanlan, Amerika	Nepean	19:55
1888 P. Kemp, Austral.	T. Clifford, Austral.	Paramatta	23:47
1888 P. Kemp, Austral.	E. Hanlan, Amerika	Paramatta	21:36
1888 P. Kemp, Austral.	E. Hanlan, Amerika	Paramatta	21:25
1888 Searle, Australien	P. Kemp, Australien	Paramatta	22:44
1889 Searle, Australien	O'Connor, Amerika	Themse	22:42
1890 Stanbury, Austral.	O'Connor, Amerika	Paramatta	22:59
1891 Stanbury, Austral.	J. McLean, Austral.	Paramatta	22:15 $\frac{1}{2}$
1892 Stanbury, Austral.	F. Sullivan, Austral.	Paramatta	17:26 $\frac{1}{2}$
1896 Stanbury, Austral.	C. R. Harding, Engl.	Themse	21:51
1896 Gaudaur, Amerika	J. Stanbury, Amerika	Themse	22:01

Die Kämpfe der Berufsrunderer um die Weltmeisterschaft wurden, wie aus der vorstehenden Tabelle ersichtlich, in den letzten 13 Jahren zumeist in Australien, auf dem Paramatta-Flusse, ausgetragen; das hatte zur Folge, dass für die Engländer die grossen Amateur-Ruderkämpfe wieder jene

Bedeutung gewannen, die sie früher besessen. Die Ruderveranstaltungen in England sind viel zu zahlreich, um auch nur zum Theile besprochen zu werden. Den ersten Rang unter den Amateur-Regatten des Drei Insel-Reiches nimmt auch heute noch die Henley-Regatta mit ihren altberühmten Concurrenzen ein. Zu denselben gehören der Grand Challenge-Cup für Achter (gegründet 1839), der Stewards Challenge-Cup für Vierer (gegründet 1842), die Silver Goblets für Zweier (gegründet 1845)*) und die Diamond Challenge-Sculls für Einser (gegründet 1844). In dem letztgenannten classischen Einser-Rennen hat im letzten Jahrzehnt der Oxfordter Guy Nickalls dominirt, der das Rennen fünfmal gewann, 1888—1890, 1893 und 1894, und sich damit als würdiger Nachfolger so berühmter Vorbilder, wie A. A. Casamajor und J. Lowndes, erwies.

Die Studenten der Universität Oxford, die »Oxonians«, nehmen überhaupt jetzt im Rudersport Englands einen ganz hervorragenden Platz ein. So haben sie z. B. seit 1890 in dem alljährlich stattfindenden Kampf mit Cambridge stets die Oberhand behalten und so die Anzahl ihrer Siege in diesem Rennen auf 30 gebracht, während die »Cantabs« bisher nur 23 Erfolge zu erringen vermochten.

Wenn England es auch dulden musste, dass der Weltmeistertitel zuerst nach Amerika und dann nach Australien wanderte, im Allgemeinen ist der Rudersport doch in seinem Mutterlande unver-

*) Seit 1895 Nickalls Cup genannt.

ändert auf gleicher Höhe geblieben. Es ist auch gar keine Aussicht vorhanden, dass England auf diesem Sportgebiete von einem anderen Lande in absehbarer Zeit überflügelt werden könnte, obwohl allüberall der Rudersport in den letzten 15 Jahren grosse Fortschritte gemacht hat. Die grössten vielleicht in Deutschland, das schon in Achilles Wild einen den Engländern ebenbürtigen Ruderer und nun in jüngster Zeit in Fritz Miller den Meister von Europa gestellt hat.

In Deutschland, woselbst die Anregungen der »Allgemeinen Sport-Zeitung« gleichfalls vom mächtigsten Einfluss waren, hat das Rudern seit 1880 ganz enorm an Ausdehnung und Verbreitung gewonnen. Im August 1882 traten auf Anregung der Frankfurter Ruder-Gesellschaft »Germania« in Frankfurt am Main alle grösseren Ruder- und Regatta-Vereine Deutschlands und Oesterreichs behufs Gründung einer gemeinsamen Vereinigung zusammen.

Auf diesem ersten deutschen Rudertag wurde ein Central-Ruder-Ausschuss gewählt, der die Vorarbeiten zur Gründung eines Ruder-Verbandes in die Hand nehmen und den nächsten Rudertag einberufen sollte.

Nachdem die Vorarbeiten vollendet waren, berief der Central-Ruder-Ausschuss im Jänner 1883 den zweiten deutschen Rudertag zum 18. März 1883 nach Köln ein, um auf demselben die Gründung des »Deutschen Ruder-Verbandes« vorzunehmen.

Zur Theilnahme an diesen Verhandlungen waren nur diejenigen Vereine berechtigt, welche entweder die auf dem ersten Rudertage zu Frankfurt am Main 1882 vorgeschlagenen »Allgemeinen Wettfahrt-Bestimmungen« bereits angenommen oder noch vor dem zweiten Rudertage ihr Einverständnis und die Annahme derselben erklärt hatten.

Auf dem Rudertage in Köln waren folgende 34 Vereine: Berlin: »Regatta-Verein« und »Ruder-Club«, Berncastel: »Ruder-Club«, Bingen: »Ruder-Verein«, Coblenz: »Ruder-Club« und »Ruder-Gesellschaft«, Köln: »Ruder-Club« und »Ruder-Gesellschaft«, Kreuznach: »Ruder-Verein«, Danzig: »Ruder-Club Victoria«, Düsseldorf: »Ruder-Verein«, Frankfurt am Main: Ruder-Gesellschaft »Germania«, Ruder-Gesellschaft »Sachsenhausen« und »Ruder-Verein«, Giessen: »Ruder-Gesellschaft«, Hamburg, »Allgemeiner Alster-Club«, »Norddeutscher Regatta-Verein«, »Ruder-Club«, Ruder-Club »Allemannia«, Ruder-Club »Fidelio«, Ruder-Club »Franconia-Deutschland«, »Germania-Ruder-Club«, »Harmonia-Ruder-Club« und Ruder-Club »La Favorite-Cäcilie«, Heidelberg: »Ruder-Club«, Ludwigshafen: »Ruder-Verein«, Mainz: »Ruder-Verein«, Mannheim: »Ruder-Club«, »Ruder-Gesellschaft« und Ruder-Verein »Amicitia«, München: »Ruder-Club am Starnbergersee«, Offenbach: Ruder-Gesellschaft »Undine« und »Ruder-Verein«, Wetzlar: »Ruder-Club« mit 63 Stimmen für 1166 Mitglieder anwesend, ausserdem hatten folgende 13 Vereine: Berlin: »Ruder-

Verein«, Cannstatt: Ruder-Verein »Neckar«, Dresden: Ruder-Gesellschaft »Albis«, Hamburg: Ruder-Club »Mathilde«, Hanau: »Ruder-Gesellschaft«, Heilbronn: Ruder-Gesellschaft »Schwaben«, Höchst: Ruder-Gesellschaft »Nassovia«, Karlsruhe: Ruder-Club »Salamander«, Magdeburg: »Ruder- und Segel-Club«, Oberrad: »Ruder-Gesellschaft«, Stettin: »Germania-Ruder-Club«, Wien: Ruder Club »Lia« und Ruder-Verein »Donauhort«, ihre Zustimmung zu dem Grundgesetz und den Allgemeinen Wettfahrt-Bestimmungen gegeben. Mit Annahme des Beschlusses, welcher folgenden Wortlaut hatte:

»Die anwesenden Vertreter der Ruder- und Regatta-Vereine erklären den Beitritt ihres Vereines zum »Deutschen Ruder-Verbande«, falls diese Erklärung nicht innerhalb vier Wochen widerrufen wird,«

war der Deutsche Ruder-Verband gegründet.

Der Deutsche Ruder-Verband liess es sich nunmehr besonders angelegen sein, den Rudersport in Deutschland zu verallgemeinern und durch Verleihung von Wanderpreisen an Regatta- und Ruder-Vereine zu heben. Zunächst schrieb in seinem Auftrage die Frankfurter Ruder-Gesellschaft »Germania« das deutsche Meisterschafts-Rudern im Einer für den 12. August 1883 in Frankfurt am Main aus, wozu ihr der 1882 gestiftete Meisterschaftspreis überwiesen wurde. Dieses Meisterschaftsrudern wird seither alljährlich vom Ruder-Verband veranstaltet.

Die späteren Jahre wurden dem Ausbau der Verbandsgesetze und der weiteren Entwicklung des Rudersportes gewidmet. Das Grundgesetz und die Allgemeinen Wettfahrt-Bestimmungen sind für sämtliche deutsche Ruder-Regatten von Bedeutung bestimmend gewesen, so dass es in Deutschland nur wenige Ruder-Vereine gibt, die dem Deutschen Ruder-Verbande nicht angehören.

Die im Jahre 1883 mit eingetretenen österreichischen Ruder-Vereine traten 1885 wieder aus, so dass der Deutsche Ruder-Verband nur in Deutschland ansässige Vereine umfasst. Die Entwicklung desselben lässt sich am besten aus nachfolgenden Zahlen feststellen. Der Deutsche Ruder-Verband zählte im Jahre 1883 47 Vereine und 1166 Mitglieder, fünf Jahre später, 1888, 12 Regatta-Vereine, 120 Ruder-Vereine mit 4494 ausübenden Mitgliedern, zehn Jahre später, 1893, 10 Regatta-Vereine, 126 Ruder-Vereine mit 5153 ausübenden Mitgliedern und 8949 unterstützenden Mitgliedern und endlich im Jahre 1896 11 Regatta-Vereine, 140 Ruder-Vereine mit 6794 ausübenden Mitgliedern und 10.283 unterstützenden Mitgliedern.

Die Geschäfte des Verbandes werden durch den aus 11 Mitgliedern bestehenden Ausschuss besorgt, ausserdem wurden folgende Rudertage abgehalten: I. 1882 zu Frankfurt a. M., II. 1883 zu Köln, III. 1884 zu Berlin, IV. 1885 zu Frankfurt a. M., V. 1887 zu Giessen, VI. 1889 zu Hamburg, VII. 1891

zu Leipzig und VIII. Cassel, IX. 1892 zu Mainz, X. 1894 zu Berlin, XI. 1896 zu Mannheim.

Im Jahre 1882 fand in Frankfurt a. M. der erste Kampf um die Meisterschaft von Deutschland statt, aus dem Achilles Wild als Sieger hervorging. Achilles Wild behauptete den deutschen Meistertitel siegreich bis 1888, dann zog er sich von den Einser-Kämpfen zurück. Doch ist Wild mit mehr als 100 Siegen jedenfalls der weitaus erfolgreichste Ruderer, den nicht nur Deutschland, sondern der ganze Continent bislang aufzuweisen hat.

Die Fortschritte des Rudersports in Deutschland, namentlich aber die Leistungen des Achilles Wild, lenkten die Aufmerksamkeit der englischen Ruderkreise auf Deutschland. Im Jahre 1884 erschien zum ersten Male der »Thames Rowing Club« auf der Hamburger Regatta, bei der er einen schönen Sieg im Vierer davontrug. Dagegen spielten die deutschen Ruderer Jean Bungert und Dr. W. R. Patton auf der Henley-Regatta eine sehr schlechte Rolle, und nicht viel besser erging es 1886 in Henley dem Vierer des Berliner Ruder-Club. In Hamburg hielten sich die Deutschen um so besser gegen die Engländer. Der »Thames Rowing Club« gewann zwar den Vierer sehr leicht, im Achter musste er seinen Sieg über den Berliner Ruder-Club überaus schwer erkämpfen, und im Alster-Pokal unterlag der Engländer Hughes gegen Emil Döring.

Emil Döring war nächst Achilles Wild der bedeutendste Ruderer Deutschlands. Im Jahre 1888 ging Döring nach Henley, wo er in den Diamond Sculls mit dem Vertheidiger, Guy Nickalls, schon im Vorrennen zusammentraf. Döring hielt sich lange sehr gut, dann aber kippte sein Boot in Folge einer Collision um, und damit wurden des Deutschen Aussichten in den Wellen begraben. Auf der Frankfurter Regatta desselben Jahres traf Döring in zwei Einser-Rennen mit Achilles Wild zusammen und wurde beide Male erst nach schärfstem Kampfe von dem »Altmeister« geschlagen.

Waren die Expeditionen der Deutschen nach England stets erfolglos geblieben, so war ihnen dafür in Wien das Glück umsomehr hold. 1886 gewann der Frankfurter F. Leux die Meisterschaft von Oesterreich, 1887 holte sich die Frankfurter »Germania« den grossen Wiener Wanderpreis, und 1892 und 1893 fiel die Meisterschaft von Oesterreich wieder an zwei deutsche Ruderer, an die Ulmer Anton Rummel und Fritz Miller. Fritz Miller hat seitdem für Deutschland die Amateur-Eigenschaft verloren, da er als Mitglied eines Brüsseler Vereines um einen Geldpreis gestartet ist. Hierdurch für die deutschen Regatten lahm gelegt, startete Miller später nur noch ab und zu im Auslande und gewann im Jahre 1895 in Ostende die Meisterschaft von Europa.

Im letzten Jahrzehnt hat sich in Deutschland die Zahl der Ruder-Vereine bedeutend vermehrt,

ebenso die Zahl der Regatten, welche von Jahr zu Jahr an Bedeutung gewinnen. Der Rudersport in Deutschland hat sich aber auch die Gunst höchster Kreise erworben. Von Kaiser Wilhelm I. stammt noch der Emser Kaiserpreis, Kaiser Friedrich hat den Wanderpreis der Berliner Regatta gestiftet, Kaiser Wilhelm II. hat für Frankfurt a. M. einen Wanderpreis, ausserdem aber auch für die Regatten in Hamburg, Kiel, Stettin, Bremen und für die Regatta der Ruder-Vereine an der oberen Donau kostbare Ehrenpreise gespendet. Viele deutsche Fürsten sind dem Beispiele des Kaisers gefolgt, und auch seitens zahlreicher Städte sind den deutschen Ruderern schöne Siegeszeichen verliehen worden.

In Oesterreich ist von einer derartigen Unterstützung der Rudersache bis jetzt nichts zu berichten. Nur der Jockey-Club, sowie die Stadt Wien geben alljährlich je einen Ehrenpreis für die Wiener Regatta.

Vom Jahre 1891 an machte sich immer mehr ein Ausgleich der Leistungen der Mannschaften von Nord- und Süddeutschland geltend, und von Jahr zu Jahr wechseln die Erfolge der einzelnen Vereine.

Nachdem Achilles Wild im Jahre 1888 zum letzten Male den Titel eines »Meisterruders von Deutschland« erfolgreich vertheidigt hatte, ging derselbe 1889 an Emil Döring über, der auch 1890 Meister blieb. In den beiden nächsten Jahren nahm

auch Döring an dem Meisterschaftskampfe nicht theil, und so konnte sowohl 1891 als auch 1892 Paul Wolff vom Stettiner Ruder-Club »Germania« den Sieg davontragen. 1893 wurde das deutsche Meisterschaftsrudern wieder von Emil Döring, 1894 von Albert Rübsamen von der »Giessener Ruder-Gesellschaft«, 1895 von Heinrich Schopmann von der »Hamburger Allemannia« und 1896 von W. Klebahn vom »Bremer Ruder-Verein« gewonnen.

Die wechselseitige Beschickung der Regatten Süd- und Norddeutschlands zeitigte ihre guten Früchte, und so gibt es jetzt in beiden Hälften des Reiches eine Reihe von Ruder-Clubs, deren Namen in den weitesten Kreisen bekannt sind.

In den letzten Jahren mehrten sich auch die Vertreter des Auslandes, die bei deutschen Regatten zu Gast erschienen. Besonders sind es Hamburg und Frankfurt a. M., welche sich des regelmässigen Besuches hervorragender ausländischer Mannschaften zu erfreuen haben.

Im Jahre 1891 waren der »Thames Rowing Club«, der »London Rowing Club« und der Amsterdamer Studenten-Ruder-Verein »Nereus« in Hamburg vertreten. Während der »Thames Rowing Club« die beiden ersten Vierer sicher gewann, holte der »London Rowing Club« das Achter-Rennen, hart bedrängt von »Thames Rowing Club« und der »Favorite-Hammonia«. »Nereus« gewann das Dollenvierer-Rennen.

Zu einem glänzenden Ereignisse gestaltete sich die aus Anlass des 50jährigen Bestehens des Allgemeinen Alster Clubs veranstaltete Hamburger Jubiläums-Regatta. Zu derselben waren ausser den hervorragendsten deutschen Ruder-Vereinen auch der »Thames Rowing Club« aus London eingetroffen. Während derselbe aber sonst stets mit reicher Siegesbeute nach England zurückkehren konnte, versagte er dieses Mal fast auf der ganzen Linie. Er unterlag im Vierer und Achter und vermochte nur knapp das Zweier-Rennen zu gewinnen. Im Vierer wurde er von der Hamburger »Favorite-Hammonia« geschlagen. Im Hammonia-Preis, den wieder »Favorite-Hammonia« gewann, kam er erst an fünfter Stelle ein, und im grossen Achter-Rennen wurde er vom Berliner Ruder-Club und dem Ersten Kieler Ruder-Club mit Ueberlegenheit abgefertigt. Es war zum ersten Male den Deutschen gelungen, einen hervorragenden englischen Ruder-Club in einem Entscheidungsrennen im mehrrudrigen Boote zu besiegen.

In den Jahren 1894, 1895 und 1896 nahmen hervorragende holländische Vereine, der Studenten-Ruder-Verein »Nereus« und der Ruder-Club »de Hoop«, beide aus Amsterdam, sowie der Studenten-Ruder-Verein »Triton« aus Utrecht, an der Regatta in Frankfurt und Ems theil. Diese Vereine erwiesen sich den besten deutschen Mannschaften als ebenbürtig, und die Utrechter konnten u. A. den von der Frankfurter »Germania« seit 18 Jahren siegreich

vertheidigten Emser Kaiserpreis 1896 nach den Niederlanden entführen.

In Oesterreich-Ungarn waren die Schicksale des Rudersports nicht die gleichen wie in Deutschland. Im Beginne der Achtzigerjahre nahm zwar die Sache einen entschiedenen Aufschwung, nach einigen Jahren trat jedoch ein Stillstand ein, der erst in der allerletzten Zeit überwunden wurde.

Im Herbste 1881 wurde der »Wiener Regatta-Verein« gegründet, der seit 1882 alljährlich in Wien eine Regatta veranstaltet, die in den letzten Jahren in einem Stromrudern eine Ergänzung gefunden hat. Später bildete sich auch ein österreichisch-ungarischer Ruder-Verband, der aber nicht allzu lange bestand, sondern sehr bald in eine Reihe von Provinz-Verbänden zerfiel.

Die Meisterschaft von Oesterreich, gegründet 1882, gewann Heinrich Hintermann, der Sieger der Meisterschaft auf der Donau 1881, zunächst zwei Jahre nach einander. 1884 verlor Hintermann durch einen Zusammenstoss seine Aussichten, so dass Leopold Frey den Meistertitel erringen konnte, aber sofort im nächsten Jahre nahm Hintermann für diese Niederlage Revanche. Im Jahre 1886 siegte in dem Meisterschaftskampfe der Frankfurter F. Leux, der sich bereits im Jahre vorher vergeblich um den Meistertitel beworben.

Im nächsten Jahre unterlag F. Leux gegen den Wiener Louis Hoffmann von der »Lia«, der den Meistertitel auch 1888 behauptete. Die »Lia« spielte

damals unter den Wiener Clubs überhaupt die führende Rolle, ihre Mannschaften 'dominirten in allen grösseren Rennen.

Im Jahre 1886 war mit Leux auch A. Meixner von der Frankfurter »Germania« nach Wien gekommen, und die beiden deutschen Ruderer holten sich ein Doppel-Zweier-Rennen. Ein Jahr später sandte die Frankfurter »Germania« einen Vierer ohne und einen mit Steuermann nach Wien, in dem ausser Achilles Wild und Ferd. Leux noch Herm. Stassny, Al. Waltz (Schlag) und G. Hagemann (Steuer) sassen.

Der Vierer ohne Steuermann siegte im Grossen Wiener Wanderpreis, der Vierer mit Steuermann im Preis der Stadt Wien, Wild und Leux gewannen das Doppel-Zweier-Rennen.

Von 1888 an blieben die Wiener Ruderer eine Zeitlang unter sich, die Regatten auf der Donau gingen auffällig zurück. 1889 gewann der Wiener Albert Mettler, 1890 und 1891 der Brünner Carl Schwab die Meisterschaft von Oesterreich. In die übrigen Rennen theilten sich die drei grössten Wiener Vereine »Lia«, »Donauhört« und »Pirat«.

Erst das Jahr 1891 brachte einen neuen Aufschwung. In diesem Jahre erschienen wieder ungarische Ruderer in Wien, und zwar Herren vom Budapest »Neptun«, die diesmal aber eine hervorragende Rolle spielten und mehrere schöne Siege errangen. Die »Neptunen« waren von nun an getreue Gäste der Wiener Regatten, bei welchen ihnen reiche Ehren beschieden waren.

So gewannen sie 1891 den Grossen Wiener Wanderpreis und behaupteten denselben durch vier Jahre. Im Jahre 1895 wurde die »Neptun«-Mannschaft in diesem Rennen geschlagen, im nächsten Jahre kamen die Ungarn nicht mehr nach Wien.

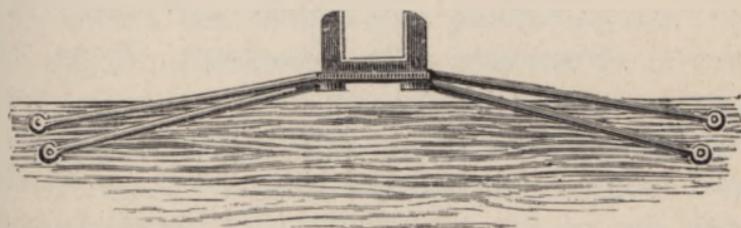
Die Jahre 1892 und 1893 waren überhaupt die glanzvollsten in der neueren Epoche des Rudersports in Oesterreich. In diesen Jahren erschienen auf den Wiener Regatten ausser den ungarischen auch noch deutsche Ruderer aus Ulm, von denen 1892 Anton Rummel und 1893 der nachmalige Europa-Meister Fritz Miller die Meisterschaft gewann. 1894 holte sich wieder C. Schwab im Walkover die Meisterschaft, 1895 fiel der Meistertitel an C. Palliardi und 1896 an Carl Kurz.

Im Allgemeinen steht der Rudersport in Oesterreich-Ungarn nicht auf gleicher Höhe mit dem deutschen, und dieser wieder ist dem englischen doch noch lange nicht ebenbürtig, so dass England immer noch die führende Rolle im Rudersport einnimmt. Dies gilt jedoch nur von Amateurruderern, auf dem Gebiete des Berufs-Rudererthums ist England sowohl von Amerika als auch von Australien überholt und in die dritte Reihe zurückgedrängt worden. Die neue Welt hat die beiden grössten Heroen des Ruderthums gestellt, Amerika: Edward Hanlan, Australien: William Beach. Die Thaten dieser beiden grössten Ruderer, welche die Welt jemals besessen, finden ihre Würdigung in einem eigenen Capitel dieses Buches.

DER AUSLEGER.

Der Ausdruck »Ausleger« — »Austräger« — (»Outrigger«) bezeichnet im engeren Sinne jenes kleine eiserne Stangengerüst, das an der Aussenseite eines Bootes neben dem Sitze des Ruderers befestigt ist und in welches das Ruder eingelegt wird. (Fig. 1.) Sprachrichtiger und sinngemässer ist wohl die Benennung »Austräger«, die in Oesterreich sehr verbreitet ist;

Fig. 1.



in Deutschland ist aber nun einmal die Bezeichnung »Ausleger« in Gebrauch und auch von den officiellen Kreisen angenommen.

Im Verlaufe der Zeit hat man diesen Namen auf das ganze Boot übertragen, und so nennt man

heute -- im weiteren Sinne des Wortes -- überhaupt alle Boote, welche mit Auslegern ausgerüstet sind, auch »Ausleger« kurzweg, anstatt »Auslegerboote«.

Der »Ausleger« darf wohl als die grösste und bedeutendste Erfindung bezeichnet werden, welche je auf dem Gebiete des Rudersports ersonnen ward. Das Erscheinen des »Auslegers« rief eine förmliche Revolution in der Ruderwelt hervor, und von seinem Eintritt in die Arena datirt eine ganz neue, eine glänzende Aera für diesen Sport.

Die Erfindung des »Auslegers« wird gewöhnlich dem renommirten und um die Entwicklung des Bootbaues hochverdienstvollen Bootbauer Henry Clasper von Newcastle on the Tyne zugeschrieben, doch geschieht dies, wie aus der nachfolgenden authentischen historischen Darstellung hervorgeht, nicht mit Recht.

Die ersten Ausleger, die bei einem Wettrudern in Gebrauch kamen, erschienen auf einem Boote Namens »Diamond« von Ouseburn (Tyne-side), welches gegen die »Fly« von Scotswood-on-Tyne im Jahre 1828 startete. Die Ausleger dieses »Diamond« waren nichts weiter als ganz kunstlose kurze Holzstücke, die an der Aussenseite des Bootes befestigt waren, und in ihrer ungeschlachten Form und mangelhaften Ausführung wohl noch keinen grossen Vortheil bieten mochten, aber zweifelsohne doch schon den thatsächlichen Anbeginn der später so tief eingreifenden und alles Bisherige über den Haufen werfenden Neuerung repräsentirten.

Diese ersten Ausleger waren von Anthony Brown aus Ouseburn erdacht und von Ridley, einem Bootbauer jener Zeit, verfertigt worden.

Gleich nach Bekanntwerden dieser neuen Erfindung — und zwar noch in demselben Jahre — nahm aber auch Frank Emmet dieselbe für sich in Anspruch, indem er ein Boot vorwies, an welchem gleichfalls schon primitive Ausleger angebracht waren. Es ist nun heute wohl kaum mehr möglich, zu entscheiden, wem von diesen Beiden die Ehre der Priorität der Erfindung gebührt, oder ob, was ja auch nicht ganz unmöglich wäre, etwa Beide gleichzeitig auf dieselbe Idee gekommen seien. So viel steht aber fest, dass der von Emmet im Jahre 1830 erbaute »Eagle« das erste Boot war, das eiserne Ausleger trug.

Von da an kamen die Ausleger im ganzen Norden Englands, auf den Flüssen Tyne und Wear, in allgemeine Aufnahme, und jedes der damaligen schweren altmodischen Rennboote wurde mit Auslegern versehen.

Als im Jahre 1834 von der Universität zu Durham eine Regatta veranstaltet wurde, liess man zu derselben sechsrudrige Boote von Searle in London kommen, wo man den Ausleger noch nicht beachtete. Diese Sechsrüder, obgleich vortrefflich gebaut, erwiesen sich aber selbstverständlich als nicht mehr concurrenzfähig gegen die im Norden selbst gebauten Ausleger, und man trennte daher die Rennen damals zum ersten Male in

zwei Kategorien: Für Cutters (Nicht-Ausleger) und Gigs (so nannte man damals speciell die Ausleger).

Noch hielten sich in Folge dieser für die alten Boote geschaffenen Schutzwehr die Nicht-Ausleger eine lange Zeit in den Hauptrennen aller Regatten jener Epoche, bis endlich die mit den von Clasper erbauten und schon vervollkommneten Auslegerbooten in den Jahren 1844 und 1845 errungenen glänzenden Siege in der grossen Thames-National-Regatta alle Zweifel in den bis dahin nicht genügend erkannten Werth des Auslegers mit einem Male behoben und diesem grossen Fortschritte zum allgemeinen Durchbruche verhalfen.

Der enorme Effect, den der Ausleger auf die Weiterentwicklung des Bootbaues ausüben musste, indem er den Impuls zu einer bis dahin gar nicht für möglich gehaltenen Vervollkommnung und Verfeinerung der Boote gab, äusserte sich nun sofort in zwei Richtungen ganz besonders: Erstens in der Verschmälerung der Boote und zweitens in der Verringerung ihres Gewichtes — zwei Factoren, die beide gleichmässig dazu beitrugen, die Schnelligkeit der Boote zu erhöhen und die zu ihrer Vorwärtsbewegung nöthige Anstrengung zu vermindern, in zwei Worten ausgedrückt: Der Ausleger bedeutete gleichzeitig Kraftersparniss und Geschwindigkeitszunahme.

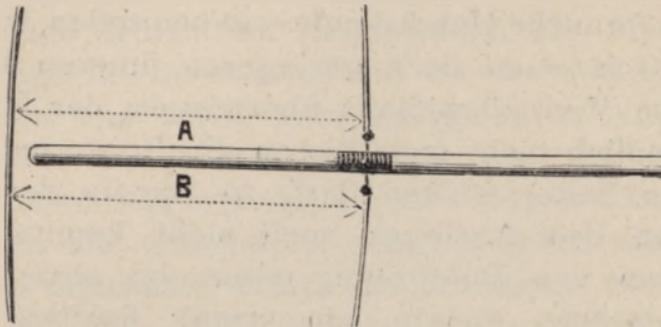
Beides muss jedem Laien einleuchten, wenn er die Zeichnungen auf Seite 40 und 41 betrachtet.

Nachdem lange Ruder vortheilhafter sind als kurze, der innere kurze Hebel des Ruders aber in einem gewissen Verhältnisse zu dem äusseren steht und beispielsweise bei einem 400 Cm. langen Ruder mindestens 105 Cm. betragen muss, wenn sich nicht beim Gebrauche Uebelstände ergeben sollen, welche den durch einen noch geringeren inneren Hebel erzielten Vortheil weitaus überwiegen, der Rudergriff endlich nicht ganz bis an die Bordwand (der anderen Seite) reichen darf, so war in der Zeit, da man den Ausleger noch nicht kannte, das Minimum von Bootbreite, unter das man nicht heruntergehen konnte, ein streng fixirtes: Das Boot musste so breit sein, als die innere Hebellänge des Ruders erforderte; bei einer Gesamtlänge des Ruders von vier Metern und einer respectiven Länge des Innenhebels von 105 Cm. — also 106—108 Cm. Und das war auch die Breite der meisten Rennboote jener Zeit. Ein Boot unter 105 Cm. gab es nicht.

Indem nun der Erfinder des Auslegers den Auflagepunkt des Ruders, der bis dahin stets nur in der Linie der Bordwand lag, von der letzteren trennte, erschien ein höchst interessantes und schwieriges Problem gelöst: Es wurde mit einem Male die Bootbreite ganz unabhängig von der Ruderlänge gemacht und dadurch die Möglichkeit geschaffen, die Breite des Bootes zu verringern und dennoch die nöthige innere Hebellänge für die Ruder zu bewahren.

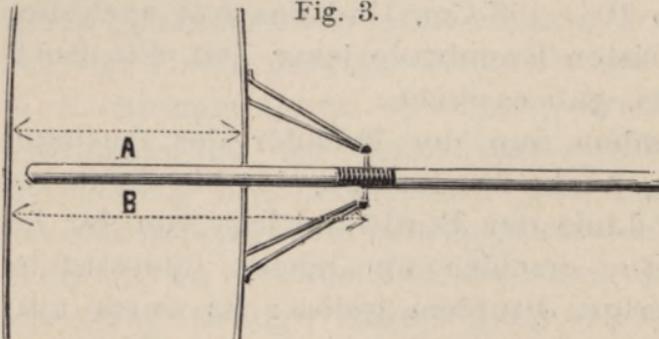
In Figur 2 sehen wir ein altmodisches Boot (Dollenboot). Die Bootbreite A ist bei demselben um $1\frac{1}{2}$ —4 Cm. grösser als die Länge des inneren

Fig. 2.



Hebels des Ruders — sie ist vollkommen identisch mit dem Abstände des Ruderstützpunktes von der gegenüberliegenden Bordwand.

Fig. 3.

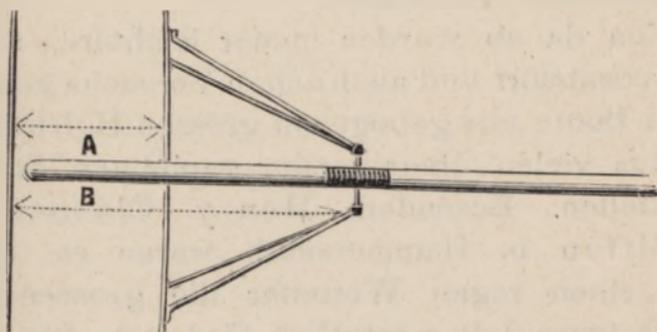


In Figur 3 sehen wir ein Auslegerboot mit kurzem Ausleger. Der Innenhebel des Ruders, der Abstand des Ruderstützpunktes von der gegenüberliegenden Bordwand (B) ist gleich geblieben.

— Die Breite des Bootes (A) hat sich aber verringert.

In Figur 4 sehen wir ein sehr schmales Boot mit sehr langen Auslegern — ein modernes Rennboot. Die Entfernung des Ruderstützpunktes von der gegenüberliegenden Bordwand und damit die Länge des Ruderhebels (B) ist noch immer dieselbe, die Bootbreite (A) aber ist auf ein Minimum, auf einen Bruchtheil der ursprünglichen reducirt.

Fig. 4.



Diese drei Zeichnungen, welche die mechanische Wirkung des Auslegers und seine physikalischen Vortheile veranschaulichen, versinnlichen gleichzeitig im Grossen den Entwicklungsgang, den der Bootbau seit jener Zeit, wo Clasper den Ausleger adoptirte, bis zum heutigen Tage in Bezug auf die Breitendimensionen genommen hat. Allerdings ging es damit nicht so rasch, und es bedurfte der Versuche und Erfahrungen, der Praxis

und der Uebung durch Jahrzehnte, bis man zu der Minimalbreite der heutigen Rennboote gelangte, die einzig und allein in der Rücksicht auf die Tragfähigkeit des Bootes und auf die Breite des menschlichen Gesässes ihre Schranken findet.

Wie wir schon oben bemerkt, ging nun mit der Verringerung der Breite auch eine Verminderung des Gewichtes der Boote Hand in Hand, die durch feinere Ausarbeitung erzielt wurde. Bis zum Jahre 1845 waren alle Boote verhältnissmässig sehr massiv gebaut worden, wie etwa heute ein sehr schweres Dollenboot.

Von da ab wurden immer leichtere, zartere Boote construirt und auch schon Versuche gemacht, glatte Boote aus gebogenen grossen Holzblättern, statt aus vielen übereinander genieteten Streifen, herzustellen. Besonders Henry Clasper und W. Biffen in Hammersmith waren es, welche durch einen regen Wetteifer die grossen Fortschritte jener Zeit wesentlich förderten. Sie waren es auch, welche zuerst bei den Rennbooten den bis dahin für unerlässlich erachteten Aussenkiel wegliessen.

Im Jahre 1846 kam der Ausleger schon zum ersten Male in dem Wettkampfe der Universitäten Oxford und Cambridge zur Verwendung, und im Jahre 1857 wurde dieses grosse Match zum ersten Male in Booten ohne Aussenkiel gerudert.

Jedenfalls war es nur der Ausleger, der die enormen Fortschritte des Bootbaues ermöglichte,

die seit dem Jahre 1845 gemacht wurden, und ohne die Erfindung des Auslegers ständen wir sicherlich heute noch auf dem nämlichen primitiven Standpunkte jener kaum mehr als drei Jahrzehnte verflossenen, uns aber schier schon vorsündfluthlich dünkenden Epoche, in der ein 107 Centimeter breiter und 150 Kilogramm schwerer Vierer für ein keckes, leichtes Rennboot galt.

DER BEWEGLICHE SITZ.



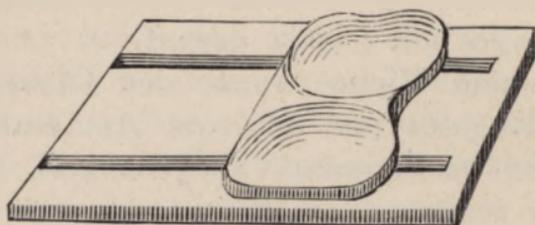
ine Erfindung von zwar nicht solch' enormer Tragweite, wie jene des Auslegers, aber immerhin von grosser Bedeutung und von mächtigem Einfluss auf das ganze Ruderwesen ist der Gleitsitz (sliding seat). jetzt Rollsitze, eine Erfindung, welche, ohne die Dimensionen der Boote zu alteriren, die Leistungsfähigkeit in Bezug auf Schnelligkeit bedeutend erhöht.

Der Gleitsitz ist, wie schon sein Name besagt, ein beweglicher Sitz und besteht ganz einfach aus einem kleinen beweglichen Bänkchen, das auf zwei der Längsachse des Bootes parallel laufenden Schienen aufliegt und sich innerhalb des Spielraumes dieser Schienen mit dem Ruderer vor- und zurückbewegt. (Fig. 5 und 6.)

Der Gleitsitz ist in England im Jahre 1871 aufgetaucht, ist aber eigentlich schon viel älter und stammt aus Amerika. Sein Erfinder ist ein amerikanischer Ruderer, Mr. J. C. Babcock vom »Nassau Boat Club« in New-York, welcher laut Nachweis im »American Oarman's Manual« vom 14. December 1870 und in dem New-Yorker Sport-

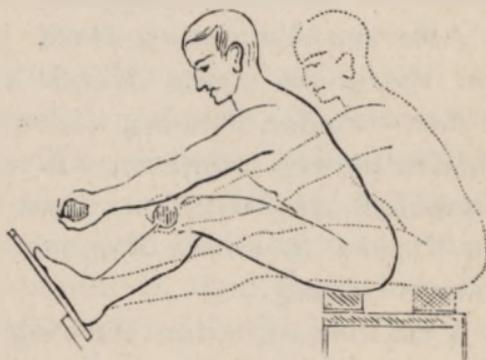
blatt »Spirit of the Times« vom 12. December 1872 den ersten beweglichen Sitz schon im Jahre 1857 an einem Ruderboot anbrachte, welches er sich

Fig. 5.



zu jener Zeit in Chicago erbaute und das »Experiment« getauft wurde. Merkwürdigerweise hielt er dieses »Experiment« für ein solches ohne praktischen Werth und legte der Sache weiter

Fig. 6.



kein Gewicht bei, so dass sie wieder ganz einschloß. Im Jahre 1861 versuchte es nun der grosse amerikanische Sculler Walter Brown mit einem Gleitsitz. Er liess sich einen solchen in einem

Renn-Einser anbringen und fand die Erfindung sehr bedeutend. Nichtsdestoweniger verzichtete er später wieder auf ihren Gebrauch, doch nur auf kurze Zeit. Im Jahre 1870 holte er den Gleitsitz wieder hervor, gab ihn für seine Erfindung aus und verlangte ein Patent darauf.

In einem Vierer wurde der Gleitsitz zuerst bei der Regatta der »Hudson Amateur Rowing Association« zu Pleasant Valley benützt. Von da an machte er rasch seinen Weg durch ganz Amerika.

In England wurde der erste Gleitsitz gleichfalls schon im Jahre 1870, und zwar in einem Rennbote von Mr. O. Birch in King's Lynn, angebracht, mit welchem Boote derselbe an der Regatta on the Eau Brink Cut in jener Saison theilnahm.

Im Jahre 1871 erschien schon die Tyne-Mannschaft, die im vorhergegangenen Jahre den Gleitsitz in Amerika kennen gelernt hatte, mit demselben im Vierer in einem Match am 22. November, und der »London Rowing Club« hatte denselben gleichfalls bereits adoptirt, als er im Juni 1872 die Mannschaft des »Atalanta Boat Club« von New-York zu Putney in einem Rennen für Vierer ohne Steuermann schlug.

Ebenso kam der »London Rowing Club« im selben Jahre nach Henley mit einem Achter, der mit Gleitsitzen ausgerüstet war. Er gewann damit dortselbst den Grand Challenge Cup.

Im Jahre 1873 wurde der Gleitsitz zum ersten Male im Oxford-Cambridge Universitäts-Rennen

benützt, und bald darauf kam bei keinem Rennen mehr ein Boot zum Start, das nicht damit versehen war.

Die Idee des Gleitsitzes ist eine höchst einfache, und die Praxis, nicht mit fixem Sitz zu rudern, ist seltsamerweise viel älter als die Erfindung des Gleitsitzes, so dass man eigentlich mit Recht behaupten kann, der Vortheil eines beweglichen Sitzes sei längst vielen guten Ruderern bekannt gewesen und von ihnen — so gut es eben ohne mechanische Nachhilfe möglich war — sogar in der Praxis ausgebeutet worden. Der verehrliche Leser, dem diese letzte Behauptung vielleicht nicht ganz einleuchten mag, wird mich gleich verstehen.

Es ist längst durch eine Jahrzehnte lange Praxis und Erfahrung festgestellt, dass ein vergleichsweise langsames Tempo beim Rudern, also von etwa 34, höchstens 36 Zügen in der Minute, mehr ausgibt, wenn der Ruderer recht weit ausgreift und die Züge recht lang durchzieht, als ein schnelleres Zeitmaass von etwa 40 bis 42 oder noch mehr Zügen, welche aber unmöglich so lang sein können, weil für sie nicht so viel Zeit bleibt. In dem Bestreben also, recht weit auszugreifen und sich recht weit vorzulegen, geschieht es auf dem fixen Sitze unwillkürlich, dass man beim Vorgreifen auch mit dem Gesässe auf dem Sitze nach vorwärts- und beim Anziehen dann wieder zurückrutscht, wenn der Sitz recht glatt ist und das Beinkleid nicht an demselben sich anklebt.

Solche Ruderzüge geben dann, da sie um das, was man mit vorgerutscht ist, länger sind, fühlbar mehr aus, der Zug am kurzen Hebel des Ruders wird um die betreffenden acht, zwölf, fünfzehn Centimeter länger, was sich für den äusseren langen Hebel auf mehr als das Dreifache multiplicirt und in einem längeren Drucke des Ruderblattes auf's Wasser und schliesslich in einem rascheren Vorwärtskommen des Bootes zum Ausdrücke gelangt.

Diese Beobachtung, von deren Richtigkeit man sich heute noch in jedem gewöhnlichen Boote mit fixem Sitze überzeugen kann, machten viele gute Ruderer im Verlaufe ihrer Praxis — ich sage speciell gute Ruderer, weil nur solche sie machen konnten, die wirklich bestrebt waren, sich auf's Möglichste zu strecken und ihren Zügen die grösste erreichbare Länge zu geben.

Das führte nun dazu, dass alle diese Ruderer mehr oder weniger einen »sliding stroke« prakticirten, lange bevor der specielle Sitz dazu erfunden war — allerdings nur »on the buckskin and butter plan«, wie die Amerikaner das Verfahren nannten, den spiegelglatt lackirten Sitz reichlich mit Butter einzuschmieren, sich mit einer bockledernen Hose darauf zu setzen und dabei ebenso hin- und herzufahren, wie mit dem nachherigen Gleitsitz.

Schon Robert Chambers, der einstige Meister von England, arbeitete in seinem grossen Match im Jahre 1865 gegen Henry Kelley »sliding«

(gleitend) auf einem mit Fett geschmierten Sitze.

Auch Seife kam zu diesem Zwecke vielfach in Gebrauch.

Die berühmte Tyne-Mannschaft des Jahres 1870 ruderte gleichfalls und ganz systematisch »sliding« auf ihren fixen Sitzen. Als die Engländer nun in Amerika den Gleitsitz sahen, schien ihnen dieser ein anderes Ei des Columbus — man schämte sich fast, nicht selbst auf diese Idee gekommen zu sein und für eine Erfindung, die man ja gleichfalls gemacht, nicht längst die technische Lösung, das mechanische Mittel gefunden zu haben!

Aehnlich erging es auch dem Schreiber dieses Buches, der schon seit dem Jahre 1866 bei allen Gelegenheiten, wo er die äusserste Leistung erzielen wollte, zum »Rutschen« griff und deshalb in ein Rennboot niemals eine Sitzdecke nahm.

Während aber Babcock, der Erfinder des Gleitsitzes, wie er selbst zugibt, durch seinen Apparat nur ein angenehmes »Rutschen« ermöglichen und die selbst auf dem bestgefetteten fixen Sitze immerhin noch sehr bedeutende Friction beseitigen, respective auf ein Minimum reduciren, endlich ein Seitwärtsrutschen oder Abrutschen aus der Längsachse des Bootes unmöglich machen wollte, was er ja auch in vollem Maasse erreichte, schuf er, ohne es auch nur zu ahnen, mittelst seiner Erfindung noch einen zweiten, und zwar colossalen Vortheil für den Ruderer.

Während nämlich früher die ganze Action des Ruderns auf Kosten des Oberleibes, und zwar der Arme, der Schulter-, der Rücken- und der Lendenmuskeln, bestritten werden musste, führt nun der Gleitsitz auch die Beine in's Treffen, entlastet den Oberkörper durch Uebertragung eines Theiles der Arbeit auf die Schenkel und ermöglicht es den Streckmuskeln der letzteren, die früher nur als fixe Stemmstützen ziemlich passiv blieben, sich an der Arbeit zu betheiligen und nicht nur einen Theil der Gesamtleistung zu übernehmen, sondern auch diese wesentlich zu erhöhen.

Der Vortheil, den der Gleitsitz bewirkt, besteht also in kurzen Worten präcisirt: In der Verlängerung des Zuges und in der Verwerthung der Beine — zwei Factoren, deren jeder für sich schon bedeutend genug wäre, um dem Gleitsitz den Werth einer höchst wichtigen Neuerung zu verleihen, deren Zusammentreffen ihn aber zu einem geradezu epochalen Fortschritte stempelt.

In dieser Hinsicht sind die Versuche vom höchsten Interesse, welche seinerzeit (1873) der überaus rührige und sachverständige Präsident des »London Rowing-Club«, Mr. F. S. Gulston, persönlich einer der ausgezeichnetsten Ruderer und eine der ersten Fach-Autoritäten Englands, mit Mr. L. P. Brickwood, einem gleichfalls ausgezeichneten Ruderer und Mitglied desselben Clubs, anstellte, um durch äusserst sorgfältige und gewissenhafte Messungen den thatsächlichen Unterschied

zwischen den Leistungen gleicher Kräfte mit und ohne Gleitsitz zu ermitteln und auf diese Weise den effectiven Werth des letzteren ganz ziffermässig festzustellen.

Mr. Gulston war zu jener Zeit schon einer der besten, vielleicht der beste »slider« des Landes, während Mr. Brickwood, obgleich in früheren Tagen ein gefeierter Sculler, den neuen Apparat noch gar nicht versucht hatte, weil er das Rudern seit längerer Zeit ganz aufgegeben hatte.

Die Versuche wurden damit begonnen, dass sich Mr. Brickwood zum ersten Male in ein Rennboot mit einem Gleitsitz setzte. Obgleich er nun seit längerer Zeit ganz ausser Praxis gewesen war und ihm in diesem Boote das Stemmbrett zu kurz war, fand er sich nach wenigen Minuten im Gebrauche des Gleitsitzes zurecht und kam sofort zu der klaren Ueberzeugung von der bedeutenden Superiorität des beweglichen vor dem fixen Sitze. Es wurde vor Allem constatirt, dass bei richtigem Gebrauche der Fussriemen der Sitz beim Ausgreifen mit vorgehe und beim Durchziehen des Ruders durch Strecken der Beine wieder in seine Ausgangsstellung zurückkehre. Ebenso wurde constatirt, dass ein längerer Zug sich mit weniger Anstrengung erzielen lasse, als auf dem festen Sitze.

Der nächste Versuch bestand darin, dass man ein starkes vierriemiges Boot auf dem Lande auf den Kiel stellte und so befestigte, dass es möglich

war, dasselbe zu besteigen und die Ruderbewegung auszuführen.

Mr. Gulston setzte sich nun auf den mit einem Gleitsitze versehenen zweiten Platz, legte das Ruder ein und machte ein ganz correctes langes Tempo in der Luft, bei welchem die Bewegung des Ruderblattes auf dem Boden markirt und somit die Länge des Zuges ermittelt wurde. Hierauf wurde das Ruder genau in der Mitte der Gabel und ganz senkrecht auf die Längsachse des Bootes ausgelegt, der Punkt notirt, wo das Blatt des Ruders in dieser Stellung zu stehen kommt, und so die Mitte des Zuges gefunden. Nun wurden die Distanzen gemessen, und es ergaben sich folgende Resultate: Die ganze Länge des Zuges betrug beim Gebrauch des Gleitsitzes 3·50 Meter. Die erste Hälfte des Zuges, d. i. die Entfernung vom Anfangspunkte des Zuges bis zur Mitte desselben, nämlich dem Momente, wo das Ruder genau senkrecht zum Boote steht, betrug 1·95 Meter. Die zweite Hälfte von der Mitte zum Ende maass 1·55 Meter. Und zwar repräsentiren diese Ziffern nicht die Länge der Bogenlinie, welche das Ruderblatt beschreibt, sondern die Länge jener geraden Linie, die sich ergibt, wenn man den Anfangs- und den Endpunkt des Zuges miteinander verbindet.

Nun wurde der Gleitsitz entfernt, das Stemm-brett weiter gestellt, und Mr. Gulston wiederholte dieselbe Procedur auf dem festen Sitze. Das Resultat war höchst eigenthümlich.

Der Zug begann auf genau demselben Punkte wie vorher, aber seine Gesamtlänge war nur 3.15 Meter, somit um 35 Centimeter kürzer als bei jenem auf dem Gleitsitze. Die Entfernung vom Anfange bis zur Mitte betrug 1.94 Meter, somit nur um einen Centimeter weniger, die zweite Hälfte des Zuges jedoch nur 1.21 Meter, folglich um 34 Centimeter weniger als vorher.

Es ergab sich somit hieraus das unerwartete Factum, dass der Vorgang beim Ausgreifen mit oder ohne Gleitsitz beinahe ganz gleich ist, und dass der Gleitsitz, anstatt, wie es den Anschein hat, und wie man auch ursprünglich geglaubt hatte, die Reichweite zu vergrössern und ein Weiterausgreifen zu ermöglichen, die erste Hälfte des Zuges gar nicht alterirt, dagegen aber den zweiten Theil um ein höchst Beträchtliches, nämlich um ungefähr 40 Centimeter verlängert.

Der factische Unterschied in der Schnelligkeit zweier Boote mit und ohne Gleitsitz auf dem Wasser beträgt aber nicht blos 40 Centimeter per Zug (obgleich das allein schon eine gewaltige Differenz repräsentirt), sondern weit mehr, da ja der Einfluss des Bootfortganges hinzutritt und jeder Zoll des Zuges nicht etwa bloss einen Zoll, sondern viel mehr Fortgang bewirkt. Und so wie die Strecke, die ein Boot zurücklegt, viel grösser ist, als die Summe der Längen der gemachten Schläge, so ist auch der durch den Gleitsitz er-

zielte Fortgangsgewinn grösser als die 39 Centimeter per Schlag, um welche der Ruderschlag länger wird.

Nehmen wir aber an, der Gleitsitz vermehre die Fahrgeschwindigkeit des Bootes nur um diese 40 Centimeter per Zug — was selbstverständlich viel zu nieder gegriffen ist — so ergibt dies allein schon, 35 Züge auf die Minute gerechnet, einen Unterschied von über 13 Metern oder der vollen Bootslänge eines Vierers für die Fahrzeit einer Minute, bei einem Rennen von zehn Minuten aber schon zehn Bootslängen!

Angesichts dieser Ziffern erscheint wohl jeder Zweifel in den Werth des Gleitsitzes ausgeschlossen und jedes weitere Wort über denselben überflüssig.

Nichtsdestoweniger vermochte der Gleitsitz selbst nach den glänzenden Resultaten, die mit ihm erzielt wurden, nicht sofort allgemein durchzudringen, und selbst lange, nachdem er überall schon im Gebrauch war, hatte er immerhin noch eine Partei gegen sich, welche zwar seinen Werth in Bezug auf die Erhöhung der Leistungsfähigkeit vollständig anerkannte, aber in Folge des gleichzeitig unleugbar um sich greifenden Verfalles des Styles und der schönen Form des Ruderns dem Gleitsitz einen höchst ungünstigen Einfluss zuschrieb. Dass der Gleitsitz thatsächlich einen schwer schädigenden Einfluss auf die Form des Ruderns genommen hat, ist nicht abzuleugnen. Zum Glücke war diese Verschlechterung keine andauernde, und es ging mit dem Gleitsitz wie mit den schmalen Booten.

Mr. Walter Bradford Woodgate erinnert in seinem Buche »Oars and sculls« daran, dass auch der kiellose Ausleger seinerzeit momentan den Styl schwer geschädigt habe, weil man eben anfangs noch nicht verstand, in den schmalen Booten zu arbeiten und dieselben damals sich in fortwährendem Rollen dahinbewegten. Mit der Zeit aber kamen das Verständniss, die Erfahrung und die Uebung, und während mit den ersten kiellosen Auslegern zwar schnell, aber ganz miserabel gerudert ward, drang nach wenigen Jahren der correcte Styl wieder siegreich durch, und es wurde in den Auslegern schnell und schön gearbeitet. So kam es auch mit dem Gleitsitz.

Sein Einfluss auf den Styl war im Anfange so stark und so ungünstig, dass ich mich im Jahre 1878 anlässlich der Henley-Regatta veranlasst sah, in dem englischen Sportblatte »The Field« nachstehende Zeilen zu veröffentlichen. (Siehe »The Field« vom 21. September 1878: »Modern rowing and sliding seats« by Victor Silberer.)

Es heisst dortselbst:

»However important the improvement of the sliding seat may be in relation to speed, as far as my experience reaches, this invention causes a great degeneration in form and style.«

»It is my opinion that a beginner will never learn to row in good style if he commences in a boat with sliding seat, or if he

is placed in a boat fitted with that improvement, before he has practised in an old-fashioned boat long enough to be fully accustomed to as long a reach as he is able to attain. Therefore, I think it would be best in the leadings clubs, which would be the representatives of good form and style, not to allow young members to use sliding seats until they have practised for about two years in boats without this apparatus, and accordingly to exclude the sliding seats from all junior races.«

»As I take it, the excellent sport of rowing has not speed for its only object at any cost, but also to strengthen the body and please the eye by a fine and noble sport—by a handsome and elegant exercise.«

»The rowing now exhibited by some people in boats with sliding seats is neither handsome to look at nor useful for their bodies, because this sort of rowing rounds the shoulders and makes the people hunchbacked.« *)

*) »Wie gross auch der Werth des Gleitsitzes in Bezug auf Vergrösserung der Schnelligkeit sein mag, so weit meine Beobachtung reicht, verursacht diese Erfindung eine grosse Verschlechterung in Hinsicht auf den Styl und die schöne Form.«

»Es ist meine Ansicht, dass ein Anfänger nie ordentlich und in guter Form rudern lernen wird, wenn er gleich in einem Boote beginnt, das mit einem Gleitsitz versehen ist, oder wenn er überhaupt auf einen solchen gesetzt wird, bevor er auf fixem Sitze einen regelrechten langen Zug erlernt und sich durch viele Uebung ganz angewöhnt hat. Deshalb glaube ich, wäre es das Beste, wenn die grossen Clubs, welche doch zur Repräsentanz des guten Styles

Die Zustimmung, welche diese meine Meinung speciell in den in Bezug auf schönen Styl maassgebenden Kreisen Englands fand, war wohl nur geeignet, mich in meiner Anschauung zu bestärken, und wenn auch seither der Styl sich wieder verbessert hat, so kann ich doch auch heute noch nicht umhin, meinen Lesern eine stete Rücksicht auf den Styl bei Gebrauch des Rollsitzes ganz besonders an's Herz zu legen. Alles Weitere darüber findet sich in den Capiteln »Das Gleiten« und »Der lange Gleitzug«.

Eine wesentliche Verbesserung fand der Gleitsitz durch seine Abänderung in den Rollsitze. Die gleitende Thätigkeit wurde nicht mehr durch die Kufen des Sitzes auf den Gleitschienen, sondern durch Rollen vermittelt, welchen die Kufen als Achsenlager dienten. Es ist einleuchtend, dass hierdurch fast jeder Reibungswiderstand aufgehoben wird und der Sitz sich mit staunenswerther Leichtig-

berufen sind, ihren jungen Mitgliedern den Gebrauch von Gleitsitzen nicht gestatten würden, bevor sie nicht wenigstens zwei Jahre Praxis in Booten ohne diesen Apparat hinter sich haben. Ebenso wäre daher der Gleitsitz von allen Anfänger-Rennen ganz auszuschliessen.«

»Nach meiner Auffassung ist die Erreichung der grösstmöglichen Schnelligkeit um jeden Preis nicht der einzige Zweck des Ruderns, das vielmehr als ein gesunder, nobler Sport betrachtet werden muss, der den Körper kräftigt und Herz und Auge erfreut.«

»Das Rudern, das man aber heutzutage sowohl in England als anderwärts von manchen Leuten in Booten mit Gleitsitzen zu sehen bekommt, ist weder hübsch anzusehen, noch dem Körper der Betreffenden zuträglich, weil diese Art von Rudern die Schultern rundet und die Leute bucklig macht.«

keit bewegt. Während beim Gleitsitz Holz, Glas und Metall die Materialien waren, aus welchen die Kufen der Sitze und die Gleitbahnen hergestellt wurden, sind die Rollen jetzt aus Rothguss oder Hartgummi construiert. Es fällt beim Rollsitze das Schmieren der Gleitbahnen weg, da nur das Achsenlager der Rolle etwas Oel erhält. Hierdurch wird nicht nur das Boot viel sauberer gehalten als früher, sondern es fällt auch das Beschmutzen der Kleider des Ruderers gänzlich weg.

Als erstes Boot, welches mit Rollsitzen auf einer deutschen Regatta erschien, war ein Gig-Vierer des Kreuznacher Ruder-Vereines zu erwähnen, welcher 1884 an der Emser Kaiser-Regatta theilnehmen sollte, jedoch durch Dollenbruch beim Start ausser Gefecht gesetzt wurde. Die von einem Vereinsmitglied aus Rothguss construirten Rollen waren gross und schwerfällig. In den nächsten Jahren kamen dann allmählig Sitze mit kleinen Messingrollen zur Anwendung. Die paarweise durch feste Achsen verbundenen Rollen wurden allmählig durch grössere Rollen ersetzt, deren Achsen beweglich sind und in den zu diesem Zwecke ausgeschlitzten Kufen des Sitzes laufen. Hierdurch ist der Gang des Sitzes ein noch leichter geworden. Eine französische Construction, deren Achsen nach Art der Kugellager angeordnet waren, hat sich keine Verbreitung zu verschaffen vermocht; es ist vielmehr der oben geschilderte Rollsitze zu fast allgemeiner Anwendung gelangt.

DAS BOOT OHNE STEUERMANN.

Gin weiterer Fortschritt, welcher auf dem Gebiete des Rudersports zu verzeichnen ist, besteht in dem System der Boote ohne Steuermann (non-coxswain-System), das ist in der Kunst, ein mehrruderiges Boot ohne eigentlichen Steuermann durch einen der Ruderer zu steuern.

An dem Stemmbrett des betreffenden Ruderers ist nämlich ein Apparat angebracht, mit welchem die Steuerleinen in Verbindung stehen und welcher es dem Ruderer ermöglicht, das Boot mit dem Fusse zu lenken, indem er den auf die Ferse gestützten Vorderfuss nach rechts oder links verschiebt und dadurch auf den Apparat wirkt.

Auch diese Vervollkommnung verdanken wir ebenso wie den Gleitsitz den Amerikanern.

Es war im Jahre 1855, als bei der Universitäts-Regatta zu Springfield, Massachussets, zum ersten Male eine Vierer-Mannschaft ohne Steuermann concurrirte. In den Sechzigerjahren stand aber dieses System in ganz Amerika schon in vollster Blüthe. Dasselbe fand in England erst

Beachtung, als die Amerikaner bei der Pariser Ausstellung-Regatta mit einem Vierer ohne Steuermann erschienen und den Engländern den grossen Vortheil schwer fühlen liessen, den die Ersparniss des grossen todten Gewichtes eines Steuermannes gewährt.

Mr. W. B. Woodgate, der Autor des trefflichen Fachwerkes »Oars and Sculls, and how to use them«, war der Erste, der in England von der neuen Erfindung Gebrauch machte. Er liess ganz in der Stille für seine College-Mannschaft, die im nächsten Jahre (1868) an der grossen Henley-Regatta theilnehmen sollte, einen Vierer ohne Steuermannsbau bauen und erschien damit zur Ueerraschung Aller in Henley. Nachdem aber, sobald dies bekannt geworden, alle übrigen Concurrenten gegen die Theilnahme eines Bootes ohne Steuermann protestirt hatten, wurde Woodgate verhalten, einen Steuermann zu nehmen. Er liess nun an demselben Boote einen provisorischen Sitz anbringen und erschien mit einem Steuermann beim Start. Sobald aber das Signal gegeben war, sprang dieser in's Wasser und schwamm heraus, während die Mannschaft allein, wie sie trainirt hatte, ihren Weg fortsetzte und leicht gewann. Selbstverständlich wurde Woodgate's Boot disqualificirt, weil es — entgegen dem Buchstaben des Regatta-Reglements — keinen Steuermann mitgeführt hatte, aber nichtsdestoweniger war die Ueberlegenheit des Systems der Boote ohne Steuermann in drastischer Weise klar

bewiesen worden, und das war ja, was Woodgate gewollt.

Als im Jahre 1869 die amerikanische »Harvard«-Mannschaft nach England kam, um sich mit den Oxfordern zu messen, wollte dieselbe auch ohne Steuermann fahren. Man zwang zwar damals die Amerikaner auch, einen Steuermann mitzuführen, fing aber von da ab vielseitig an, das System der Boote ohne Steuermann zu versuchen, und da sich natürlicherweise sehr bald ergab, dass bei nur einigermaassen gutem Steuern das steuermannslose Boot schneller fortkomme, so fanden sich viele Stimmen, welche für die allgemeine Einführung dieses Systems plaidirten. Weil aber dasselbe von dem Ruderer, welcher nebst seiner Arbeit mit dem Ruder auch noch den Gang des Bootes zu überwachen und denselben mit dem Fusse mittelst des Steuerapparates zu reguliren hat, eine ganz besondere Fertigkeit und sehr grosse Uebung verlangt, so ist es auch erklärlich, dass das System der Boote ohne Steuermann in den conservativen Kreisen auf noch viel lebhafteren Widerstand stiess als der Gleitsitz und dass es harte Kämpfe absetzte, bevor die Verfechter dieser Neuerung mit ihr durchdrangen. Heute werden jedoch bereits die meisten der grossen Zweier- und Vierer-Rennen Englands, so jene der bedeutendsten Amateur-Regatta zu Henley etc. ohne Steuermann ausgefochten.

Das Rudern im mehrriemigen Boote ohne Steuermann bedeutet einen viel höheren Grad der

Vollkommenheit gegenüber dem alten System, da es, wie schon erwähnt, von allen Ruderern, speciell aber von jenen, denen der Steuerapparat anvertraut ist, eine bedeutend grössere Vollendung und Beherrschung ihrer Kunst erfordert.

Die ersten Engländer, welche ohne Steuermann in einem Rennen erschienen, waren (Woodgate's obengeschilderte Demonstration nicht in Betracht gezogen) die Newcastle-on-Tyne-Ruderer, welche im Jahre 1870 zu Lachine in Canada gegen die St. John's-Mannschaft von New-Brunswick ruderten und, von J. Taylor mittelst des Apparates gesteuert, leicht gewannen. Das denkwürdige Rennen auf dem Kennebecasis-Flusse im Jahre 1871, in welchem Renforth um's Leben kam, fand gleichfalls schon ohne separaten Steuermann statt.

In England selbst fand das erste Vierer-Match ohne Steuermann im Jahre 1872 statt, und zwar zwischen einer Mannschaft des »Atalanta Boät Club« zu New-York und einer Mannschaft des »London Rowing Club«, in welcher Mr. Gulston vom zweiten Riemen aus das Boot steuerte.

Der austro-amerikanische Vierer-Kampf, welcher am 11. August 1871 in Wien stattfand, wurde ebenso schon in Booten ohne Steuermann gerudert.

DAS BOOT.



ine der ersten Aufgaben für den Anfänger im Rudersport besteht darin, die verschiedenen Bootgattungen unterscheiden, sowie die einzelnen Bestandtheile eines Bootes kennen zu lernen und sich deren fachliche Benennungen zu merken.

In Nachstehendem soll also zuerst eine Uebersicht über jene Bootarten gegeben werden, die heute am häufigsten in Gebrauch sind, und sodann eine Erklärung aller einzelnen Bestandtheile eines Bootes folgen.

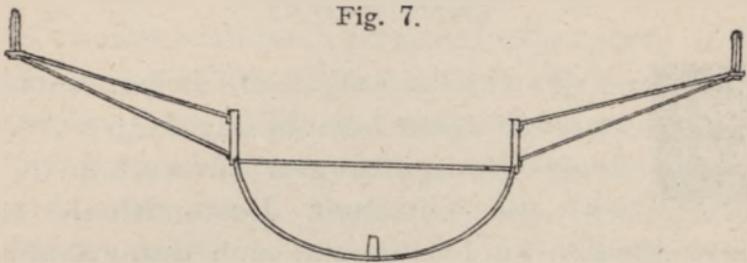
Von den Booten, die hier besprochen werden, sind selbstverständlich alle jene Arten ausgeschlossen, welche irgend welchen Arbeitszwecken dienen, und werden nur jene berücksichtigt, welche zum Selbstzweck des Ruderns erbaut, also nur dem Sport gewidmet sind.

Die heutigen sportlichen Ruderboote lassen sich im Grossen und Ganzen in zwei Classen theilen: in Auslegerboote und in Dollenboote.

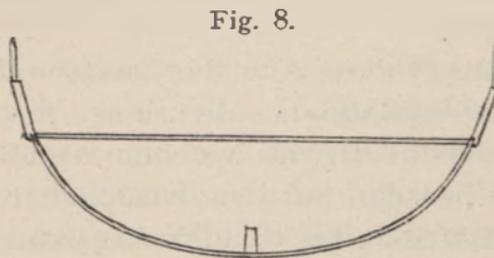
Auslegerboote sind alle jene Boote, bei welchen die Auflage (Dollen) der Ruder ausser-

halb des Bootes sich befindet, zu welchem Zwecke die »Ausleger« an den Seiten des Bootes angebracht sind (Fig. 7).

Dollenboote sind alle jene Boote, bei welchen die Ruder direct auf dem Bootrande selbst ihre Auflage und ihren Stützpunkt haben (Fig. 8).



Jede dieser beiden Gattungen zerfällt wieder in zwei Arten, und zwar in »glatte Boote«, sogenannte »Rennboote«, und in »geklinkerte Boote«, sogenannte »Gigboote«.

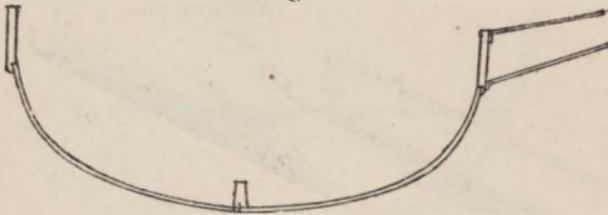


Die Unterschiede in der Bauart der Rennboote und der Gigboote lassen sich an der Hand der folgenden Skizzen leicht erläutern. Fig. 9 stellt den Querschnitt eines Rennbootes dar, Fig. 10 denjenigen eines Gigbootes; bei ersterem

bildet die »Aussenhaut« (Wandung) eine glatte Fläche, bei letzterem eine abgesetzte Fläche.

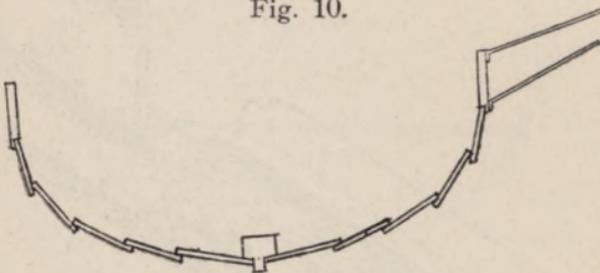
Die »glatte Aussenhaut« (Fig. 11) wird aus einer gebogenen Platte Holz oder theilweise auch aus Papier (letzteres findet allerdings fast

Fig. 9.



nur in Amerika Anwendung) hergestellt. Am Kiel des Bootes stossen die Planken der beiden Seiten des Bootes stumpf zusammen und verlaufen dann nach jeder Seite hin in der gewünschten Form bis unter das Dollbord.

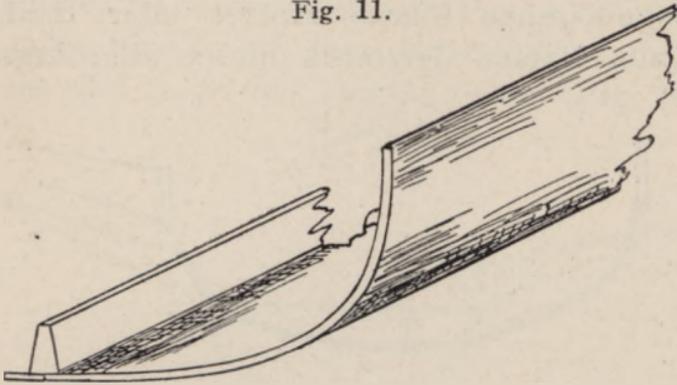
Fig. 10.



Die »geklinkerte Aussenhaut« (Fig. 12) setzt sich aus schmalen, längen Holzstreifen zusammen, die sich an den Längskanten übereinander decken und an den Deckstellen mittelst Niete mit einander verbunden sind.

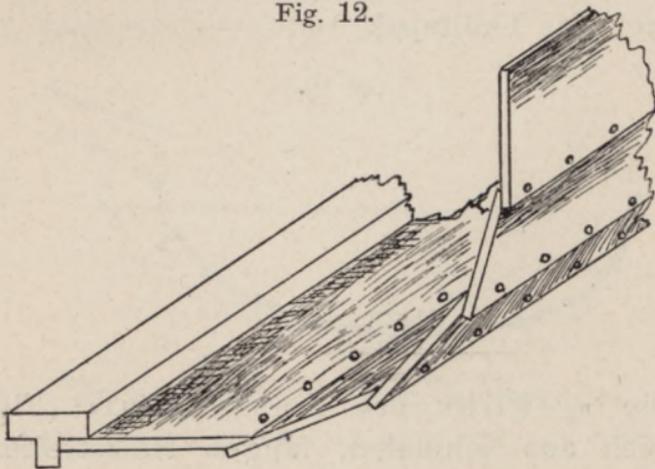
Analog den »Ausleger«-Renn- und Klinkerbooten sind die »Dollen«-Renn- und Klinker-

Fig. 11.



boote gebaut und folgen in Fig. 13 und Fig. 14 zur Vervollständigung des Bildes deren Skizzen.

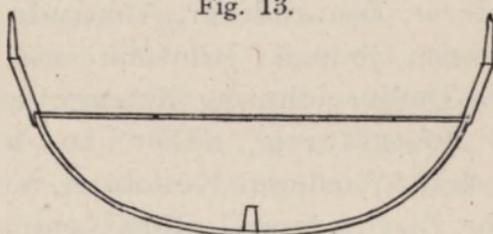
Fig. 12.



Von diesen vier Bootsarten kommen für Rennzwecke heute auf Regatten nur mehr Aus-

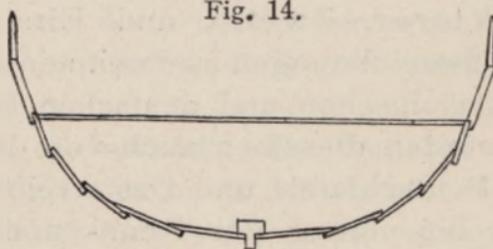
leger- und zwar die »Ausleger-Rennboote« in Betracht, während die Ausleger-Gigs, die Dollen-Rennboote und die Dollen-Gigs fast gänzlich von denselben verschwunden sind. Die Dollen-Gigs sind zumeist nur noch als schwerere und breitere

Fig. 13.



Touren- und Vergnügungsboote im Gebrauch. Ganz verdrängt wurden die Dollenboote von der Stelle der Vorübungsboote und zur Schulung der Anfänger im Rudern. Hierfür sind die »Ausleger-

Fig. 14.



Klinkerboote« in verschiedenen Breitenabstufungen — je nach dem Zwecke, den sie erfüllen sollen — in Verwendung genommen worden.

Zum Fischen, für Jagd und grössere Ruderpartien etc. werden die breiten, kurzen, ge-

klinkerten Dollenboote — Vergnügungsboote genannt — sehr viel benutzt.

Sowohl die »Auslegerboote« wie die »Dollenboote« werden je nach der Anzahl der darin platzhabenden Ruderer classificirt und benannt. So heisst ein Boot mit 12, 10, 8, 6, 4, 2 Ruderern ein Zwölfruderer, Zehnrunderer, Achtruderer u. s. w. Es wird hierzu jedoch jedesmal eine kürzere oder längere Beibezeichnung hinzugefügt, um die betreffende Bootgattung näher zu bezeichnen, z. B. Achtruderer-Ausleger-Rennboot, Vierruderer-Ausleger-Gig, Zweiruderer-Dollen-Rennboot u. s. w.

Um diese schrecklich schwerfälligen und langathmigen Benennungen zu kürzen, wurde von dem Herausgeber dieses Buches in der »Allgemeinen Sport-Zeitung« der Gebrauch eingeführt, die Boote einfach mit dem Namen der Zahl der Ruderer zu bezeichnen, welche darin arbeiten, also: Achter, Sechser, Vierer, Zweier und Einser. Diese praktischen Bezeichnungen verbreiteten sich rasch in der österreichischen und deutschen Ruderwelt, und bald wurden dieselben auch von den Ruderverbänden Deutschlands und Oesterreichs officiell zur kurzen Benennung der Renn- und Gigboote festgesetzt und eingeführt.

Die »Ausleger-Rennboote« als die beste Bootgattung zum Wettrudern heissen demnach:

»Achter« das Achtruderer-Ausleger-Rennboot,

»Vierer« das Vierruderer-Ausleger-Rennboot,

»Vierer ohne« das Vierruderer-Ausleger-Rennboot ohne Steuermann,

»Zweier« das Zweiruderer-Ausleger-Rennboot. Für die geklinkerten Auslegerboote treten dementsprechend die Bezeichnungen: »Gig-Achter« für Achtruderer-Ausleger-Gig, »Gig-Vierer« für Vierruderer-Ausleger-Gig u. s. f. ein.

In gleicher Weise sind die Gattungen der Dollenboote bezeichnet mit: »Dollen-Vierer« für Vierruderer-Dollen-Rennboot, »Dollen-Sechser« für Sechsruderer-Dollen-Rennboot, »Dollen-Gig-Vierer« für Vierruderer-Dollen-Gig u. s. w.

In jedem der bis jetzt genannten Boote führt jeder Ruderer nur ein Ruder mit beiden Händen. Ist hingegen ein Boot nur für einen Ruderer bestimmt, so hat dieser mit zwei kürzeren Rudern, für jede Seite des Bootes und für jede Hand eines, zu arbeiten. Ein solches Boot ist ein Einser, ein »Scullboot«; der Ruderer wird ebenfalls Einser oder »Sculler« und die Ruder werden »Sculls« genannt.

Boote, in welchen die Ruderer mit Sculls rudern, werden je nach der Anzahl der Insassen als »Einsculler«, »Zwei-« oder »Doppelsculler«, »Dreisculler«, »Viersculler« und »Achtsculler« bezeichnet. Um die Bootgattung gleichzeitig mit zu nennen, sagt man: »Doppel-Achter«, »Gig-Doppel-Vierer«, »Doppelzweier« u. s. w.

Für die Benennung der »Einser-Rennboote« wird häufig auch die englische Bezeichnung »Skiff«

angewandt. Ein geklinkerter Einser ist demnach ein »Einser-Gig« oder »Gig-Einser«.

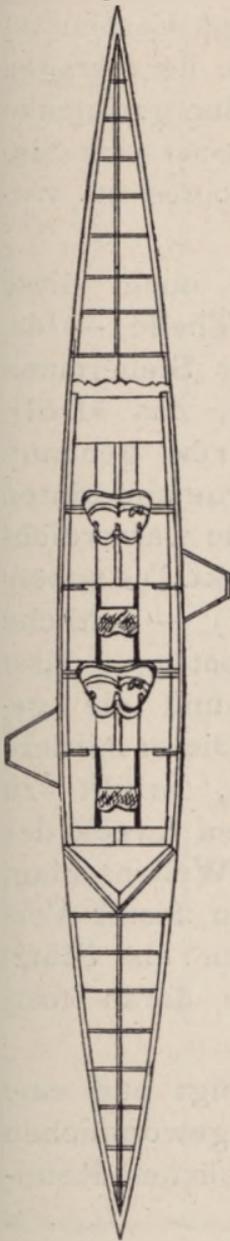
Die mehrruderigen Boote, mit Ausnahme der Einser- und Zweisculler, sowie der Zweier und theilweise auch der Vierer, führen in der Regel einen Steuermann mit sich.

Die frühere Ansicht, dass ein Zweier schneller wie ein Doppel-Zweier, oder ein Vierer schneller wie ein Doppel-Vierer sei, ist längst durch die Thatsachen widerlegt, da die Scullboote durchwegs — wenn auch nur um ein Geringes — rascher wie die Ruderboote sind.

Am häufigsten von allen mehrruderigen Booten kommt der Vierer vor, zunächst diesem der Achter, dann der Zweier; selten sind die Sechser geworden, die früher in der Gattung der Dollenboote häufig anzutreffen waren. Sehr selten, man könnte eigentlich sagen fast gar nicht, werden für Schul- oder Rennzwecke die Zehn- und Zwölfruderer erbaut. Selbst in England sind unseres Wissens nach nur noch im »London Rowing-Club« zwei Zwölfer-Rennboote vorhanden, die bis zum Jahre 1895 alljährlich einmal zu einem Clubrennen Verwendung fanden. Im December 1895 fand das letzte Zwölfer-Rennen statt; ein Boot musste gleich nach dem Start, das andere noch vor Erreichung des Zieles das Rennen aufgeben, da beide unbrauchbar geworden waren.

Ein weiterer Unterschied in der Construction der Boote besteht darin, dass dieselben als »offene« oder »gedeckte« Boote erbaut werden. Voraus-

Fig. 15.



geschickt soll werden, dass diese Unterschiede heute fast nur noch gleichzeitig mit den Bootgattungen zusammenfallen, indem die Auslegerboote meist als »gedeckte« und die Dollenboote in der Regel als »offene« erbaut werden. In der Skizze Fig. 15 ist ein gedecktes Auslegerboot und in Fig. 16 ein offenes Dollenboot dargestellt.

Der Grund, warum man die Ausleger, insbesondere die Rennboote, als gedeckte Boote herstellt, besteht darin, dass es bei der geringen Breite und Höhe der Bootskörper — die gerade so construiert werden, dass sie noch das Gewicht der aufzu-

Fig. 16.

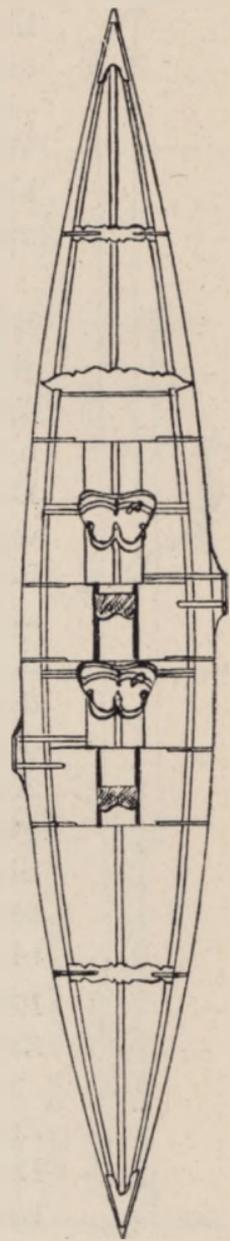
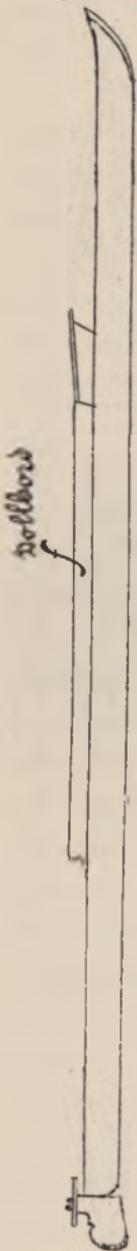


Fig. 17.



nehmenden Mannschaften tragen und hierbei nur drei bis sieben Centimeter über die Wasseroberfläche hervorragen — unmöglich wäre, bei der geringsten Wellenbewegung des Wassers ein Sinken (Untergehen) des Bootes zu vermeiden.

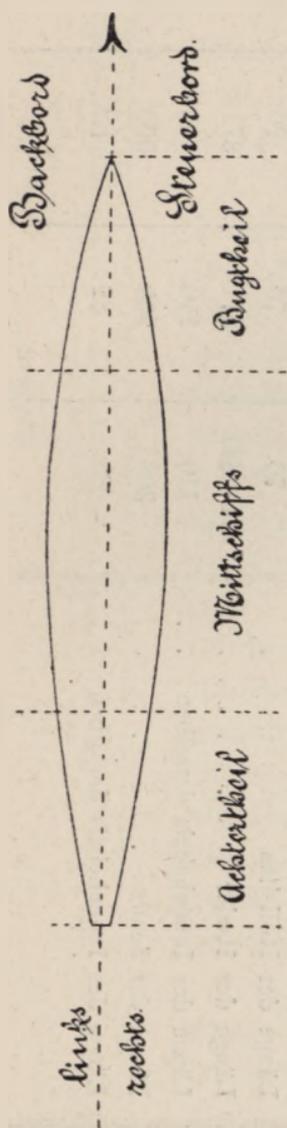
Es erhalten dann noch diese Boote in dem mittleren Theile — da, wo die Ruderer und der Steuermann sitzen — einen Aufbau, das »Dollbord« oder »Waschbord« genannt. Die Enden des Bootes vorne und hinten werden mit Leinwand, die wasserdicht hergerichtet wird, abgedeckt. Die nebenstehende Skizze (Fig. 17) — seitliche Ansicht eines Auslegerbootes — lässt den mittleren Aufbau und die gedeckten Enden erkennen. Dieser mittlere Aufbau, das »Dollbord«, erfüllt zu gleicher Zeit nicht nur den Zweck der Sicherung gegen den Wellenschlag, sondern er dient auch in fester Verbindung mit den Rippen als Stützpunkt der Ausleger, die daran festgeschraubt werden.

In Nachstehendem folgt nun eine Zusammenstellung der gewöhnlichen Dimensionen der gebräuchlichen Rennboote:

Es misst in Centimetern	Achter	Vierer	Zweier	Einser
Die ganze Länge des Bootes (von den äussersten Enden)	1800	1325	1050	915
Breite des Rumpfes	58	48	36	28
Tiefe in der Mitte	35	31	26	24
Entfernung vom Mittelsitz bis zur nächsten Dolle	31	31	30	30
Höhe der Arbeitsebene über der Sitzebene	20	19	18	18
Länge der Rollsitze	70	70	70	70
Länge der Ruder	371—381	371	371	—
Länge des Innenhebels derselben	110	110	105	—
Länge der Sculls	300	300	300	300
Länge des Innenhebels derselben	82	82	82	82

Denkt man sich mit dem Gesichte nach vorwärts in der Fahrriichtung eines Bootes stehend

Fig. 18.



oder sitzend und dieses seiner Längenrichtung nach in zwei Theile getrennt, so heisst die rechte Seite des Bootes »Steuerbord« und die linke Seite »Backbord«.

Der vordere Theil des Bootes bis dort, wo der erste Ruderer sitzt, heisst »das Vordertheil« oder der »Bug«; der hintere Theil des Bootes bis dort, wo der Steuermann sitzt, heisst »das Hintertheil« oder »Stern«, auch »Achter«; alles übrige zwischen Bug- und Achtertheil Liegende ist »Mittelschiffs« (Fig. 18).

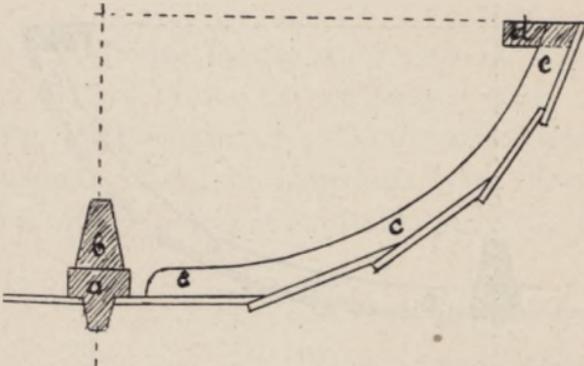
Im sportlichen Sprachgebrauche hat sich herausgebildet, dass man die vordere Hälfte der Ruderer in einem Boote mit »Bugleuten« und die hintere Hälfte derselben mit »Schlagleuten« bezeichnet.

Es gibt also in einem Achter z. B. vier Bugleute und vier Schlagleute, in einem Vierer zwei Bugleute und zwei Schlag-

leute und in einem Zweier einen Bugmann und einen Schlagmann.

Zu den einzelnen Bestandtheilen des Bootes übergehend, beginne ich mit dem »Kiel«, der als die Hauptstütze des ganzen Bootes zu betrachten ist, und mit welchem auch beim Bau eines Bootes begonnen wird. Der Kiel *a*, in Fig. 19 und 20, ob er nun, wie bei den Klinkerbooten, aussen hervortritt oder wie bei den Rennbooten nur inner-

Fig. 19.

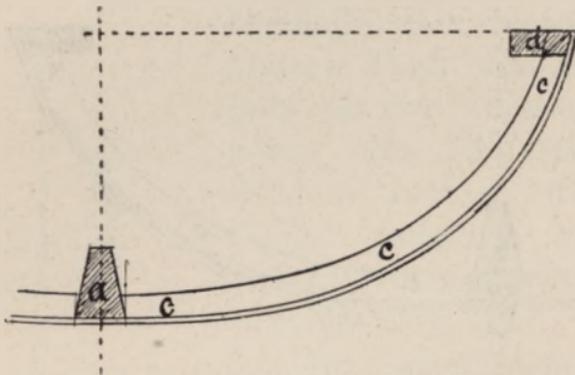


halb des Bootes sich befindet, bildet das Rückgrat des Bootes, von welchem, wie beim thierischen Körper, die Rippen auslaufen (*c c c* in Fig. 19 und 20), die mit dem Kiel zusammen das Gerippe bilden, von dessen richtiger Anlage die ganze Form des Bootes abhängt.

Der Kiel bildet keine ganz gerade Linie, sondern eine leicht gebogene Curve, die Mitschiffs fast gerade, nach dem Bug- und Achtertheil zu

leicht aufsteigend erbaut wird. Bei den Klinkerbooten wird gewöhnlich zur grösseren Versteifung derselben innen auf dem Kiel noch ein sogenannter »Blind-« oder »Binnenkiel« aufgesetzt (*b* in Fig. 19). Zur seitlichen Versteifung der Boote wird innenbords an der obersten Planke je noch eine Leiste — »Remmleiste« genannt — eingesetzt, die vom Achtersteven bis zum Bugsteven durchläuft (*d* in Fig. 19 und Fig. 20).

Fig. 20.

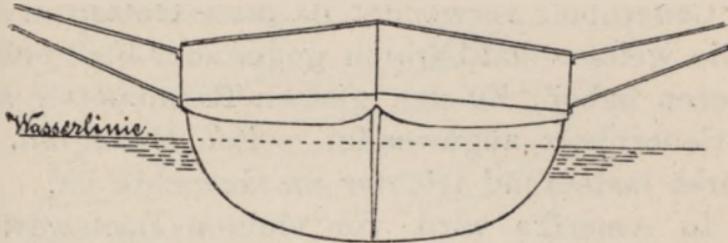


Mit der »Wasserlinie« (Fig. 21) eines Bootes bezeichnet man jene Linie, welche die Oberfläche des Wassers an der Aussenseite der Bootswandung markirt, wenn das Boot mit voller Besatzung in das Wasser eingetaucht ist.

In der Construction dieser Wasserlinie und den zu dieser parallel gelegten Hilfswasserlinien (Fig. 22 *b*, *b'*, *b''*), unter Bezugnahme auf die Beanspruchung der Tragfähigkeit des Bootes, liegt

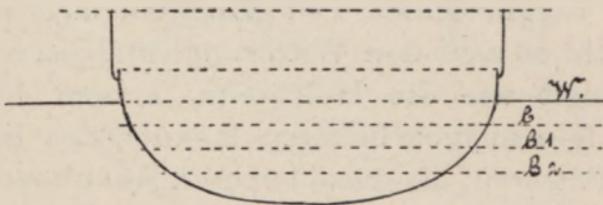
das grosse Geheimniss des Bootbaues. Je nach dem geforderten Displacement des Bootes, müssen also die Constructionen der Wasserlinien auf mathematischer Basis entworfen werden.

Fig. 21.



Der »Kiel« der Boote wird zumeist aus Eichen oder Pitch-Pine-Holz für Klinkerboote und aus Pine- oder Fichtenholz für Rennboote hergestellt. Die »Rippen« werden meistens von Eschenholz, zum Theil auch von Eichenholz gearbeitet.

Fig. 22.



Zur Festigung der Bänke und zur weiteren Versteifung werden Stützen auf den Kiel aufgesetzt und mit Kiel und Bank verbunden.

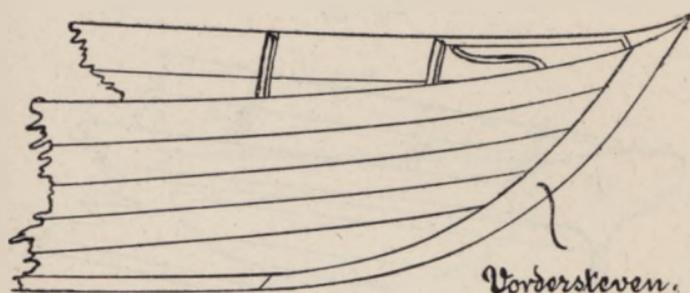
Die Wandungen (Aussenhaut) der Boote bestehen bei Klinkerbooten aus schmalen, langen Holzstreifen, welche wasserdicht über einander

und an die Rippen angenietet sind. Diese Streifen nennt man »Planken«, und können solche je nach der Bestimmung des Bootes von Eichen-, Fichten-, Mahagoni- oder Cedernholz sein. Bei leichteren und feineren Booten wird heute nur noch Mahagoni- oder Cedernholz verwendet, da diese Holzarten sich als die weitaus haltbareren gegenüber Fichtenholz erwiesen haben. Zu den glatten Rennbooten wird nur Cedernholz angewendet, selten Mahagoni, da ersteres bedeutend leichter im Gewichte ist.

In Amerika wird von einigen Bootswerften seit einer Reihe von Jahren auch noch Papier zur Herstellung der Aussenhaut von Rennbooten verwendet. Doch haben diese Boote — obgleich die Herstellungsweise dieser Papierplanken kein Geheimniss mehr ist — nicht viel Terrain gewinnen können, da solche Boote weder an Gewicht leichter wie die Cedernholz-Boote sind, noch an Steifigkeit an diese heranreichen. Der Vortheil, dass Papierboote nicht so sehr den Witterungseinflüssen unterworfen sind wie die Holzboote, kommt bei den überaus fein ausgearbeiteten Rennbooten insofern nicht in Betracht, als diese leichten Rennboote doch nur für die Dauer der Rudersaison zu verwenden sind. Auch ist man heutzutage so weit in der Reparaturkunst dieser leichten Cedernholz-Boote, dass jede Beschädigung an denselben leicht wieder auszubessern ist. Auch ist die Herstellungsweise der Papierboote eine theuerere wie diejenige der Holzboote.

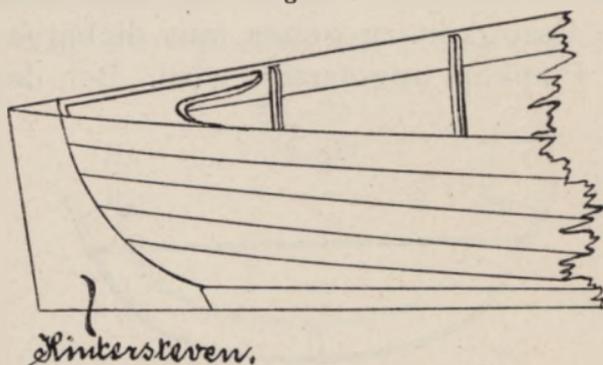
Jenen Theil des Bootes vorn am Bug, welcher das Wasser theilt und an welchem die Planken befestigt sind, nennt man den »Vordersteven« (Fig. 23).

Fig. 23.



Correspondirend mit dem Vordersteven ist der »Hintersteven«, auch »Achtersteven« genannt (Fig. 24).

Fig. 24.

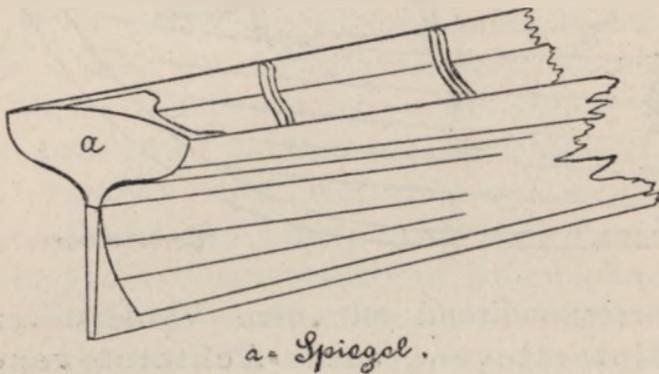


Bei Klinkerbooten befindet sich vielfach an dem oberen Theile des Hinterstevens ein Querholz, wodurch das Boot nicht spitz nach hinten verläuft, sondern in einer Fläche endet; dieses Querholz

nennt man den »Spiegel«, auch »Stern« des Bootes (Fig. 25 a).

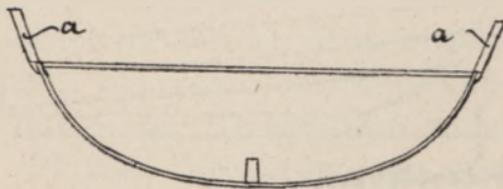
Das »Dollbord«—auch »Waschbord« genannt — ist bei einem Dollenboote die oberste Planke

Fig 25.



(Fig. 26 a) desselben, welche, um dem Boote eine grössere Festigkeit zu geben, aus dickerem Holze wie die Planken angefertigt wird. Bei den Aus-

Fig. 26.

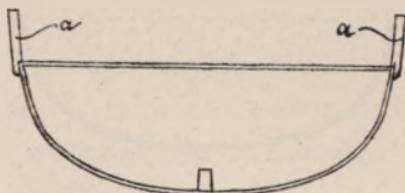


legerbooten ist das »Dollbord« ebenfalls aus stärkerem Holze gefertigt wie die Planken (Fig. 27 a) und dient, wie schon früher gesagt, nicht nur zum Schutze gegen den Wellenschlag, sondern auch

zur Befestigung der Ausleger und gibt gleichzeitig dem Boote eine grössere Steifheit.

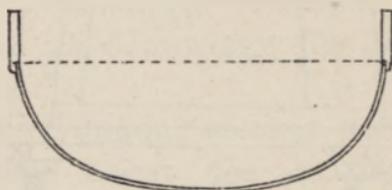
Die unter dem Dollbord sitzenden Planken werden die »Bootsplanken« oder »Rumpflanken« genannt, da solche den eigentlichen Bootskörper

Fig. 27.



bilden. Die Stellung der Dollborde zum Bootsrumpf ist ganz unabhängig von letzterem und kann man das Dollbord sowohl senkrecht als auch mehr ausliegend auf den Bootsrumpf aufsetzen, wie aus den Skizzen Fig. 28 und Fig. 29 ersichtlich ist. Bei

Fig. 28.

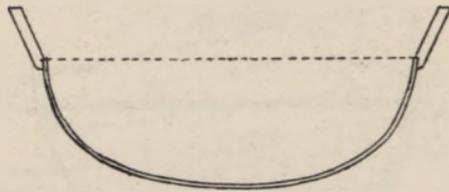


der Breitebestimmung eines Bootes ist deshalb stets das Maass der grössten Breite des »Bootsrumpfes« anzunehmen, beziehungsweise auszuführen. Die unterste Planke, d. h. diejenige Planke, die direct rechts und links am Kiel bei Klinkerbooten

befestigt ist, heisst die »Kiel-« oder »Bodenplanke«.

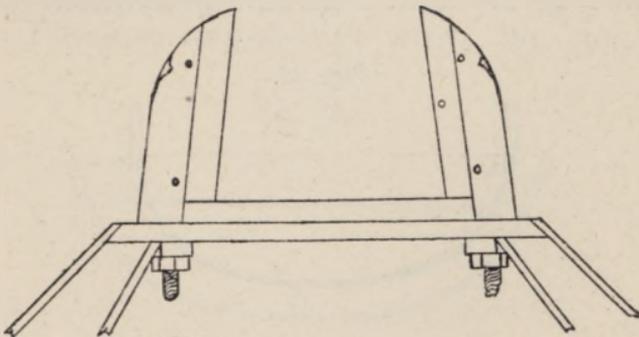
Der »Dollen« eines Bootes ist jener Theil desselben, in welchem das Ruder seine Auflage

Fig. 29.



und seinen Stützpunkt beim Rudern findet. Es gibt »feste Dollen« und »bewegliche Dollen«, sogenannte »Drehdollen«. Der »feste Dollen« besteht aus zwei nach oben sich gegeneinander neigenden

Fig. 30.



Pflockchen (Fig. 30), in deren Zwischenraum das Ruder eingelegt wird. Der Theil des Dollens, an welchem sich das Ruder während des Zuges anlegt, wird »Ruder-« oder »Zugpflock« benannt,

derjenige, an welchen sich das Ruder beim Streichen, d. h. Rückwärtsrudern, anlegt, wird mit »Streichpflock« benannt. Das Zwischenstück zwischen den beiden Ruderpflocken, auf welchem das Ruder aufliegt, nennt man das »Dollen-« oder »Ruderlager«.

Ueber Drehdollen siehe das betreffende Capitel.

Die Bänke, auf welchen die Ruderer sitzen, werden einfach »Bänke« oder »Ruderbänke«, die Bank, auf welcher der Steuermann Platz nimmt, die »Steuerbank« genannt.

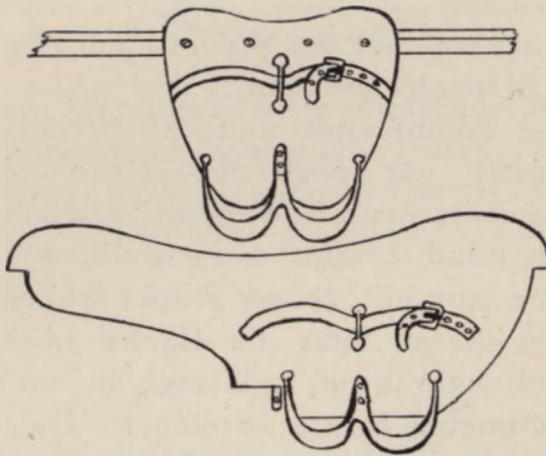
In den Rennbooten und den Schulbooten, in welchen jetzt nur noch Rollsitze (siehe das Capitel »Gleitsitz«) zur Anwendung kommen, ist die Bank bedeutend breiter hergestellt wie in den Booten, die nur mit festen Ruderbänken benutzt werden. In diesen sind die Bänke höchstens 20 bis 25 Centimeter breit, während sie in jenen bis zu 70 Centimeter Breite erreichen. Diese breiten Bänke dienen als Unterlage für die Laufschiene der Rollsitze.

Das Brett, gegen welches der Ruderer seine Füße stemmt, heisst das »Stemmbrett« oder »Trittbrett«. (Fig. 31*a* und *b*).

Dasselbe ist verstellbar, die Entfernung desselben von der Ruderbank kann je nach der Beinlänge der Ruderer verändert werden. Auf dem »Stemmbrette«, unten nach dem Kiele des Bootes zu, werden an der Stelle, wo die Fersen sich wider

das Brett stellen — um den Füßen einen sicheren Stützpunkt und guten Halt zu geben — sogenannte »Fersenhalter« (Fig. 31) aus Metall oder Holz angebracht. Am oberen Theile des Stemmbrettes — da wo der Vorfuss aufliegt — muss ein »Fussriemen« angebracht sein, mit welchem beide Füße befestigt werden; einestheils um das Aufrichten des Oberkörpers aus der Rückwärtslage und

Fig. 31.



das Heranziehen des Rollsitzes zu erleichtern, andernteils um dem Körper des Ruderers einen festen Stützpunkt an dem Boote selbst zu bieten. Es unterliegt gar keiner Frage mehr, dass die Anbringung der Fussriemen — einerlei ob das betreffende Boot nun mit »festen Bänken« oder mit »Rollsitzen« eingerichtet ist — heutzutage ganz unerlässlich ist. Sehr wichtig ist die Stellung und die Neigung der Stemmbretter zu dem Sitz!

Die innerhalb des Bootes auf die Rippen rechts und links vom Kiel aufgelegten Bretter, welche behufs Reinigung des Bootes zum Herausnehmen eingerichtet sind, haben die Bestimmung, als Fussboden zu dienen, und darf daher nur auf diesen und sonst nirgends in das Boot getreten werden. Dieselben heissen die »Bodenbretter«, auch »Strauborde«. Bei allen halbwegs feinen Booten genügt ein ungeschickter Tritt auf eine Planke, um dasselbe schwer zu beschädigen. Es muss daher auch schon hier dem Anfänger eingeschärft werden, dass er niemals in ein wenn auch noch so breites Boot springen, sondern dasselbe stets nur ganz sachte und vorsichtig betreten darf.

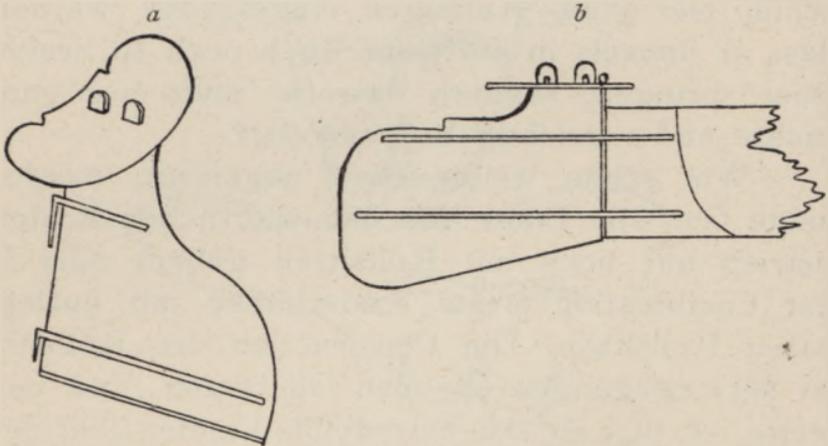
Wie schon weiter oben angeführt, werden heute fast alle Boote für den sportlichen Ruderbetrieb nur noch mit Rollsitzen gebaut oder in der Combination: feste Ruderbänke mit auflegbaren Rollsitzen. Die Construction der Rollsitze ist hervorgegangen aus den Gleitsitzen, und verweise ich hier auf das betreffende Capitel über den Gleitsitz.

An jedem Boote, mit Ausnahme der Einser- und theilweise auch der Zweier- und Doppelzweier-Rennboote, befindet sich mit dem Hinterstevan in Verbindung stehend das »Steuer«, auch »Steueruder« genannt (Fig. 32 *a* und *b*).

Fig. 32 *a* ist das Steuer eines einfachen Bootes; Fig. 32 *b* das Steuer eines modernen Rennbootes.

Die einzelnen Theile des Steuers sind: das aufrechtstehende Stück, der »Steuerstock«; von diesem auslaufend das »Blatt«, auch »Seefang« genannt, mit welchem der Druck auf das Wasser ausgeübt wird. Quer zum Steuerstock stehend und durch Verzapfung mit diesem verbunden, befindet sich das »Steuerjoch«, kurz »Joch«. Von den äusseren Enden des Joches laufen die »Steuerleinen«, mittelst

Fig. 32.



welcher der Steuermann von seinem Sitze aus das Steuer dirigirt und das Boot lenkt.

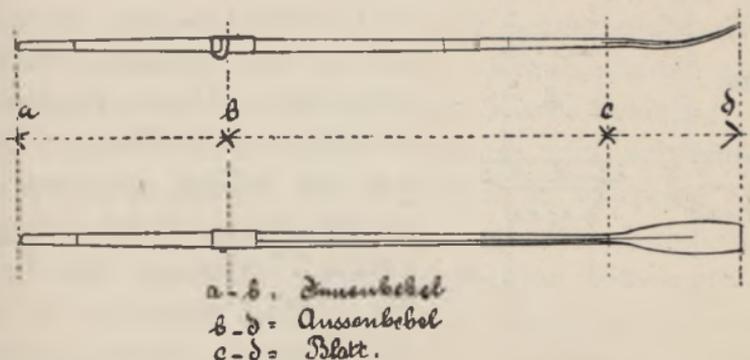
Das Ruder — ob nun in dem allgemeineren Begriff als solches oder in dem specielleren als Scull — besteht aus dem Innenhebel und dem Aussenhebel (Fig. 33).

An dem Innenhebel befindet sich der Griff, der Theil des Ruders oder Sculls, an welchem die

Hände beim Rudern anfassen. An dem Aussenhebel des Ruders, beziehungsweise Sculls, befindet sich das Blatt, mittelst welchem der Zug im Wasser ausgeführt wird.

An den Stellen, wo das Ruder oder Scull in dem Dollen aufzuliegen kommt, ist es in einer Breite von 10—15 Centimeter mit der »Beledering« versehen, die den Zweck hat, erstens eine Abreibung und dadurch Schwächung des Holzes zu

Fig. 33.



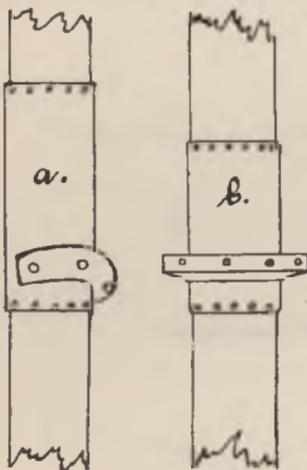
verhindern und zweitens, um es leichter beim Rudern drehen zu können.

Um zu verhüten, dass das Ruder weiter, als es wünschenswerth ist, aus der Dolle hinausrutscht, befindet sich an der Beledering noch ein »Knopf«, auch »Nase« oder »Wulst« genannt. Durch diesen Knopf wird das Ruder immer an gleicher Stelle in dem Dollen fixirt. Für Ruder zu »festen Dollen« genügt ein Knopf, der nur halb um das Ruder

liegt, während die Ruder, beziehungsweise Sculls für Drehdollen einen ganz um dasselbe herumgehenden Ring erhalten (Fig. 34 *a* und *b*).

Zum Schlusse dieses Capitels erscheint es wohl angezeigt, einige Worte über das Fahrmaterial im Allgemeinen, über seine Qualität und die richtige Auswahl bei der Anschaffung hinzuzufügen. Das vor-

Fig. 34.



liegende Buch ist nicht für Solche geschrieben, die nur hie und da einmal irgendwo ein beliebiges Boot miethen und damit, so gut es eben geht, ein wenig »umherpitscheln«. Diese »Ruderer« brauchen kein Buch. Das, was sie wollen und was sie mit dem stets höchst mangelhaften Werkzeug, das ihnen der Zufall jeweilig in die Hände spielt, leisten können, bringen sie auch ohne ein-

gehende theoretische Anleitung fertig, und das, was ihnen diese bietet und was sie von ihnen verlangt, vermögen sie mit ihren schlechten Geräthschaften nicht auszuführen. Dieses Buch ist vielmehr für die Clubs und für jene wohl-situirten Einzelnen geschrieben, welche in der Lage sind, sich ordentliche sportgerechte Boote anzuschaffen, denn nur mit solchen oder nur in solchen ist es möglich, jene Theorien, jene Erfahrungen und jene prakti-

schen Winke zu verwerthen, die in den nachfolgenden Capiteln den Lesern geboten werden. In einem schlechten, unrichtig construirten Boote ist kein correctes Rudern möglich.

Wer sich beispielsweise in einem Fahrzeuge abmüht, in welchem die Bänke zu tief oder die Dollen zu hoch angebracht sind, der wird beim besten Willen und bei der grössten körperlichen Eignung zu schönem Rudern stets nur einen traurigen Anblick gewähren. Wer gezwungen ist, mit einem Ruder zu arbeiten, das nicht gehörig geformt, schlecht beledert oder sonst nicht ganz in der Ordnung ist, der wird niemals damit auch nur annähernd eine anständige Form erzielen.

Der beste Ruderer vermag mit schlechten Werkzeugen nichts auszurichten, ja er wird sich bei längerem Gebrauche mangelhafter Fahrmittel sehr bald verschlechtern und Fehler angewöhnen. Um so weniger vermag daher ein Anfänger mit solchen erfreuliche Resultate zu erzielen.

Alle Rathschläge und alle Detail-Anleitungen, welche daher in dem vorliegenden Buche gegeben werden, basiren auf der Voraussetzung, dass der geneigte Leser zur praktischen Verwerthung der aus meiner Arbeit zu schöpfenden theoretischen Erkenntniss gute, vollkommen sportgemässe und dem heutigen Stande der Bootbaukunst entsprechende Fahrzeuge zur Disposition habe. Nur in solchen lassen sich alle jene Regeln beobachten und alle jene Feinheiten ausführen, deren Summe

das repräsentirt, was wohl jeder Ruderer anstrebt, der es mit seinem Sport ernst nimmt: schöne Arbeit, correcten Styl.

Solche Boote können nur von einem renommirten Bootbauer aus England, aus Frankfurt a. M. oder aus Berlin, allenfalls auch aus Hamburg oder Wien bezogen werden; was sonst, besonders bei uns in Oesterreich, an Ruderbooten hergestellt wird, hat kaum viel mehr Bedeutung als — der Brennholzwerth beträgt. Haben doch Diejenigen, die sich ab und zu bei uns mit Bootbau befassen, auch nicht einmal die nothdürftigsten der hierzu erforderlichen Kenntnisse; keine Ahnung von Construction der Linien auf wissenschaftlicher Basis, keine blasse Idee von Displacements-Berechnung, keine Spur von Schwerpunktsermittlung und richtiger Gewichtsvertheilung! Alles dies wird dem Zufalle überlassen, oder geschieht nur autodidaktisch, nur approximativ, nur versuchsweise.

Als die erste Auflage dieses Buches erschien, 1879, vermochte der Herausgeber desselben seine Leser überhaupt nur auf die englischen Bootbauer zu verweisen. Seither haben die deutschen Bootbauer sehr bedeutende Fortschritte gemacht, die englischen aber Manches auf ihr Gewissen geladen, was ihnen das Vertrauen der deutschen Rudersportwelt entfremdete. Wir glauben daher heute nach bestem Wissen und Gewissen zu handeln, wenn wir es für unnütz erklären, um ein gutes Boot zu erhalten, das Geld nach England zu senden.

Wer zum Ankauf eines wirklich guten, richtig construirten, eleganten und dabei dauerhaften Bootes Geld ausgeben will, der wende sich an eine der nachstehenden bewährten Firmen, die ihm sicherlich nur etwas Gediogenes liefern werden: Carl F. A. Leux (Inhaber: Ferdinand Leux) in Frankfurt a. M.; W. Rettig in Berlin; H. Heidtmann in Hamburg.

Von englischen Firmen können als verlässlich empfohlen werden: J. H. Clasper in Oxford und Swaddle.

Zur An- und Nachschaffung von separaten Rudern sind Ayling & son und Norris, London, in Deutschland Leux bestens zu empfehlen.

Die Preise der Boote sind sehr verschieden, je nach ihrer Qualität. Der Preis eines Bootes richtet sich eben sehr nach dem Materiale, aus dem es hergestellt wird. Nach meinen langjährigen Erfahrungen kann ich aber stets nur zum Ankauf theurer Boote von ersten Firmen rathen. Ich habe überhaupt den Grundsatz, stets nur theuer einzukaufen, ob es sich nun um einen Anzug, einen Hut, eine Uhr, Stiefel oder um ein Pferd handelt, weil ich längst zur Erkenntniss gekommen bin, dass die »scheinbar theure« beste Qualität irgend eines Gebrauchsgegenstandes sich gegenüber den minderen Erzeugnissen für die Dauer thatsächlich immer als die wirklich »billigste« erweist. Ganz besonders gilt dies aber von Ruderbooten, bei denen die billige Waare geradezu jeden Erfolg in Frage stellt.

Die Dauerhaftigkeit der Boote hängt gar sehr von der Art und Weise ab, wie damit umgegangen wird, und kann ein Boot unter Umständen in einer einzigen Saison vollends zu Schanden gefahren werden, während es bei richtiger sorgfältiger Behandlung zehn Jahre und noch länger die besten Dienste thun kann. Dies gilt ganz besonders von den leichten Rennbooten, die nicht genug mit Schonung und Zartheit behandelt werden können.

Für's Erste ist selbstverständlich, dass die Boote in einem geschlossenen Raume aufbewahrt werden, in welchem sie vor Wind und Regen geschützt sind. Für's Zweite müssen sie derart untergebracht werden, dass sie nicht durch langes Verbleiben in ihrer Lage eine Formveränderung erleiden, wie dies z. B. geschieht, wenn ein Boot an seinen beiden äussersten Enden aufgehängt wird, in welchem Falle es sich in der Mitte senkt u. s. w. Am besten ist es, die Boote umgekehrt (mit dem Kiel nach oben) auf gepolsterte Querbalken zu legen, welche so vertheilt sind, dass das Boot an drei bis vier Stellen gleichmässig mit den Bordkanten aufliegt.

Beim Gebrauch der feineren Boote sollen besonders zwei Dinge vermieden werden, welche die Festigkeit ganz besonders auf eine harte Probe stellen und die zarte Construction heftig angreifen: Erstens die »Krebse« und zweitens das forcirte Wenden. Die »Krebse« fängt ohnehin Niemand absichtlich oder gar gerne — es bedarf also nicht

erst des Nachweises, dass ein »Krebs«, gefangen während ein Boot in vollem Laufe ist, das ganze Boot demoliren oder wenigstens den Ausleger brechen oder sonstiges schweres Unheil anrichten kann, um den Ruderer in dieser Beziehung zur grössten Vorsicht zu veranlassen. Weit eher erscheint es nöthig, auf die schwer schädigenden Wirkungen speciell aufmerksam zu machen, welche das forcirte Wenden auf ein feines Boot hat. Die schnelle Drehung durch gleichzeitiges Rudern auf der einen und Streichen auf der anderen Seite ist stets ein schwerer Angriff auf die Widerstandsfähigkeit des Bootkörpers und bleibt, wenn oft wiederholt, keineswegs ohne schädliche Folgen, die vor Allem in einer Lockerung des ganzen Bootgefüges bestehen. Dass ein solcherart oft und hart mitgenommenes Boot vorzeitig zu Grunde gerichtet oder wenigstens viel rascher abgenützt wird, ist klar, und mögen sich daher die geneigten Leser, wenn anders ihnen daran liegt, aus den Erfahrungen eines alten Praktikers Nutzen zu ziehen, stets vor Augen halten, dass sechsständiges Geradeaus-Rudern ein feines Boot nicht so abnützt, als eine einzige forcirte Wendung.

Es ist für jeden Ruderer wie Ruderverein eine unumgängliche Nothwendigkeit, stets dafür Sorge zu tragen, dass die Boote sowohl wie die Ruder immer gut im Lack gehalten werden. Ein Lackanstrich in jedem Jahre ist bei Booten und Rudern, die viel benutzt werden, unerlässlich.

Bei Rennbooten genügt »innen« alle zwei Jahre ein Lackstrich, während »ausen« alljährlich ein solcher zu machen ist. Es muss aber dabei beachtet werden, dass die Boote und Ruder, bevor sie lackirt werden, gut gereinigt, von allen öligen Theilen befreit und mit Bimsstein gut geschliffen werden müssen.

Kleine Reparaturen sollen an den Booten stets sofort ausgeführt und nicht erst so lange verzögert werden, bis sich nach und nach eine grössere Anzahl Defecte ergeben hat, denn dadurch leiden die Verbindungen der Boote sehr. Bei der feinen Ausarbeitung der Boote kann die Lösung einer Schraube oder einer Niete genügen, um nach und nach eine vollständige Lösung aller einzelnen Verbände herbeizuführen.

DAS RUDERN.



Die erste Bedingung für den Ruderer ist, dass er Schwimmer, und zwar guter oder besser gesagt verlässlicher Schwimmer sei. Er braucht keine Schwimmkunststücke zu können, aber er muss sicher sein, wenn er in der Mitte des Stromes oder Flusses, den er befahren will, umkippt oder sonst durch einen unvorhergesehenen Unfall in's Wasser geräth, ohne jede fremde Beihilfe durch Schwimmen das Ufer wieder zu erreichen. Er ist das nicht nur der Rücksicht auf sich selbst, sondern auch jener auf seine Kameraden schuldig. Der Schwimmer lacht über den kleinen Unfall, der ihn unvorhergesehenerweise zwingt, Hände und Beine als Ruder zu gebrauchen; — für den Nicht- oder schlechten Schwimmer ist ein solches Ereigniss eine ernste Lebensgefahr. Nicht allein aber, dass er sein eigenes Leben auf's Spiel setzt, gefährdet er auch noch das seiner Begleiter, die sich verpflichtet fühlen, ihm beizuspringen, auch wenn sie vielleicht mit sich allein genug zu schaffen haben. Mit einem Worte, für den Schwimmer ist das Rudern ein Vergnügen,

das — grobe Unvorsichtigkeiten und ganz abnorme unglückliche Zufälle ausgenommen — im schlimmsten Falle höchstens zu einem unfreiwilligen Bade und zu einer erzwungenen Schwimmpartie werden kann, für den Nichtschwimmer ist und bleibt es stets eine Waghalsigkeit, die nur zu leicht dahin führen kann, dass der Leichtsinnige seine Unvorsichtigkeit mit einem Todesschrecken, wenn nicht gar mit dem Leben bezahlt.

Also erst schwimmen können — dann rudern nach Herzenslust!

Es dürfte nicht bald eine Leibesübung geben, die dem Laien leichter und einfacher erscheint und dabei schwieriger und complicirter ist, als das Rudern!

Wie viele Tausende von Leuten hört man behaupten, dass sie Ruderer seien, weil sie vielleicht ein paar Male auf irgend einem See oder Teich umhergelöffelt — und doch wie wenige selbst unter den älteren Rudersportsmen, welche eine jahrelange Praxis hinter sich haben, verdienen das Epitheton »gute Ruderer« in dem strengen Sinne, nach welchem das Rudern eine wahre Kunst genannt werden muss!

Das Rudern hat ja nicht blos den Zweck, in einem Fahrzeuge auf dem Wasser eine gewisse Strecke in möglichster Schnelligkeit zurückzulegen; es muss vielmehr als ein edler Sport betrachtet werden, bei dem auch die ästhetischen Rücksichten

nicht nur nicht ausser Acht gelassen werden dürfen, sondern sogar in erster Linie als maassgebend gelten müssen. Das Rudern muss also als eine Leibesübung behandelt werden, deren Zweck darin besteht, ausser dem Vergnügen, das sie gewährt, durch eine gesunde und dabei schöne Bewegung den Körper zu stärken und harmonisch zu entwickeln. Indem die Aesthetik eine schöne Ausführung der Bewegung verlangt, sorgt sie dafür, dass auch die Resultate der Arbeit schöne seien, indem bei consequenter richtiger Ausführung der Bewegungen eine Umformung der Muskulatur zu einem schönen Ganzen sich vollzieht.

Nur wer das Rudern von diesem höheren Gesichtspunkte aus auffasst und bei aller Lust und allen Scherzen, die er bei Ausübung dieses Sports finden und entfalten mag, jenen ersten Grundgedanken niemals bei Seite setzt, wird es zur wahren Vollendung in seiner Kunst bringen können, nur der wird sich schliesslich als wirklichen Rudersportsman und seine Arbeit als eine correcte betrachten können.

Unter correctem Rudern verstehen wir jene stylvolle schöne Form des Ruderns, welche selbst in England nicht allzuhäufig beachtet wird.

Diese Art des Ruderns vereinigt Alles in sich, was von dem oben betonten ersten sportlichen Standpunkte aus vom Rudern speciell und von einer Leibesübung überhaupt nur gefordert werden kann. Sie ermöglicht die grösste erreich-

bare Leistung in kurzer Zeit, sowie auf Dauer, sie entspricht den Anforderungen unseres natürlichen Schönheitsgefühles in jeder Hinsicht und ist geeignet, den Körper in vollkommen harmonischer Weise kräftigst zu entwickeln.

Diese Form ist nicht etwa zufällig entstanden; sie hat sich auf Grund langer Erfahrung sowie wissenschaftlicher Principien logisch bis zur heutigen Vollkommenheit entwickelt.

Während alle Autodidakten im Rudern mehr oder weniger bloß mit den Armen arbeiten, vertheilt das correcte Rudern die Anstrengung auf alle Theile des Körpers, die nur zur Mitarbeit beim Rudern herangezogen werden können. Der Vortheil dieser Methode liegt auf der Hand: Je geringer der Bruchtheil von Arbeit ist, der auf jeden einzelnen Muskel entfällt, desto weniger wird jeder ermüdet, desto länger kann jeder aushalten — desto mehr kann in Summa geleistet werden. Liegt dagegen die ganze Last der Arbeit auf den Armen, so werden diese unverhältnissmäßig stark angestrengt, früher ermüdet, und sobald sie nicht mehr ausreichen, können die bisher ganz geschonten Muskeln der übrigen Körpertheile doch nicht in's Treffen geführt werden, da sie zwar als Succurs vom Hause aus sehr beträchtlich mitarbeiten, niemals aber die Arbeit ganz allein übernehmen können.

Dass aber die Erlernung dieses Ruderns nicht so leicht geht, und dass eine auch nur an-

nähernd correcte Form nicht, wie man in vielen Clubs anzunehmen scheint, bei einiger Uebung ohne besondere Anleitung von selber kommt, das beweisen uns die vielen Herren, welche sich oft für gewaltige Recken im Rudersport halten, weil sie so und so viele Jahre wöchentlich so und so viele Stunden auf dem Wasser verbringen, weil sie diese und jene grossen Partien mitgerudert haben u. s. w., die aber gleichwohl eine geradezu abscheuliche Form aufweisen und die von unserem Standpunkte aus nichts weiter als harmlose Löffler sind, welche vor Allem jeder ernstern Auffassung des Ruderns entbehren, und denen daher vom Hause aus jede Grundlage mangelte, es zu etwas Rechtem zu bringen.

Deshalb ist das Erste, was man zu thun hat, wenn man einen Neuling in den Rudersport einführt, ihn mit dieser ernsteren Seite des Ruderns vertraut zu machen, noch bevor man ihn in ein Boot setzt, und bei ihm dahin zu wirken, dass er sich die Rücksicht auf diese wichtige sportliche Tendenz vom ersten Augenblicke an stets vor Augen halte.

Zunächst aber darf der neue Jünger von dem Augenblicke an, wo ihm zum ersten Male ein Ruder in die Hand gegeben wird, nicht mehr aus dem Auge gelassen werden, und zwar so lange Wochen hindurch, bis er die Grundbewegungen vollkommen correct inne hat, auf alle Hauptfehler aufmerksam gemacht ist und documentirt hat, dass er dieselben auch zu meiden weiss. Es ist dies deshalb unbedingt nöthig, weil Fehler, die sich ein Ruderer in den

ersten Tagen angewöhnt, später nur mehr äusserst schwer, meistens gar nicht mehr ganz wieder beseitigt werden können.

Eine bis an die letzte Grenze gehende Gewissenhaftigkeit und Sorgfalt in der Ueberwachung und im Unterrichte des Anfängers ist also die Grundbedingung einer vielversprechenden Zukunft desselben und muss somit die erste Sorge eines Clubs sein, der auf Erhaltung und Förderung schöner Form und guten Styles unter seinen Mitgliedern und auf Heranziehung eines leistungsfähigen Nachwuchses etwas hält.

Nach dem Gesagten wird man begreifen, dass es nichts Schlechteres geben kann als den Usus, der bei vielen Rudervereinen in vollem Schwunge ist, nämlich ein neugebackenes Mitglied sofort in einen Vierer zu setzen, mit dem wo möglich noch eine längere Partie unternommen wird. Da sitzt nun der arme Kerl auf seiner Bank in der ungewohnten Stellung und im Schweisse seines Angesichtes redlichst bemüht, seiner Aufgabe nachzukommen, die Bewegung der Anderen nachzuahmen und aber wenigstens auf jeden Fall den Takt einzuhalten, denn — »Takt halten ist die Hauptsache!« schreit man ihm zu — »das Andere findet sich nach und nach«.

Um nun den Takt zu halten, der ja für den noch ungeschickten Neuling viel zu schnell ist, wird derselbe durch diese Methode förmlich gezwungen, sich in Bezug auf alles Uebrige, so gut es geht, durchzuschwindeln. Er lernt weder richtig

sitzen, noch das Ruder richtig halten, weil er, wenn auch beim Beginne richtig gesetzt, doch nach wenigen Schlägen oder beim ersten Krebsen aus der Positur kommt.

Er lernt nicht, worauf vom Anbeginne gleich das grösste Gewicht gelegt werden sollte, sich so weit als nur möglich vorzulegen, weil ihm hierzu, wie eben zu Allem, die Zeit zu kurz wird. Er lernt mit einem Worte weder die richtige Haltung, noch die richtige Bewegung.

Er lernt aber dagegen, was er gerade um jeden Preis vom ersten Anbeginne an hätte vermeiden lernen sollen — das Nichtanziehen, das leere Tempo mitmachen, weil er, wenn er sich ordentlich vorlegen will, zu lange braucht und eben, um nur den Takt zu halten, das Wesentlichste verabsäumen muss! Er gewöhnt sich bei dieser Methode in einer halben Stunde mehr Fehler und Unformen an, als durch monatelanges gewissenhaftes Controliren ihm wieder abzugewöhnen sind.

Ich könnte Seiten füllen über das Kopfloose dieser Art, einen Neuling in den Rudersport einzuführen, muss mich aber mit Rücksicht auf den Umfang dieses Buches mit dem oben Gesagten bescheiden und es dem logisch denkenden Leser überlassen, zu beurtheilen, was ein in solche Schule genommener Anfänger lernen kann.

»Gut Ding braucht Weile«, und jeder Unterricht erfordert Zeit und Mühe. Diese muss man sich eben auch nehmen, wenn man Jemandem das

Rudern beibringen will, und deshalb gibt es nur eine Art, eine wirklich erspriessliche Anleitung im Rudern zu geben, und das geschieht in einem breiten Zweier in vollkommen ruhigem Wasser, indem sich der Lehrer an den Bugriemen und den Schüler vor sich an den Schlagriemen setzt, noch besser aber, wenn sich Jemand findet, der das Opfer bringt, im Interesse des Sports die Lection am Schlagriemen mitzumachen, in welchem Falle dann der Schüler an den Bugriemen placirt wird, während der Lehrer sich an's Steuer setzt. Auf alle Fälle muss der Unterricht vom Grunde aus beginnen, und es darf nicht die geringste Kleinigkeit ganz übergangen oder bloß oberflächlich behandelt werden.

Der Instructor aber, der sich einmal der sicher nicht beneidenswerthen Aufgabe, einen neuen Ruderer heranzubilden, unterzieht, thue dies gewissenhaft und halte sich vor Allem jederzeit vor Augen, dass die erste und oberste Bedingung eines jeden gedeihlichen Unterrichtes — möge dies oft auch noch so schwer fallen — darin besteht: Die Geduld nicht zu verlieren und niemals den Schüler anzufahren und durch Aeusserungen des Missmuthes über seine anscheinende Begriffstüchtigkeit verzagt zu machen!

Wir gehen nun zur Analyse des Zuges über. Das Allerwichtigste ist der Sitz — die Grundstellung des Ruderers, welcher eine viel grössere Aufmerksamkeit gewidmet werden muss, als ihr in der Regel geschenkt wird.

DER SITZ.



iner der competentesten Fachmänner Englands, der Autor des seit Jahren schon vergriffenen trefflichen Fachwerkes: »The principles of Rowing and Steering«, macht über den Sitz folgende sehr richtige Bemerkung: »Die Art, wie ein Mann in seinem Boote sitzt, ist allein schon der beste Prüfstein für seine Qualification als Ruderer, weil es als eine unumstössliche Regel zu betrachten ist, dass ein guter Ruderer niemals schlecht und ein schlechter Ruderer niemals richtig sitzt. Im Boote richtig zu sitzen und das Ruder correct zu halten, diese zwei Dinge sind die Grundlagen des ganzen Ruderns.«

Wenn sich ein Ruderer bei seiner Arbeit nicht ganz behaglich fühlt, ist meistens sein Sitz daran Schuld. Ich muss daher vor Allem dem richtigen Sitze eine eingehende Besprechung widmen.

Die vortheilhafteste Art, dem Anfänger einen richtigen Sitz beizubringen, ist, ihm zuerst auf einem Schemel auf dem Lande die Stellung einzuüben, die er im Boote einzunehmen hat.

Auf diesem Schemel, wie später auf seinem Platze im Boote, soll er fest und voll auf seinem Hintertheile sitzen, nicht etwa blos auf der Kante hängen, oder gar sich zwischen dem Sitze und dem Stemmbrette sozusagen einkeilen, da er in diesem Falle sich weder richtig vorlegen, noch überhaupt

Fig. 35.



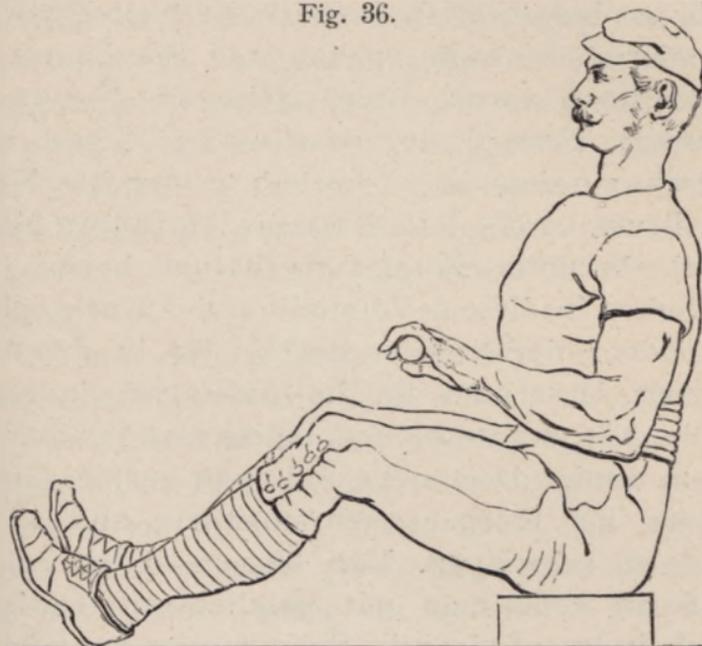
Schlechte Haltung.

aufrecht sitzen kann. Eine weitere Hauptsache ist, dass der Ruderer ganz gleich und nicht mit einer Seite etwas weiter vor sitze als mit der anderen, ebenso, dass er gleichmässig sein Gewicht auf beide Hinterbacken vertheile und nicht vorwiegend auf einer sitze. Die Beine werden genau senkrecht zum Leibe und parallel zur Längsachse des Bootes nach vorne an's Stemmbrett gestellt, die Fersen geschlossen, die Fussspitzen so weit auseinander, dass die beiden Füße einen Winkel von circa 60 Grad bilden, die Knie leicht gebogen und etwa einen Schuh oder mehr auseinander. Der Oberkörper wird senkrecht gestellt und so hoch gestreckt als nur irgend möglich. Beim Militär

aufrecht sitzen kann. Eine weitere Hauptsache ist, dass der Ruderer ganz gleich und nicht mit einer Seite etwas weiter vor sitze als mit der anderen, ebenso, dass er gleichmässig sein Gewicht auf beide Hinterbacken vertheile und nicht vorwiegend auf einer sitze. Die Beine werden genau senkrecht zum Leibe und parallel zur Längsachse des Bootes nach vorne an's Stemmbrett gestellt, die Fersen geschlossen, die Fussspitzen so weit auseinander, dass die beiden Füße einen Winkel von circa 60 Grad bilden, die Knie leicht gebogen und etwa einen Schuh oder mehr auseinander. Der Oberkörper wird senkrecht gestellt und so hoch gestreckt als nur irgend möglich. Beim Militär

heisst es: »Brust heraus, Bauch hinein!« hier aber: »Brust heraus, Bauch noch weiter heraus — und Kreuz hohl!« Die Schultern müssen eingezogen, die Achseln zurückgelegt und heruntergedrückt werden. Der Kopf muss gerade und aufrecht getragen werden und der Ruderer fortwährend

Fig. 36.



Richtige Haltung.

bestrebt sein, den Oberkörper so hoch als möglich erscheinen zu lassen, den Rücken niemals nach vorne zu krümmen und niemals in sich zusammen zu sinken. Diese exacte Grundstellung des Körpers und das stricte Festhalten an derselben während

des ganzen Ruderns ist eine unumgängliche Hauptbedingung, welcher jeder Ruderer gerecht werden muss, wenn er die Erreichung eines correcten Zuges, die Erzielung einer schönen Form anstrebt.

Recapituliren wir daher kurz alle Erfordernisse eines richtigen Sitzes. Dieselben sind: Voller Sitz auf beiden Hinterbacken, deren jede gleichmässig zu belasten ist; keine Seite weiter vor als die andere; die Beine genau zur Bootlängsachse parallel nach vorne, leicht gebogen, Fersen geschlossen, Fussspitzen auseinander, Knie symmetrisch auseinander, Oberleib gestreckt, Kreuz hohl, Brust heraus, Bauch heraus, Schultern hinein, Achseln herunter, Kopf aufrecht und hoch.

Schon in diesem Vorstadium des Unterrichtes, noch bevor der Schüler ein Ruder in die Hand bekömmt, lasse man ihn die ersten Schwingungen des Oberkörpers versuchen, indem man ihn anleitet, erst ein wenig, dann mehr und mehr aus der Grundstellung den Körper nach vorwärts und wieder zurück zu schwingen. Von diesem ersten Augenblicke an sehe man mit peinlichster Gewissenhaftigkeit darauf, dass die Schwingung des Körpers nach vorne nur mittelst Beugung der Oberschenkelgelenke und der untersten Theile des Oberkörpers geschehe, während der Rücken bei allen Bewegungen ununterbrochen vollkommen gestreckt bleiben muss.

Die am häufigsten dabei vorkommenden Grundfehler sind: Sinkenlassen der Brust, Zurücktreten

des Bauches und Heraustreten des unteren Rückentheiles, sowie Krümmung des Rückens. Man sehe daher genau darauf, dass bei dieser Vorübung dem Anfänger eingeprägt werde, beim Vorschwingen die gerade, ja steife Haltung des Oberkörpers genau beizubehalten und die Schwingbewegung nur mittelst der untersten Charnière des Körpers auszuführen. Weiters ist der Anfänger von Hause aus streng zu überwachen, dass er die Schwingbewegung stets genau senkrecht nach vorne mache und nicht dabei etwa ein wenig nach rechts oder links abweiche — da von dem Schwingen in derselben Ebene die gerade Haltung beim Rudern und in weiterer Folge auch die Stabilität des Bootes abhängt.

Sobald der Anfänger nun in's Boot kommt, lehre man ihn sofort sich selbst die Sitzmatte und zwar fest und an dem richtigen Platze zu befestigen. Der Ruderer soll sich so placiren, dass er weder zu weit im Boote, noch zu nahe am Rande sitzt; er muss genau so sitzen, dass er den Griff des Ruders richtig vor sich hat — dass beide Hände gleich weit nach rechts oder links von der Mitte seines Körpers abstehen, wenn er das Ruder in der später zu beschreibenden Weise anfasst — und dass er in der senkrechten Ebene bleibt, wenn er mit dem Ruder vor- und-zurückschwingt. Das Stemmbrett muss, der Beinlänge des Ruderers entsprechend, so gerichtet werden, dass bei der vorbeschriebenen Art, zu sitzen, die Knie nicht zu

sehr gestreckt, aber auch nicht zu stark, sondern nur so viel gebeugt sind, dass der Ruderer noch hinlänglich Raum hat, beim Ausgreifen mit dem Ruder bequem mit den Händen oder den Knien vorbeizukommen. Gleichzeitig sehe man auch darauf, dass der Schüler ein Beinkleid trage, das keine Falten auf dem Sitze macht, weil ihn das incommodirt, zum Umherwetzen veranlasst und den guten Sitz beeinträchtigt.

DER GRIFF.

Der Ruderer muss sein Werkzeug vollständig beherrschen, nicht sich demselben unterordnen; ein richtiger leichter Griff beim Halten des Ruders und eine correcte Handstellung ist daher eine weitere Hauptsache für den Anfänger. Beide Hände müssen das Ruder gleichmässig anfassen, und zwar in nachfolgender Weise:

Die eine Hand, Aussenhand, ergreift das Ruder ganz knapp an seinem Griffende, ohne aber etwa dasselbe zu umfassen oder darüber hervorzustehen, sondern genau so knapp, dass eben der kleine Finger noch voll auf dem Ruder aufliege, nicht dass er schon auf die Abrundung zu liegen komme, in welchem Falle er an der Arbeit gar nicht mehr participiren könnte. Die zweite Hand, Innenhand, fasst das Ruder so, dass eine Distanz von etwa fünf bis zehn Centimetern zwischen den beiden Händen frei bleibt.

Dieser Handstellung muss nun, da die Griffpunkte bei eingelegtem Ruder vollständig fixe sind, der Sitzpunkt des Ruderers anbequemt werden,

und zwar muss sich der Ruderer auf seiner Bank*) derart zurechtrücken, dass er bei der oben beschriebenen Griffweise beide Hände gerade und symmetrisch vor sich hat, nicht dass die Hände ein wenig weiter rechts oder links vom Körper zu stehen kommen. Eine in der Mitte zwischen beiden Händen gedachte Linie muss genau mit der Ebene zusammenfallen, welche den Leib des Ruderers in zwei gleiche Hälften theilt.

Nur wenn dies der Fall, ist eine richtige gerade Pendelschwingung des Körpers — in der Ebene der Längsachse des Bootes — zu erzielen, ohne welche ein correctes Rudern gar nicht gedacht werden kann, da ohne diese der Ruderer entweder »in das Boot hinein« oder »aus dem Boote hinaus« rudert, d. h. beim Anziehen den Körper, von der senkrechten Linie abweichend, entweder nach rechts oder links in das Boot oder aus dem Boote neigt: ein Fehler, welcher zu den schlimmsten zählt und besonders in den schmalen Rennbooten sich bitter rächt, in welchen er keine Stabilität aufkommen lässt, weil er das Boot in's Rollen (fortgesetzte Schwanken) bringt, worunter der Fortgang des Fahrzeuges in doppelter Hinsicht schwer zu leiden hat; erstens wegen der erhöhten Reibung im Wasser und zweitens, weil durch ihn sämtliche Ruderer in ihrer gleichmässigen Arbeit gestört werden.

*) Es ist hier selbstverständlich nur von einem breiten Boote ohne Gleitsitz die Rede.

So viel über die Stellung der beiden Hände zu einander und zum Ruder; nun gilt es, dem Griffe selbst die grösste Aufmerksamkeit zu widmen; denn von der Richtigkeit und Leichtigkeit desselben hängt viel mehr ab, als man wohl im Allgemeinen annimmt.

Der Griff bedeutet für den Ruderer das, was für den Clavierspieler der Anschlag ist, und aus der Art, wie der Ruderer sein Werkzeug erfasst, sobald er seinen Platz im Boote eingenommen, lässt sich, noch bevor er den ersten Zug gemacht, schon ein Schluss auf sein Können ziehen. Wer sein Ruder leicht, fast nur spielend umfasst, dabei aber dasselbe vollständig in Gewalt nimmt, der wird auch zumeist einen langen hübschen Zug mit gestreckten Armen zeigen. Wer dagegen sein Ruder krampfhaft umklammert, mit den Fingern vollständig umgreift, so dass nicht nur ein Theil der Handfläche, sondern diese vollständig und auch die Handballen sich an's Ruder pressen, der wird nie gut, nie schön rudern, sondern — und zwar nur in Folge des schlechten Griffes — mit gebogenen Armen (mit dem Biceps), mit hochohobenen Schultern und mit mehr oder minder gekrümmtem Rücken arbeiten.

Bei richtigem Griffe wird die wagrecht ausgestreckte Hand derart über den Riemen gelegt, dass die unteren vier (Wurzel-) Glieder der Finger wagrecht auf das Ruder zu liegen kommen; die vorderen Fingerglieder werden hakenförmig ge-

krümmt, greifen vorne über und schmiegen sich leicht an das Ruder an, während von der Handfläche selbst nur jener oberste, zunächst den Fingern befindliche Theil, welcher die Fingerballen bildet und auf welchem beim Turnen und Rudern die Blasen zu entstehen pflegen, noch mit dem Ruder in Berührung kommt und den Gegenhalt für die Finger bildet. Der Daumen wird gesenkt und von unten an das Ruder gelegt, nicht gedrückt. Von den übrigen Theilen der Handfläche darf nichts das Ruder berühren, weder das Innere der Handfläche, noch die Ballen der Hand oder des Daumens!

Wer sein Ruder, statt es in der geschilderten Weise leicht anzufassen und demgemäss nur mit den vorderen Gliedern der Finger zu ziehen, mit der vollen Faust anfasst und umkrallt, wird ebenso wenig je im Rudern es zu einem schönen Style und zu grossen Leistungen bringen, als der Geiger, der den Fiedelbogen mit der ganzen Faust anfasst, oder wie der Fechter, der seinen Säbel krampfhaft steif umklammert halten wollte. Wie der Säbelgriff in der Hand des guten Fechters, so darf der Rudergriff in der Hand des correcten Ruderers nur spielend gehalten und bewegt, nicht mit Anstrengung umklammert werden.

Der Vortheil, der auf diese Weise erzielt wird, ist ein mehrfacher und verdient es, ausführlicher erörtert zu werden. Vorerst will ich nur noch den Einwand widerlegen, der gegen das leichte Halten des Ruders von Denjenigen gemacht wird, die

ihren Riemen mit der vollen Faust zu umschliessen pflegen: dass man nämlich nicht so viel oder nicht so kräftig zu ziehen vermöge, wenn man blos mit den Fingern das Ruder ziehe, als wenn man mit der ganzen Hand daran hänge. Dass dieser Einwand ein völlig haltloser und unberechtigter ist, geht aus dem Umstande hervor, dass man ja beim Turnen auf dem Reck, wo das ganze Körpergewicht zu tragen ist, auch nur an den Fingern hängt — und dass diese ganz leicht das ganze Körpergewicht, noch vermehrt um das bei Schwingungen in Folge der Centrifugalkraft sich ergebende beträchtliche Plus, zu tragen vermögen, eine Leistung, die ihnen beim Rudern nie zugemuthet wird.

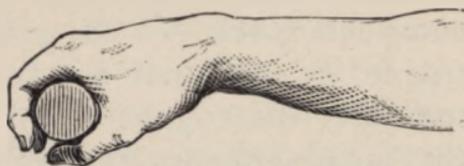
Dieser Vergleich der Handstellung bei der Ruderbewegung mit jener beim Hang und beim einfachen Schwingen an dem Recke beweist auf's Deutlichste, dass die beschriebene leichte Ruderhaltung (blos mit den Fingern) die natürlichste und zweckentsprechendste ist, weil sie am wenigsten anstrengt und ermüdet.

Gehen wir aber der Sache vollends auf den Grund.

Die Hand soll die Stange, an der sie hängt oder an der sie zu ziehen hat, umfassen, um den nöthigen Halt zu gewinnen. Dazu muss aus ihr ein Haken gebildet, sie muss gekrümmt werden. Die Handfläche, der eigentliche Handkörper selbst, kann sich aber nicht krümmen, da er kein Ge-

lenk hierzu besitzt, die Krümmung kann also nur mittelst der Finger bewirkt und der Haken nur durch diese gebildet werden. Dabei bleibt das Handgelenk ganz gerade, und die Handfläche bildet nur eine wagrechte Verlängerung des Unterarmes.

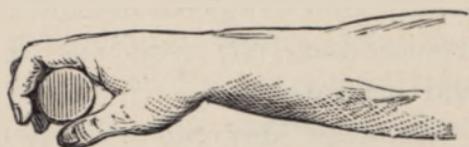
Fig. 37.



Schlechter Griff.

Diese wagrechte Haltung der Handfläche ist deshalb nothwendig, weil damit dem Gelenke jede Anstrengung erspart bleibt und die gestreckte Lage beim Ziehen die allernatürlichste ist. Jedes Gelenk will sich unwillkürlich strecken, sobald

Fig. 38.



Guter Griff.

darin gezerzt wird, und es kann daher beim Ziehen nur mit Anstrengung gebogen erhalten werden. Jene Ruderer also, welche den Riemen zu voll anfassen, dadurch das Handgelenk beugen und in dieser Stellung den Zug durchziehen, strengen

daher das Handgelenk unnütz an und bringen eine ganze Anzahl von Muskeln der Hand, des Unter- und des Oberarmes in Thätigkeit, die beim correcten Rudern gar nichts zu thun oder bloß als Zugstangen zu wirken haben.

Dies verursacht wieder eine fortwährende Muskelspannung in den Armen, in Folge dessen eine steifere Haltung und ein zu frühes Beugen derselben, weiter ein Auswärtskehren der Ellenbogen bei der Vollendung des Zuges bewirkt wird. Die letzte Consequenz des gebogenen Handgelenkes beim Rudern ist dann endlich eine ganz schlechte Haltung des Rumpfes, ein Hinaufziehen der Schultern, Krümmung des Rückens — mit einem Worte eine solche Summe von Folgeübeln, dass man wohl mit vollem Rechte behaupten kann, ohne richtigen leichten Griff sei ein correctes Rudern geradezu eine Unmöglichkeit.

Dabei hat das losere Anfassen des Ruders noch den gleichfalls nicht unbedeutenden Vortheil, dass man auf diese Weise etwas weiter ausgreifen kann, dass also der Zug Desjenigen, der bloß mit den Fingern zieht, länger ist und mehr ausgibt. Man erzielt also damit bei geringerer Anstrengung grössere Leistungsfähigkeit!

DAS SCHWINGEN.



ur Besprechung der Ruderbewegung selbst, dem Schwingen, übergehend, sind einige allgemeine Bemerkungen über dieselbe nöthig, bevor wir zur Detail-Erörterung ihrer zwei Hälften, dem Ausgreifen und dem Zug, kommen.

Der Ausdruck »Schwingen« bezeichnet in treffender Weise jene Bewegung, welche der Oberkörper beim Rudern auszuführen hat: Es ist dies nämlich genau eine umgekehrte Pendelbewegung, ein fortgesetztes gleichmässiges Hin- und Herschwingen, ohne jegliche Pause, ohne den geringsten Ruhepunkt. So einfach dies nun dem Laien erscheinen mag, so schwierig ist es in der That, diese Schwingung correct auszuführen. Und zwar liegt die Hauptschwierigkeit darin, diese Bewegung mit der geforderten Gleichmässigkeit durchzuführen und den Oberkörper in allen Stadien der Schwingung stets gleichmässig steif und gerade zu erhalten und zu verhüten, dass er bei der Neigung nach Vorne oder bei der Beendigung des Rückwärtsschwingens in sich zusammensinke. Dass

die Schwingung genau in der Kielrichtung des Bootes erfolgen müsse, weil sonst das Boot in's Schwanken geräth, wurde schon im Capitel über den Sitz ausführlich besprochen. Die Schwingung muss ferner in durchaus gleichmässigem Tempo ausgeführt werden. Der Ruderer muss aussehen, wie wenn er von einer Maschine bewegt würde, so taktmässig und so in allen Stadien gleichmässig muss die Action vollführt werden. Denn nur diese Stetigkeit, respective das Vermeiden jeder heftigen ruckartigen Bewegung, sowohl beim Ausgreifen wie beim Zuge, ermöglicht es, die mechanischen und physikalischen Wirkungen, welche das Körpergewicht des Ruderers gegen die Fortbewegung des Bootes ausübt, auf das geringst mögliche Maass zu reduciren und einen gleichmässigen steten Fortgang des Bootes zu erzielen, während bei heftigem, ungleichmässigem, ruckweisem Arbeiten die Fortbewegung des Bootes gleichfalls nur ruckweise geschieht und dessen Gang unstet und ungleichmässig wird. Dass aber ein ruhiger, gleichmässiger Fortgang bei verhältnissmässig geringerer dafür aufgewendeter Anstrengung mehr nütze und vortheilhafter sei, als eine selbst mit grösserem Kraftaufgebote producirte ruckweise und daher ungleichmässige Bewegung, davon kann sich Jedermann leicht durch Versuche überzeugen. Man braucht kein Physiker und kein Mechaniker zu sein, um dies zu begreifen, sondern nur ein wenig über die Kräftewirkung nachzudenken und sich gegen-

wärtig zu halten, dass eine Kraftäusserung in der Form von Druck und Zug sich zur Fortbewegung eines Gegenstandes viel mehr eignet, als eine solche in der Gestalt von Schlag, Stoss oder Ruck. Und wer sich einmal darüber klar ist, dem ergeben sich die weiteren Folgerungen sowie die Nutzanwendung dieses mechanischen Principes auf das Rudern von selbst. Nicht allein aber, dass durch die stete ruhige Arbeit ein besserer Fortgang im Ganzen erzielt wird, so strengt das ruckweise Arbeiten auch den Körper viel mehr an und ermüdet somit den Ruderer viel schneller. Endlich schadet die heftige ungleichmässige Action auch den Booten, besonders den feinen Rennbooten, welche dadurch unverhältnissmässig mehr hergenommen und schneller abgenützt werden, als durch eine schonende gleichmässige Arbeit.

DAS AUSGREIFEN.

Das Ausgreifen mit dem Ruder geschieht, indem der Ruderer aus der eingehend besprochenen Grundstellung langsam den Oberkörper vorwärtsschwingt, jedoch ohne ihn zu krümmen, ohne dessen oberen Theil vorzu- neigen, ohne die Schultern zu heben oder die Achseln vorzuschieben. Indem sich der Oberkörper somit lediglich in seiner untersten Charnière vorbewegt, öffnen sich gleichzeitig die Knie, um dem unteren Theile des Oberkörpers Raum zu geben, sich zwischen die Schenkel zu neigen. Die Arme, die früher beim Ellenbogen im rechten Winkel gebogen waren, schieben den Griff des Ruders stetig nach vorwärts, indem sie sich in demselben Maasse, als der Oberkörper sich vorlegt, mehr und mehr strecken, um, sobald der Oberkörper die Vorwärtsbewegung vollendet hat, auch vollkommen gestreckt zu sein. Der Oberkörper soll hierbei so weit vorgelegt werden, als nur irgend möglich ist, ohne dessen gestreckte Position zu verändern. Der Kopf ist dabei weder zu senken und zwischen die Arme zu stecken, wie es hässliche Angewohnheit

mancher Ruderer ist, noch soll er unnatürlich zurückgebogen und der Hals herausgedrückt werden. Der Kopf soll vielmehr ungefähr in der nämlichen Stellung zum Oberkörper verbleiben, die er in der Grundstellung eingenommen, nur ein wenig mehr nach rückwärts geneigt, respective nicht so weit vorgeneigt wie der Oberkörper. Die Vorschwingung muss langsam, gleichmässig erfolgen und darf aus den in dem vorhergegangenen Capitel erörterten Gründen nicht zu einem Vorfallen oder Vorwerfen werden.

Wenn die Bewegung des Ausgreifens nicht langsam ausgeführt wird, bleibt dem Ruderer später beim schnellen Tempo keine Zeit zum Athemschöpfen und zur Erholung, während er doch ebensowohl nach jedem Zug Athemholen muss, als auch einer, wenn auch noch so kleinen Erholung bedarf.

Auch das Ausgreifen ist nicht so einfach, als es scheinen mag, und insbesondere ist dabei sehr wohl zu beachten, dass die Hände und der Oberleib durchaus nicht eine und dieselbe Bewegung auszuführen haben. Während nämlich die Hände, wenn sie mit dem Ruder vorwärts ausgreifen, keine gerade, sondern eine Bogenlinie beschreiben und die Kielrichtung kreuzen, darf der Oberleib beim Vorlegen durchaus nicht dieser curvenartigen Bahn der Hände folgen, sondern muss, von jenen ganz unabhängig und selbständig, seinen eigenen Weg in der geraden Kielrichtung nach Vorne gehen, weil sonst das Gewicht verschoben wird und das Boot

in's Schwanken geräth. Diese Selbständigmachung der Hände vom Körper und des Körpers von den Händen ist sehr schwierig und bedarf langer Uebung; sie muss aber vollständig angelernt und angewöhnt sein, bevor der Ruderer in ein schmäleres Boot kommt, weil er sonst darin keinen ruhigen Zug fertig bringt. Am besten ist es, wenn der Ruderer nur sein Augenmerk auf das gehörige Gerade-Vorlegen des Oberkörpers richtet, indem er die Kiellinie oder das Hintertheil des Bootes fest im Auge behält. Die Hände nehmen dann ihren Curvenweg schon ganz von selbst. Keineswegs aber soll der Ruderer auf den Griff des Ruders sehen, weil ihn dies unwillkürlich dazu bringt, statt in der geraden Richtung, den Händen nach in deren runder Bahn zu schwingen, was man »schrauben« nennt. Ebenso ist es ganz schlecht, beim Rudern den Blick seitwärts auf das Ruderblatt gerichtet zu halten, weil durch die schiefe Haltung des Kopfes gleichfalls ein Abweichen von der geraden Schwingungsebene begünstigt wird, nachdem nur der gerade Blick nach dem Hintersteven des Bootes eine Controle dafür bildet, dass der Körper wirklich exact in der Kielrichtung schwinde.

Von dem möglichst weiten Vorlegen beim Ausgreifen hängt die Länge des Zuges und somit sein Werth und seine Ausgiebigkeit ab; es ist daher von höchster Bedeutung, sich so weit als nur irgend möglich vorzustrecken.

DER ZUG.



In dem Augenblicke, als der Oberkörper des Ruderers die Vorwärts-Schwingung vollendet hat und seine Arme gleichzeitig ihre vollständige Streckung vollzogen, die Hände somit möglichst weit ausgegriffen haben, in diesem selben Augenblicke muss auch schon der Zug beginnen. Es muss dies ebenso ohne jeden Zeitverlust erfolgen, wie die Rückkehr eines Pendels, wenn es am Ende des Schwunges angekommen. So wie es beim Pendel nur anscheinend einen todtten Punkt, einen Augenblick des Stillstandes gibt, so darf es beim Rudern und ganz besonders beim Uebergange vom Ausgreifen zum Zuge auch keinen solchen, keinen noch so geringen Zeitverlust geben. Doch darüber werden wir später im Capitel vom »Eingreifen« sprechen.

Der Zug, um den es sich jetzt allein handelt, beginnt mit dem Momente, als der Ruderer sein Ruder in's Wasser gesenkt hat. Dies darf nur soweit geschehen, dass genau das Blatt des Ruders sich im Wasser befindet, nicht mehr und nicht

weniger, in welcher Position es während des ganzen Zuges zu verbleiben hat.

Dies ist bei einem gut geschnittenen Ruder sehr einfach; der Ruderer braucht nur das Ruder, nachdem es eingetaucht und dessen beledeter Theil mit der betreffenden Fläche an den Ruderpflock angelegt ist, gehörig durchzuziehen, ohne die Hände zu heben oder zu senken, so verbleibt es von selbst in dieser Stellung bis zum Schlusse des Zuges. Anders allerdings ist es damit bei einem schlecht geschnittenen Riemen oder bei schlechter, krampfhaft fester Handhaltung.

Es gibt Riemen, welche so schlecht geschnitten sind, oder bei welchen sich nach deren Anfertigung das Holz so gedreht (»geworfen«) hat, dass das Ruderblatt nicht senkrecht im Wasser steht, wenn der Riemen an den Ruderpflock gedrückt wird. Ein solcher Riemen hat, da sein Ruderblatt eine schräge Fläche gegen das Wasser bildet, sobald der Zug beginnt, entweder die Tendenz, das Wasser zu verlassen und herauszuglitschen; oder sich in's Wasser einzubohren und in die Tiefe zu rutschen. Statt also die durch die Arbeit des Ruderers auf ihn beim Zug übertragene Kraft in entsprechenden Druck auf das Wasser und somit in Fortbewegung des Bootes umzusetzen, hat solch' ein schlechtes Ruder die Neigung, diese Kraft zu seiner eigenen Fortbewegung im Wasser zu vergeuden, und erfordert dann extra eine ganz aparte Anstrengung des Ruderers, um es daran zu verhindern. Denn der Ruderer ist dann

gezwungen, ein solches Ruder, das die zur Senkrechtstellung des Blattes nöthige Fixirung durch seine Anlehnung an den Ruderpflock nicht findet, durch festen Griff mit der Hand zu fixiren und so während des ganzen Zuges zu erhalten. Dieser nur bei einem solch' schlechten Riemen nöthige Extra-Kraftaufwand beeinträchtigt die Kraft des Zuges, zwingt den Ruderer, die Ellenbogen auswärts zu kehren und zu beugen, die Schultern und Achseln emporzuziehen und alle jene Unformen und Fehler

Fig. 39.

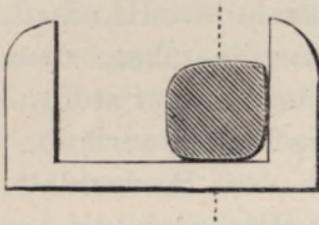
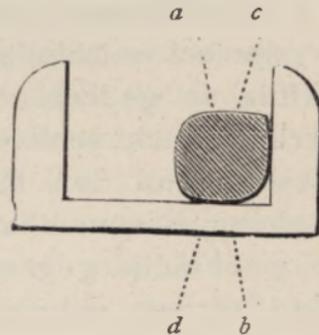


Fig. 40.



zu begehen, welche wir schon an anderer Stelle bei Besprechung des schlechten (zu festen) Griffes erörtert haben.

Die vorstehenden Figuren erläutern das Gesagte bildlich. Fig. 39 zeigt, wie der Riemen sich beim Anziehen im Dollen von selbst an den Ruderpflock legt. Ist das Ruder richtig geschnitten, so wird dessen Blatt in der punktirten Linie, d. i. in der senkrechten Ebene, wie es sein soll, auf's

Wasser drücken. Ist das Ruder dagegen schlecht gemacht, so wird die Blattfläche etwa so stehen, wie die punktirten Linien in Fig. 40 zeigen. Hat das Blatt die Stellung $a-b$, so wird dasselbe beim Zuge aus dem Wasser glitschen; hat es die Stellung $c-d$, so wird es sich in die Tiefe bohren. Um nun das Eine wie das Andere zu verhüten, ist der Ruderer gezwungen, solch' ein Ruder, wie es in Fig. 41 und 42 veranschaulicht ist, so in der Hand zu fixiren, dass die Blattfläche senkrecht auf's

Fig. 41.

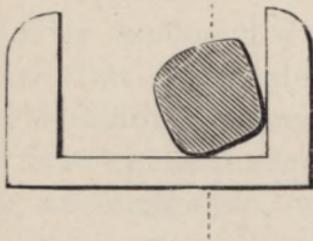
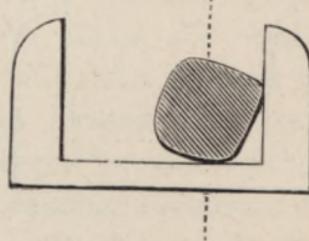


Fig. 42.



Wasser zu stehen kommt, wobei er aber den bedederten Theil, statt ihn einfach mit der Fläche auf dem Ruderpflock aufliegen lassen zu können, auf der Kante balanciren muss. Hier scheint mir auch noch die Bemerkung am Platze zu sein, dass nicht nur die Beschaffenheit des Ruders, sondern auch jene des Dollen die vollste Beachtung finden muss. Aus einem Dollen, dessen Pflöckchen nach oben zu auch nur ein ganz klein wenig auseinander neigen (Fig. 43), wird das Ruder stets sehr leicht herausspringen; es ist daher von Vortheil,

wenn die Holzfütterung der Ruderpföckchen sich ein Bischen nach Innen neigt, respective der Dollen gegen oben sich ein wenig verengt. (Fig. 44.)

Es ist selbstredend, dass mit Rudern, wie die oben beschriebenen, der beste Ruderer nicht correct und schön rudern kann, ja dass er sich bei öfter wiederkehrender Arbeit mit so schlechtem Werkzeug seine Form verdirbt; um so weniger vermag also erst ein Anfänger mit solchen Riemen ordentlich zu rudern. Daraus ergibt sich, dass es ganz unverständlich ist, zu meinen — wie man das

Fig. 43.

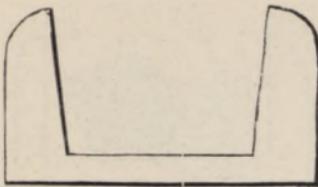
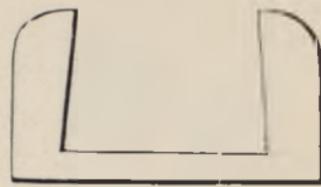


Fig. 44.



gleichwohl oft hört — »für den Anfänger sei dies oder jenes gut genug!«

Gerade der Anfänger braucht das beste Material, und wer einem solchen einen schlechten Riemen in die Hand gibt, der erweist sich vom Hause aus als unfähiger Lehrer.

Nach dieser kleinen, aber durchaus nicht nebensächlichen Abschweifung kehren wir zur Analyse des Zuges zurück.

Indem der Ruderer die Rückwärtsbewegung des Oberkörpers, respective den Zug beginnt, hat er auf Folgendes zu achten: Das Ruder ist leicht

in der Hand zu halten und nur mit den Fingern zu ziehen; der Lederknopf des Ruders muss an dem Ruderpflocke anliegen. Der Kopf und Hals werden steif gemacht, damit die rückwärtigen Hals- und Genickmuskeln an der Arbeit voll participiren. Die Beine werden fest gegen das Stemmbrett gedrückt, und indem sich der Ruderer gleichsam auf dem Stemmbrette aufrichtet, wird durch die gleichzeitige Action der Rücken- und Lendenmuskel sowie der Streckmuskel der Beine der grösste Theil des Körpergewichtes scheinbar auf das Stemmbrett verlegt, thatsächlich aber mit zum Zuge verwendet und auf die Ruder übertragen.

Hier kommen wir erst dazu, die ungeheure Superiorität des Ruderns mit dem ganzen Körper bei vollständig gestreckten Armen und ganz aus dem Spiel gelassenem Biceps — über jenes viel mehr anstrengende, viel rascher ermüdende und dabei viel weniger ausgiebige Rudern zu constatiren, welches zumeist nur mit den Armen und Schultern bewerkstelligt wird. Bei diesem letzteren ist der Ruderer lediglich auf die Kraft seiner Oberleib-Muskel angewiesen, und sein Gewicht ist ihm eine todte Last. Bei dem correcten englischen Zug mit gestreckten Armen und vorwiegender Rücken- und Lendenarbeit wird sein Gewicht zur Fortbewegung mitverwendet, zum grossen Theile in lebende Kraft umgesetzt — und so ein Factor zur Mithilfe herangezogen, der anscheinend nur ein Hemmniss für die Fortbewegung bildet.

Der Rücken wird vom ersten bis zum letzten Augenblicke des Zuges gerade, ja kreuzhohl gehalten, die Brust wird heraus, die Achseln und Schultern werden herunter- und zurückgedrückt. Die Arme bleiben während des ganzen Zuges vollkommen gestreckt und werden nur als Zugstangen benützt. Erst im letzten Momente, kurz vor dem Plattendrehen des Ruders, werden sie gebeugt und die Ellenbogen hart an den Leib gezogen.

Der Zug muss mit dem Momente, da das Blatt des Ruders in's Wasser sinkt, mit voller Kraft beginnen, mit ganz gleichmässiger Kraft vollends durchgezogen und schliesslich mit derselben Kraft beendet werden.

Gegen diese Anforderung eines guten, langen, ausgiebigen Zuges wird aber nur zu häufig und in der verschiedensten Weise gesündigt. Da sind erstens jene Ruderer, welche nach dem Eingreifen in's Wasser noch eine geraume Zeit unbenützt verstreichen lassen, bevor sie sich in's Zeug legen, während welcher Zeit das Ruder nicht auf's Wasser wirkt. Durch diesen trägen Anfang wird der ganze erste Theil des Zuges, der von grösster Wichtigkeit ist, unnütz verzettelt. Da sind zweitens jene anderen, welche zwar gleich beim Anbeginne des Zuges gehörig Wasser fangen, aber sich die Sache dadurch erleichtern, dass sie nur einen kurzen kräftigen Ruck machen und den übrigen Theil des Zuges, die Mitte und den Schluss, ganz leicht und bequem durchziehen, ja das Ruder dann nur so

mitlaufen lassen, statt jeden Augenblick, den das Ruderblatt im Wasser verbringt, zu dem grösstmöglichen Drucke auf's Wasser auszunützen.

Ebenso gibt es Ruderer, welche den Zug kräftig beginnen und kräftig vollenden, aber in der Mitte sich eine kleine Rast, eine kleine Erleichterung gestatten. Das ist wo möglich das Schlechteste, weil da gerade der tüchtigste und ausgiebigste Theil des Zuges, nämlich jener, während welchem das Ruder senkrecht vom Boote absteht, verloren geht. Also nochmals: Ein Zug kann nur dann für correct gelten und wird nur dann ausgiebig wirken, wenn unverzüglich in demselben Momente, sowie das Ruderblatt das Wasser fasst, auch schon die volle Zugkraft, vermehrt um das dazu verwendbare Körpergewicht, voll angewendet wird und während der ganzen Dauer des Zuges in Wirksamkeit bleibt.

Es bleibt nun noch die Haltung des Körpers und der Arme während des Zuges zu besprechen. Was schon im Capitel über »das Abgreifen« sagt wurde, gilt auch hier: Während die Hände mit dem Griffe des Ruders eine gewisse Bewegung ausführen, muss der Leib des Ruderers streng in der geraden, zur Kiellinie des Bootes parallelen Ebene zurückschwingen. Keine Schulter darf höher gehalten, keine mehr zurückgelegt werden, als die andere. Die Arme sind vollkommen gestreckt zu halten, mit der Tendenz, die Ellenbogen unten nach innen zu



kehren, wie denn auch im letzten Augenblicke, beim Ende des Zuges, die Ellenbogen ganz an die Rippen herangezogen werden sollen, keineswegs aber wie Windmühlenflügel vom Körper abgespreizt werden dürfen.

Die verlangte »Tendenz, die Ellenbogen unten nach innen zu kehren«, ist keine überflüssige That, sondern eine wohlberechnete und vollberechtigte Forderung, weil der Ruderer, sobald er sich bestrebt, die Ellenbogen nach innen zu drehen, gezwungen ist, die Achseln und Schultern gehörig herunter zu drücken und zum Schlusse des Zuges die Ellenbogen schön an den Leib heranzuziehen. Während des ganzen Zuges muss der Körper gleichmässig gerade gehalten werden: Brust heraus, Bauch heraus, Kreuz hohl.

Die hauptsächlichsten Fehler, welche beim Zuge zu vermeiden sind, bestehen in: Krümmung des Rückens durch Nachgeben im Kreuz — zu frühes Beugen der Arme noch während des Zuges — in diesem letzteren Falle auch zumeist Auswärtskehren der Ellenbogen, Heben der Achseln und Vorsinkenlassen der Schultern — ungleiche Haltung der Achseln und Schultern, und zwar entweder, indem die eine Seite höher gehalten wird als die andere oder indem eine Seite mehr zurückgezogen wird, als die andere; — Körperschwingung in schiefer Richtung, statt in der Kiellinie des Bootes.

Ueber die Länge des Zuges nach rückwärts gehen die Ansichten selbst in den maassgebendsten

fachmännischen Kreisen Englands noch sehr auseinander, was nicht zum Verwundern ist, wenn man berücksichtigt, dass jede Partei sich auf Erfolge zu berufen in der Lage ist, welche ihre Angehörigen erzielten. Während eine grosse Partei es für absolut abträglich hält, den Körper über die senkrechte Stellung hinaus zurückzuschwingen, findet es die andere Schule für correct, den Körper ein ziemliches Stück über die Senkrechte hinaus nach rückwärts zu neigen. Alle aber sind darin einig, dass das Zurücklegen nicht übertrieben, nicht forcirt werden dürfe, weil es, zu weit getrieben, die dafür aufgewendete Kraft und die darauf verbrauchte Zeit nicht mehr bezahlt. Wie in so vielen Dingen ist auch hier die goldene Mittelstrasse wohl der richtigste Weg, und eine Zurückneigung des Oberkörpers — doch nur so weit, dass es nicht zu viele Anstrengung kostet, sich wieder aufzurichten und vorzuschwingen — das Empfehlenswertheste.

Dies die stricte Forderungen der reinen Theorie! Sowie es aber fast zum Wesen der Theorie gehört, überall mehr zu verlangen, als in der Praxis durchführbar ist, so auch hier. Speciell beim Zuge stellen sich der praktischen Ausführung und strengen Beobachtung der theoretischen Anleitungen und Forderungen gewisse Hindernisse entgegen, die denn ganz besondere Maassnahmen erfordern, um den Ansprüchen der Theorie wenigstens möglichst nahe zu kommen. So wird der beobachtende und denkende Ruderer gar bald herausfinden, dass es

ihm aus rein mechanischen und physikalischen Gründen nicht möglich ist, wenn er das Ruder mit beiden Händen gleichmässig anfasst, im Momente des weitesten Ausgreifens und während des ersten Theiles des Zuges beide Arme gestreckt und keine der Achseln weiter vorzuhalten als die andere, einfach deshalb, weil ja die beiden Griffpunkte der Hände auf dem Ruder nicht gleich weit vom Körper abstehen und diese Differenz in Folge dessen irgendwie zum Ausdruck kommen muss. Der Ruderer wird also gegen seinen Willen entweder den Innenarm ein wenig beugen oder die Innenachsel ein wenig weiter zurücklegen müssen, wenn er nicht — was die richtige Correctur für die geschilderte Unregelmässigkeit bildet — mit der Innenhand das Ruder ein wenig voller anfasst als mit der Aussenhand, wodurch eine entsprechende Verkürzung des Armes eintritt und dieser selbst gestreckt und die Achsel in correcter Stellung erhalten werden kann. Die Neigung der meisten Ruderer, die Achsel jener Seite, deren Hand das Griffende des Ruders hält, weiter zurück und die andere Achsel, entsprechend der Stellung der Innenhand, höher zu halten, ist strenge zu bekämpfen, da die obenerwähnte Correctur vollkommen hinreicht, ihre Ursachen zu beheben und ein weiteres Verharren auf diesem hässlichen Fehler nur beweist, dass der Ruderer seine Körperschwingung noch nicht gehörig von der Curvenbahn der Hände zu emancipiren vermag.

DAS EINGREIFEN.

Bisher haben wir lediglich die Action beim Vor- und Zurückschwingen, das Ausgreifen und den Zug, besprochen; es erübrigt uns jetzt noch die Erörterung zweier hochwichtiger Stadien des completen Zuges, nämlich der beiden Uebergangsmomente vom Ausgreifen zum Zuge: das Eingreifen, und vom Zuge zum Wiederausgreifen: das Plattdrehen.

Ich habe absichtlich, und zwar aus dem Grunde, weil der Anfänger nur allzu sehr geneigt ist, seine ganze Aufmerksamkeit auf die Arbeit mit den Händen zu concentriren und die Haltung und Action des ganzen übrigen Körpers zu vernachlässigen, bisher gar nicht vom Plattdrehen des Ruders gesprochen. Ich theile in dieser Beziehung die Anschauung jener gewiegten englischen Fachmänner, welche dringend empfehlen, den Neuling nicht sofort das Plattdrehen zu lehren, sondern ihn zuerst einige Male ohne dieses rudern zu lassen, um seine ganze Aufmerksamkeit für die richtige Haltung und Bewegung des Körpers in Anspruch nehmen zu können, während sonst die für ihn sehr

schwierige Manipulation des fortwährenden Ruder-drehens all' sein Trachten gefangen nimmt. Erst wenn der Anfänger sämtliche Cardinalforderungen in Bezug auf die Körperhaltung vollständig inne hat, dann ist es an der Zeit, ihn damit vertraut zu machen, beim Ende des Zuges das Ruder in dem Momente, wo es das Wasser verlässt, auch durch eine kleine Drehung des Handgelenkes platt zu legen, d. h. die Fläche der Belederung des Ruders, welche während des Zuges an dem Ruderpflocke anlag, nach unten zu bringen, so dass das Ruder mit derselben jetzt auf der Fütterung (dem Boden des Dollens) aufliegt, und dass das Blatt des Ruders, welches früher senkrecht zum Wasser stand, nun parallel zu dessen Oberfläche ober dem Wasser schwebt.

In dieser Lage, in welcher das Ruder den Wind wie etwaige Wellen leicht durchschneidet, während es andernfalls dagegen Widerstand leistet und den Bootfortgang beeinträchtigt, wird auch wieder vorgeschwungen, und erst in dem Momente, in welchem Körper und Hände so weit vorgestreckt sind, als nur möglich, in demselben Momente wird unverzüglich durch einfaches Heben des Handgelenkes und Zurückdrehen desselben in seine frühere gestreckte Stellung das Ruder wieder zum Zuge senkrecht gestellt und ganz gleichzeitig damit auch schon eingetaucht und der Zug begonnen. Diese zwei Uebergangsbewegungen sind von grösster Wichtigkeit, und die Art ihrer Ausführung

ist ebenso entscheidend für die Form eines Ruderers und die Qualität seiner Arbeit als der eigentliche Zug selbst, dessen Anfang und Ende sie markiren.

Beide müssen daher gründlich besprochen werden, und zwar sei hier mit dem Eingreifen begonnen.

Ich habe schon betont, dass in dem Momente, wo beim Ausgreifen der weiteste Punkt erreicht ist, unverzüglich auch schon der Zug beginnen müsse, soll nicht ein Zeitverlust eintreten, der, wenn er auch noch so kurz sein mag, den Zug bedeutend entwerthet.

Auf dieses correcte Eingreifen, auf dieses blitzartige Beginnen des Zuges in demselben Augenblicke, wo die äusserste Weite beim Ausgreifen erreicht ist, legen die englischen Fachleute den grössten Werth, und mit vollem Rechte. Und da ein flinkes Eingreifen für eine der unerlässlichsten Bedingungen eines ausgiebigen Zuges gilt, so werden auch die Anfänger von ihren Lehrern, zu welchen man sich in England zumeist alterfahrene, kunstgeübte Berufsrunderer wählt, unausgesetzt haranguirt, das grösste Augenmerk auf »the beginning« zu legen: »Catch the beginning!« — »Hit the water!« — »Smite at the beginning!« — »Do all your work at the beginning!« — »Kick at the beginning!« — »Lift at the beginning!« — »Catch the water!«

Diese verschiedenen Zurufe und Mahnungen charakterisiren vorzüglich die verlangte Bewegung,

ganz besonders treffend dünkt uns aber die Bezeichnung »catch hold of the water« — gleichbedeutend mit »Fangen des Wassers«.

Allerdings ist, rein theoretisch genommen, der mittlere Theil des Zuges, respective jener, während dessen das Ruder senkrecht zum Boote steht, der ausgiebigste. Doch ist dieser Theil eben nur ein kurzer Theil des ganzen langen Zuges, und währt derselbe, besonders bei einem in vollem Gange befindlichen Boote, nur äusserst kurz, so zwar, dass, wenn man die Hauptarbeit da erst beginnen wollte, dieselbe thatsächlich an das äusserste Ende des Zuges verlegt würde. Wenn man in einem rasch dahinschiessenden Boote sich vorlegt, ausgreift und nur das Ruder in's Wasser senkt, ohne daran im Mindesten zu ziehen, so wird man sehen, dass das Ruder ganz von selbst in Folge des Bootfortganges, und zwar ziemlich rasch, den Weg nimmt, den es beim Zuge zu machen hat. Wer also beim Ausgreifen das Ruder eintaucht und nur einen Moment zögert, mit dem Zuge zu beginnen, der kann dies später nicht mehr an demselben Punkte thun wie vorher — er hat das an Raum von seiner Reichweite und an Länge des Zuges verloren, um was das Ruder während dieser Zeit von selbst zurückging. Da es aber für die volle Ausbeutung des mittleren Theiles des Zuges von grösster Wichtigkeit ist, dass der Zug schon im besten Gange sei, wenn er in das mittlere Stadium tritt, so kann mit dem Zuge überhaupt gar nicht schnell und kräftig

genug begonnen werden. Ausserdem spricht aber noch ein sehr bedeutender Grund für die sofortige Anwendung der vollsten Kraft und die möglichste Raschheit beim Beginne des Zuges.

Vielfache Versuche und langjährige Erfahrung haben nämlich erwiesen, dass der vordere Theil des Zuges das Boot aus dem Wasser hebt, während es der letzte Theil des Zuges hineindrückt; — gewiss Grund genug, den somit weit vortheilhafteren ersten Theil durch möglichst raschen Beginn so viel als nur möglich zu verlängern. Das hier Gesagte gilt schon für das Boot mit festem Sitz; in um so höherem Maasse ist es aber noch bei den Booten mit Gleitsitz der Fall, in welchen der Schwerpunkt des Ruderers während des Zuges noch extra um fast die ganze Gleitlänge vorgeschoben wird.

Das rasche Eingreifen, der richtige »Fang«, wird bewerkstelligt, indem der Ruderer das während des Ausgreifens gesenkte und abgebogene Handgelenk, sobald die Hände beim Ausgreifen den vordersten Punkt erreichen, gerade stellt, wodurch sich das Ruder in die Senkrechtstellung dreht, ganz gleichzeitig damit das Ruder in's Wasser fallen lässt und auch schon mit voller Wucht den Zug beginnt. Das Eintauchen des Ruders in's Wasser erheischt nicht ein besonderes Heben des Griffes — es erfordert blos, dass der Druck augenblicklich aufhöre, welchen die Hände während des Vorschwingens auf den Griff ausüben, um das Blatt über dem Wasser zu erhalten. Die Hände geben

also vollkommen nach, während innen der Griff sich hebt und aussen das Blatt sich von selbst in's Wasser senkt.

Das ist Alles, was sich theoretisch über einen der wichtigsten Momente des ganzen Zuges sagen lässt. Wie beim gesammten Rudern, kann auch hier die Theorie nur sachlich erörtern, anleiten und ihre Anforderungen motiviren; alles Andere muss der Praxis, der Uebung überlassen werden. Nichtsdestoweniger wird jeder Ruderer viel Zeit sparen, manchen Irrweg meiden und unvergleichlich rascher zum Ziele gelangen, wenn er seine Arbeit auf einer gesunden theoretischen Basis betreibt. Er wird dann gar bald auch in der Praxis einen wohlthuenden Gegensatz zu jenen »Nur-Praktikern« bilden, denen alle Theorie »grau« gilt, denen aber dafür auch für die einfachsten Dinge das Verständniss abgeht, und die oft zeitlebens an Grundfehlern laboriren, in die sie nie verfallen wären, hätten sie etwas weniger Scheu vor der »Bücherweisheit« besessen.

DAS PLATTDREHEN.

Wir kommen nun zum letzten Theile des Zuges, dem Plattdrehen. Dieses wird bewerkstelligt, indem der Ruderer, sobald der Oberleib die Schwingung nach rückwärts vollendet hat, die Ellenbogen beugt, dieselben seitlich an die Rippen heranzieht, gleichzeitig die Hände niederdrückt und das Handgelenk abbiegt, so zwar, dass das Ruderblatt, aus dem Wasser gehoben, aus seiner senkrechten Stellung, die es vorher im Wasser eingenommen hat, in eine wagrechte Lage oberhalb des Wassers gebracht wird und die Belederung des Ruders mit jener Fläche, die beim Zuge an dem Ruderpflock anlag, nun auf dem Boden des Dollens aufliegt.

Dieses Plattdrehen muss rasch und in einem einzigen Tempo vollbracht werden, gleichwohl aber müssen die dazu erforderlichen einzelnen Bewegungen in der oben angegebenen Folge nacheinander und im richtigen Verhältnisse zu einander ausgeführt werden. Das wichtigste Erforderniss dieses letzten Theiles des Zuges besteht aber darin, dass der ganze Oberleib während des Plattdrehens

und Herausdrückens des Ruders aus dem Wasser seine aufrechte, zurücklehrende Haltung beibehalte und dass durch den Schluss der Griff des Ruders zu dem Leibe des Ruderers herangezogen, nicht aber umgekehrt, der Oberleib zum Rudergriff vorgezogen werde! Es ist dies ein Fehler, der ebenso hässlich aussieht, als er den Werth des Zuges beeinträchtigt, gleichwohl aber sehr verbreitet ist.

Wie häufig sind nicht speciell bei uns in Oesterreich die Ruderer, welche, statt den Oberkörper unausgesetzt kreuzhohl zu halten und auch den letzten Theil des Zuges mit dem Leibe zu machen, beim Plattdrehen mit einem Riss sich gleichsam an dem Ruder vorziehen, den Leib vorfallen und die Brust einsinken lassen, so zwar, dass sie in dem Momente, da ihr Zug vollendet ist, völlig zusammengeknickt, mit vorgeneigtem Kopfe, eingezogener Brust, gehobenen Achseln, vorgefallenen Schultern und gekrümmtem Rücken über ihr Ruder geneigt da hocken! — Statt die Rückwärtsschwungung mit aufrechtem Kopfe und strammer Haltung schön zu vollenden, am Schlusse derselben das Plattdrehen auszuführen und dadurch das Ruder an den Leib heranzuziehen, sobald dies geschehen ist (nicht früher schon!), den zurückgelegten Oberleib langsam und im Tempo der ganzen Schwingung mittelst der Beine und der Bauchmuskeln wieder aufzurichten und vorzuheben, zieht es diese Sorte Ruderer vor, den Oberleib

schon während des Plattdrehens mittelst des Gegenhaltes wieder vorzuziehen, den die Hände an dem Ruder finden. Statt diesen Gegenhalt des Ruders noch zu überwinden, das Ruder noch weiter durch's Wasser zu ziehen und somit den Zug voll auszuziehen, verwenden sie diesen letzten Theil schon zu ihrer Aufrichtung; sie vollenden den Zug statt mit dem Rücken und den Lenden mit den Armen, und anstatt den Körper nach Vollendung des Plattdrehens mittelst der Beine und der Unterleibsmuskeln wieder vorzuschwingen, ziehen sie sich schon während des Plattdrehens mit den Armen wieder vor.

Ebensolchen Tadel verdienen die, welche beim Schluss die Ellenbogen gleich Windmühlenflügeln seitwärts vom Körper abspreizen, und jene, welche das Ruder, noch bevor der Zug vollendet ist, schon aus dem Wasser heben und den letzten Theil des Zuges in der Luft fertig machen; desgleichen die, welche zuerst das Handgelenk abzubiegen beginnen und nachher erst die Hände niederdrücken, so dass das Ruder plattgedreht wird, während es sich noch im Wasser befindet — ein Fehler, welcher zumeist die sogenannten »Krebse« (das Unter-das-Wasserlaufen des Ruders) verursacht, zum Mindesten aber das Boot »rollen« macht.

Summiren wir also die Forderungen, welche an eine correcte Vollendung des Zuges gestellt werden, so ergeben sich für das Plattwerfen nachstehende Directiven: Der Körper schwingt schön

gestreckt und kreuzhohl, wie während des ganzen Zuges, nicht allzu weit, aber immerhin ein Stück über die senkrechte Stellung nach rückwärts; in dem Momente, da diese Schwingung zu Ende geht, werden die bis zu diesem Augenblicke noch vollkommen gestreckten Arme gebeugt, die Ellenbogen nach unten gesenkt (nicht nach auswärts gedreht), die Oberarme seitlich an dem Leib vorbeigezogen, so knapp, als wollte man damit die Rippen rasiren, die Hände werden an den Körper herangeholt, und in dem Augenblicke, da die Daumenwurzel schon den Leib berührt, wird rasch durch Niederdrücken der Hände das Ruder aus dem Wasser gehoben und durch Abbiegen des Handgelenkes das Ruder plattgedreht. Sowie dies vollbracht ist, beginnt auch schon ohne den geringsten Verzug wieder das Ausgreifen; die Hände schieben das Ruder vor, und die Arme strecken sich, während sich der Körper mittelst der Unterleibmuskeln und der Beine aufrichtet und den Händen in ihrer Bewegung nach vorne folgt.

Eine Hauptfrage, über die aber in England selbst sehr divergirende Ansichten herrschen und deren Besprechung ich mir daher bis hier zum Schluss aufgespart habe, betrifft »the style of the feathering«, das heisst, die Art des Ausgreifens, nämlich ob das plattgedrehte Ruder beim Vorgreifen hoch oder nieder zu halten sei. Es ist selbstverständlich, dass das Ruder während des ganzen Ausgreifens in gleicher Ebene ober dem Wasser

sich bewegen müsse; doch herrscht noch lange nicht einerlei Ansicht darüber, in welcher Höhe oberhalb des Wassers das Ruder zu halten sei. Es gibt da im Ganzen drei Schulen: Die eine verlangt vom Ruderer, dass er nach vollendetem Zug beim Plattdrehen das Ruder so weit aus dem Wasser hebe, dass dessen Blatt in der Höhe des Dollens über dem Wasser schwebe, dass also das Ruder genau horizontal liege. Die zweite verlangt, dass das Ruder beim Plattdrehen eigentlich gar nicht das Wasser ganz verlasse, sondern dass es bloß an die Oberfläche gebracht, platt auf diese gelegt werde und, mit dem Rücken des Blattes leicht und zierlich über das Wasser glitschend, zum nächsten Zug aushole. Die dritte Schule endlich erfordert von ihren Anhängern, dass sie das Ruder vollständig aus dem Wasser heben und frei ausgreifen, jedoch nicht höher als eben nöthig, um (to clear the water) das Wasser nicht zu berühren.

Alle drei Methoden basiren nicht etwa allein auf Geschmacksverschiedenheiten, sondern jede derselben hat triftige, praktische Gründe für sich in's Treffen zu führen, und es ist derart schwer, deren Vortheile und Nachtheile gegeneinander abzuwiegen, dass es sich aus diesem Grunde allein schon erklärt, weshalb eine Einigung der Anschauungen über diese Angelegenheit bisher nicht erzielt wurde.

Die dritte Schule macht die Höhe des Ausgreifens von der Beschaffenheit des Wassers abhängig: — bei glattem Wasser greifen ihre Anhänger

- tief aus, das Ruderblatt etwa 2—5 Centimeter über die Wasseroberfläche haltend, bei bewegtem Wasser und Wellengänge nach Bedarf höher.

Das Ausgreifen auf dem Wasser selbst, das »Schleifen«, hat, abgesehen davon, dass es sehr hübsch aussieht, das für sich, dass dadurch bei schmalen Booten die Stabilität erhöht wird, dass das Ruder dabei schneller eingetaucht und plattgedreht werden kann, weil das bedeutende Heben und Senken entfällt, und dass das Ausgreifen weniger ermüdet, weil der Ruderer auch noch von dem kleinen Kraftaufwand etwas erspart, den das Hochhalten des Ruderblattes, respective das Niederdrücken des Griffes sonst erfordert. Es hat aber auch drei bedeutende Gründe gegen sich: Erstens verursacht das Schleifen der Ruder auf dem Wasser eine nicht unbeträchtliche Reibung, welche sehr stark hemmend auf den Bootfortgang einwirkt. Zweitens verlassen sich die Ruderer dieser Schule zu sehr auf das Balanciren mit dem Ruder und lernen es nie ordentlich, das Gleichgewicht mit dem Körper zu halten. Drittens ist dieser Styl bei bewegtem Wasser gar nicht anwendbar, und kommen in Folge dessen seine Anhänger bei Wellengang in die Lage, auf alle Fälle höher ausgreifen zu müssen, was sie nicht gewohnt sind und daher nicht gehörig können.

Das Hochausgreifen (horizontal) hat vor Allem den grossen Vorzug, dass es dabei vollkommen gleichgiltig bleibt, ob man in spiegelglattem oder

starkbewegtem Wasser rudert — ja den Vertretern dieser Methode ist bei einer Regatta unruhiges Wasser sogar lieber, weil sie dabei gegen Andere, die nieder ausgreifen, in Vortheil kommen. Es hat weiter den Vorzug, dass die Ruderer sehr gut mit dem Körper ausbalanciren lernen. Dagegen ist un-leugbar, dass es eine viel grössere Fertigkeit erheischt, im schmalen Rennboot in dieser Weise auszugreifen, und dass man dabei das Gleichgewicht des Bootes nicht so vollkommen beherrscht wie beim Schleifen.

Die dritte Methode, das Niederausgreifen (aber ohne Schleifen), bezweckt offenbar eine Vereinigung der Vortheile der beiden übrigen Arten; leider vereinigt sie aber auch, wie dies in solchen Fällen gewöhnlich, die Nachtheile beider.

Für welche der drei Arten des Ausgreifens man immer sich entscheiden mag, so ist es selbstverständlich, dass in einem und demselben Boote und daher auch in einem und demselben Club die vollkommenste Uniformität herrschen müsse. Anfänger lasse man unter allen Umständen hoch ausgreifen, weil sie sonst nicht correct und präzise eingreifen und plattdrehen lernen. Ruderer aber, welche den Unterricht in den breiteren Booten vollständig absolvirt haben und hierauf im Rennboot in Schulung genommen werden, lasse man in diesem schleifen, weil es ihnen mehr Sicherheit gibt. Erst wenn sie mit der Arbeit im Rennboot vollends vertraut geworden, in demselben

ruhig einen schönen langen Zug ziehen und das Gleichgewicht hinlänglich beherrschen, kann man daran gehen, auch noch die letzte Feile anzulegen, und im Rennboot hoch ausgreifen lassen. The tip-top of the art — das Schwerste in dieser Hinsicht ist das Hochausgreifen im Renn-Einser, eine Leistung, welche die grösste Sicherheit erfordert und, schön und stabil ausgeführt und in Verbindung mit einer guten correcten Form, den höchsten Grad der Vollendung repräsentirt.

ALLGEMEINES.



Nach der in den vorhergehenden Capiteln unternommenen Analyse des Zuges erübrigen nun nur noch einige allgemeine Bemerkungen. Vor Allem sei nochmals ausdrücklich betont, dass die so zahlreichen einzelnen Grundbewegungen, aus denen ein Zug besteht, und die vorher ausführlich einzeln erörtert wurden, so streng sie sich auch in der Theorie von einander scheiden und abgrenzen lassen, in der Praxis vollständig in einander aufgehen, dass sie in dem Zug, und zwar in der detaillirt beschriebenen Weise und Reihenfolge, vollständig verschmolzen werden müssen. Sobald der Ruderer seine Arbeit begonnen hat, darf es, ob er nun schnell oder noch so langsam rudern will, bis er mit der Arbeit wieder aussetzt, keinen Moment des Stillstandes geben. Weder während eines Zuges, noch nach einem solchen, vor Beginn des nächsten, darf eine noch so kleine Stockung, eine noch so geringe Pause eintreten!

Sobald der Anfänger vom Lehrer im Zweier so weit gebracht ist, dass er die Grundelemente des Zuges vollkommen inne hat und die groben

Fehler zu meiden weiss, kann er in einen (ebenfalls noch breiten) Vierer gesetzt werden, doch darf nur ein sehr langsames Tempo (24—28 Züge per Minute) genommen werden, damit er Schritt zu halten und doch möglichst ruhig und correct zu arbeiten vermag. Seine übrigen Genossen müssen fertige Ruderer sein, damit der Instructor, welcher steuert, seine ganze Aufmerksamkeit ausschliesslich auf den Neuling concentriren kann. Es ist ein Unding, vier neue Leute, deren jeder noch der fortwährenden Aufmerksamkeit und Correctur bedarf, miteinander in ein Boot zu setzen, da der Lehrer, der obendrein noch zu steuern hat, ganz und gar nicht im Stande ist, mehr als einen Anfänger gehörig zu überwachen.

Von grösster Wichtigkeit ist es, dem Anfänger vom ersten Zug an, den er im Vierer macht, unausgesetzt einzuprägen, dass die peinlichste Accurateesse im Zugleicheingreifen mit den Anderen sowie überhaupt in der Gleichmässigkeit der Arbeit von der grössten Bedeutung sei. Nicht nur, dass die grösste Gleichmässigkeit in der gesammten Action die erste Grundbedingung der Schönheit wie einer soliden Schulung bildet, läuft auch ein Boot unvergleichlich schneller, das von vielleicht nicht besonderen Kräften, aber gleichmässig gerudert wird, als ein solches, welches von bedeutend stärkeren Leuten, aber ohne exactes Tempo geführt wird. Es ist dies ja auch sehr einleuchtend. Wird genau Takt gehalten, senken sich alle Ruder,

wie durch einen elektrischen Funken bewegt, zur gleichen Zeit in's Wasser und beginnen alle mit eben solcher Präcision im selben Momente gleichzeitig auf's Wasser zu wirken, so wird das Boot leicht wie eine Feder förmlich vom Flecke gehoben, in den grösstmöglichen Schwung gebracht, und doch hat sich keiner der Ruderer übermässig dazu angestrengt. Fehlt diese Präcision, so zersplittern sich die einzelnen Kräfte, die Ruder wirken einzeln und damit einseitig auf das Boot ein, keines gibt viel aus, jeder der Ruderer spürt aber die ganze Last des Bootes — mit einem Worte: Ohne Tempo kein Schwung und kein Fortgang, aber viel schnellere Abnützung der Kräfte.

An anderer Stelle wurde schon flüchtig jenes den Neuling, besonders beim ersten Male, nicht wenig consternirenden Falles gedacht, den der nautische Humor mit dem Ausdruck des »Krebsenfanges« belegt hat. Derselbe ereignet sich, sobald das Ruder vom Wasser gefangen wird, wenn es nach Vollendung des Zuges nicht rasch genug aus dem Wasser gebracht wird, zumeist aber, wenn der Ruderer beim Plattdrehen noch im Wasser plattdreht und dann erst das Ruder herausheben will. Im ersten Anfange, also im Zweier, hat solch' ein »Fang« nicht viel zu sagen, da das Boot nur einen sehr geringen Fortgang hat. Im Vierer aber, der schon eine gewisse Fahrgeschwindigkeit hat, wirkt auch der Krebs schon heftiger und bewirkt, dass der Ruderer, besonders wenn das Boot in vollem

Gange ist, mit Vehemenz rücklings über den Sitz geworfen wird und dann entweder dem Vordermanne auf die Beine oder wohl gar seitwärts über Bord fällt, im letzteren Falle natürlich das ganze Boot umkippend und sämtliche Insassen zur Theilnahme am unfreiwilligen Bade zwingend. Wenn aber auch letzterer Fall nicht eintritt, so bewirkt doch dieser unglückliche »Fang« selbst unter den günstigsten Umständen jedenfalls einen argen Aufenthalt. Erstens, wenn nicht gar der Dollen bricht, sperrt sich das Ruder, indem es, als Hemmschuh wirkend, den Gang des Bootes ändert und aufhält; zweitens kommt das Boot in's Schwanken, und es werden auch die anderen Ruderer in ihrem Zug gestört.

Am schlimmsten wirkt natürlich ein Krebs in einem in vollem Laufe befindlichen Rennboote. Abgesehen davon, dass dadurch zumeist der Ausleger gebrochen oder doch bis zur Unbrauchbarkeit verbogen wird, verursacht ein Krebs im Rennboot eine solche Störung und einen solchen Aufenthalt, dass, bis Alles wieder in Ordnung und in Gang gebracht ist, das betreffende Boot Längen verliert, und trifft beispielsweise in einer Regatta den Unglücklichen, der den Krebsen fing, der schwere Vorwurf, durch seine Ungeschicklichkeit oder Unachtsamkeit die Früchte des fleissigsten Trainings der ganzen Mannschaft verscherzt und die schönsten Hoffnungen derselben mit einem Schlage vernichtet zu haben. Es muss daher vom Hause aus dem

Ruderer ein Mittel an die Hand gegeben werden, wenn er schon einen Krebsen fängt, denselben möglichst unschädlich zu machen. Dies geschieht, indem er im Momente, wo er den Krebsen verspürt, oder wo er fühlt, dass er einen solchen nicht mehr zu verhüten vermag, rasch durch einfaches Hochheben des Griffes das Ruder aus dem Dollen bringt (wobei er das Blatt im Wasser schwimmen lässt), worauf er das Ruder aus dem Wasser zieht und neu einlegt, bei welcher letzterer Operation er jedoch ja nicht übereilt, sondern sehr vorsichtig zu Werke gehen muss, weil gerade beim Einlegen eines Ruders in ein Boot, das bereits im Gange ist, ausserordentlich leicht ein Krebs gefangen wird.

Sobald nun der Anfänger im Rudern den Zug ziemlich inne hat, ist es an der Zeit, ihn mit dem »Streichen« vertraut zu machen.

»Streichen« nennt man jene Ruderbewegung, welche im stricten Gegensatze zum Ziehen das Boot rückwärts treibt. Es findet dies die mannigfaltigste Anwendung, z. B. hauptsächlich bei Aufstellungen, ferner wenn ein Boot in seichtem Wasser aufgefahren ist oder wenn eine so kurze Strecke zurückgefahren werden soll, dass es sich nicht lohnt, dazu eigens zu wenden. In allen diesen Fällen wird die ganze Mannschaft zum Streichen commandirt. Oder bei raschen Wendungen, wo zur kräftigen Unterstützung des Steuers eine Seite, Back- oder Steuerbord, »streicht«,

während die andere fortrudert, um so die Drehung zu beschleunigen.

Leichtbegreiflicherweise sind die Bewegungen beim Streichen gerade entgegengesetzt jenen vom Ziehen.

Der Ruderer dreht das Ruder aus der Grundstellung durch Abbiegen des Handgelenkes senkrecht, und zwar so, dass die hohle Seite des Blattes dem Bug des Bootes zugekehrt ist, lässt es in's Wasser fallen und drückt nun, die gebogenen Arme streckend und den Oberleib vorbeugend, das Ruder durch's Wasser, am Schlusse das Blatt durch Niederdrücken des Griffes und Vorwärtswerfen des Handgelenkes herausschnellend und plattdrehend.

Die horizontale Stellung des Ruders beim Ausgreifen zum Streichen muss die nämliche sein wie beim Zug; es muss ebenfalls die convexe Seite des Ruderblattes dem Wasser zugekehrt sein und das Ruder in derselben Höhe über dem Wasser gehalten werden wie beim Rudern; ebenso darf auch beim Streichen das Ruder nur so viel in's Wasser getaucht werden, dass eben das Blatt vollkommen eingetaucht ist.

Beim Streichen ist weiters dieselbe Präcision nöthig wie beim Zug; der Körper ist dabei ebenso steif und gerade zu halten, die Schwingung ebenso in der Kiellinie auszuführen wie beim Rudern. Ob nun alle Ruderer streichen, oder die eine Hälfte streicht und die andere rudert, die

Ruder müssen exact zugleich in's Wasser tauchen und dasselbe zu gleicher Zeit verlassen. Sollte sich, wenn eine Seite streicht und die andere rudert, das Streichtempo nicht so rasch vollenden lassen als das Rudertempo, so muss das Streichtempo gekürzt, aber auf alle Fälle mit dem Rudertempo zugleich beendet werden.

Dass in allen Arten von Booten, ganz besonders aber in den Auslegern und in den feinen zarten Rennbooten, das forcirte Wenden, durch Rudern auf der einen und Streichen auf der anderen Seite mit vollem Kraftaufwand, so viel als nur irgend thunlich im Interesse der längeren Haltbarkeit der Fahrzeuge vermieden werden solle, habe ich schon an anderer Stelle erwähnt.

Von grösster Wichtigkeit ist es auch, den Anfänger nicht an eine Seite zu gewöhnen, sondern peinlich darauf zu achten, dass er auf beiden Seiten des Bootes gleichmässig gut rudern lerne; hat sich aber Jemand schon an eine Seite gewöhnt, so lasse man ihn so lange ausschliesslich oder doch vorzugsweise nur auf der anderen rudern, bis es ihm vollständig gleichgiltig geworden, auf welche Seite er gesetzt wird. Selbst alte Ruderer sollen bei grösseren und langandauernden Partien öfters das Bord wechseln.

Was das Zeitmaass in Bezug auf die Zahl der Züge per Minute anbelangt, so hängt dasselbe von verschiedenen Factoren ab. In erster Linie von dem Grade der Ausbildung der Ruderer

sowohl in rein technischer Beziehung als auch hinsichtlich ihrer körperlichen Entwicklung und ihrer Condition. Ebenso ist es nicht gleichgiltig, in welcher Sorte von Booten gerudert wird, zu welchem Zwecke man fährt und wie lange gefahren werden soll.

So z. B. ist es selbstredend nicht möglich, mit junger Mannschaft, die noch der erläuternden Nachhilfe in technischer Hinsicht bedarf, ein so rasches Zeitmaass zu nehmen, als mit alten, wohlgeschulten Ruderern, welche ihre Arbeit bis zur maschinenmässigen, rein mechanischen Fertigkeit weg haben. Ebenso kann man schwächeren Leuten nicht dieselbe Arbeit zumuthen wie starken, muskulösen. Man kann weiters nicht verlangen, dass eine Mannschaft in einem schweren Schulboote so viele Züge mache wie in einem Ausleger oder gar in einem Rennboot. Endlich kann man auf eine kurze Strecke schon eine beträchtliche Anstrengung fordern, während man zu einer länger andauernden Fahrt mit der Kraft der Mannschaft haushalten muss und dieselbe nicht vor der Zeit müde hetzen darf. Mit Rücksicht auf alle diese Factoren, welche bei der Wahl des Zeitmaasses wohl in Erwägung gezogen werden müssen, lassen sich allgemeine Bestimmungen in dieser Hinsicht nur in sehr unbestimmten Umrissen geben. Anfänger sollen keinesfalls mehr als 26 bis 28 Züge in der Minute machen, und daran um so strenger festgehalten werden, als der Neuling ohnehin

meistens die Neigung hat, sich auf Kosten der Länge des Zuges in ein schnelleres Tempo hineinzuhetzen. Durch das energische Niederhalten dieser Neigung wie durch strictes Festhalten an einem sehr mässigen Zeitmaass wird dem Anfänger nicht nur die nöthige Zeit gesichert, die er zur correcten Ausführung eines Zuges braucht, sondern er wird dadurch vom Hause aus an eine strenge Tempo-Disciplin gewöhnt — eine Tugend, die so manchem sonst vielleicht ganz trefflichen Ruderer abgeht, die aber speciell bei Rennen von unschätzbarem Werthe ist.

Auch im Ausleger-Gig soll der Anfänger möglichst lange auf ein langsames Tempo von 28, höchstens 30 Zügen beschränkt bleiben.

Für den fertigen Ruderer mögen nachfolgende Zahlen zur Richtschnur dienen: Im schweren Schulboot sind für längere Fahrten 28 schöne lange Züge vollkommen ausreichend, 32—33 als sehr schnelle Züge, 35 aber als Maximum zu betrachten.

Im geklinkerten Auslegerboot ist für die Regel ein Zeitmaass von 30 Zügen per Minute das Empfehlenswerthe, das Maximum 36—37. Im Rennboot endlich mag dann auf 38, ja bei kurzen Strecken selbst auf 40 Züge gegangen werden, obgleich ich selbst es nicht für vortheilhaft halte, über 38 hinauszugehen und die bedeutendsten englischen Mannschaften, die besten Ruderer aller Zeiten, ihre denkwürdigsten und grossartigsten Erfolge zumeist mit einem ge-

ringeren Tempo erzielen. Ist es möglich, ein so enorm schnelles Zeitmaass fertig zu bringen, ohne dass die Qualität der Züge darunter leidet, dann natürlich ist dasselbe von Vortheil. Wenn aber, wie dies bei solcher Rapidität der Bewegung sehr leicht erklärlich und wie dies auch meistens der Fall ist, die Quantität nur mehr auf Kosten der Qualität vermehrt werden kann — dann steht der so erzielte Gewinn sicher nicht im günstigen Verhältniss zu der durch die Vermehrung der Züge verursachten Verschlechterung derselben und der damit verbundenen Verringerung ihrer Wirkung. Es ist dann weitaus besser, bei einer geringeren Zahl guter Züge zu bleiben, als zu einer etwas höheren Zahl minderwerthiger Ruderzüge zu greifen.

Die Ruderer in einem Boote werden nach der Reihenfolge numerirt, in welcher sie sitzen, und zwar wird der dem Bug zunächst sitzende Ruderer als Nr. 1 gezählt, während der letzte, der dem Steuermann zunächst sitzende Ruderer die höchste Nummer erhält. Dieser Letztere heisst Schlagmann, weil er es ist, welcher den Takt angibt und nach welchem sich alle übrigen sowohl in Bezug auf das Tempo als auch in Hinsicht auf die Form und den Styl genau zu richten haben. Es ist daher erklärlich, dass an den Schlagriemen stets nur der beste und sachkundigste Ruderer der Mannschaft gesetzt werden soll. Der ihm zunächst Sitzende (im Achter also Nr. 7, im Viere

Nr. 3) ist, obgleich selbstverständlich in jeder Hinsicht vom Schlagmann abhängig, doch gewissermassen der Schlagmann-Stellvertreter für seine Bootseite; auf diesen Platz gehört also jedenfalls der Beste nach dem Schlagmann. Im Uebrigen soll am Bugriemen (Nr. 1) womöglich der Kleinste, Leichteste, Flinkste der Mannschaft placirt werden.

Der Schlagmann soll seine Leute fest in der Hand haben, das heisst, es soll von ihm abhängen und er soll im Stande sein, nach seinem Belieben und Gutdünken den Schlag bis zum Maximum zu steigern, aber auch bis zum langsamsten Tempo herabzumindern, ohne dass im ersteren Falle einer der Ruderer durch Zurückbleiben im Tempo den Intentionen des Schlagmannes einen Hemmschuh anlegt, und ohne dass im letzteren Falle ein Ruderer durch vorzeitiges Eingreifen und schnelleres Arbeiten eine Pression auf das Zeitmaass ausübt. Die vollkommene Herrschaft des Schlagmannes über seine Leute in dieser Hinsicht ist es, was ich vorher die Tempo-Disciplin genannt habe. Dieselbe ist besonders bei Regatten im höchsten Grade nothwendig, weil es daselbst dem Ermessen, der Erfahrung und dem Ueberblick des Schlagmannes überlassen bleiben muss, das Tempo nach den jeweiligen Verhältnissen zu reguliren, und die junge, vielleicht allzu hitzige Mannschaft bei langen Distanzen nur durch eine eiserne Disciplin davon zurückgehalten werden kann, sich im blinden Uebereifer in den ersten Minuten zu Tode zu

hetzen. Denn die Mannschaft eines Rennbootes zur schnellsten Arbeit anzuspornen, deren sie fähig ist, dazu gehört nichts; — eine Mannschaft aber, die auf kurze Strecken 38 oder 40 Züge in der Minute ziehen kann und oft gezogen hat, auf 35 oder 36 Züge niederzuhalten, während ein Concurrrenzboot im Vorfahren begriffen ist, dazu gehört ein Schlagmann von eisiger Ruhe, von seltener Energie und — eine Disciplin, die nicht häufig zu finden!

Diese Disciplin muss aber dem Anfänger ebenfalls schon vom Anfange anerzogen werden.

Der Captain oder Befehlshaber des Bootes ist in der Regel der Schlagmann, nach dessen Weisungen der Steuermann während des Ruderns das Commando führt.

Die Mannschaft hat den Anordnungen des Captains blindlings Folge zu leisten, dafür ist er für die etwaigen Folgen seiner Befehle allein verantwortlich. Es ist ganz und gar nicht zulässig, dass, wenn ein Befehl erfolgt, irgend ein Mitglied der Mannschaft darüber Bemerkungen mache oder Zweifel über die Richtigkeit der getroffenen Dispositionen äussere; es widerstreitet dies dem seemännischen Gehorsam, der pflichtgemässen Unterordnung, gibt Anlass zu Streitigkeiten und vor Allem: es hindert die zielbewusste Action des Captains, die Leitung zersplittert sich, die Verantwortlichkeit des Einzelnen geht verloren, sobald Alle in's Commando dreinpfuschen.

In einem Boote zu rauchen, sei es als Ruderer oder auf der Steuerbank, sei es bei der Arbeit oder in einer Rastpause, ist das Sportwidrigste und Unsinnigste, was es für den Ruderer geben kann. Bei der Arbeit wird die erforderliche Lungenthätigkeit dadurch gehemmt, und in der Pause wird gleichfalls der Ernährung des Körpers dadurch Abbruch gethan, weil da die Lunge in langen ruhigen Athemzügen sich von der Anstrengung erholen, nicht aber statt der sauerstoffreichen reinen Luft, deren sie bedarf, den schädlichen Qualm einpumpen soll. Der Steuermann soll nicht rauchen, weil er seine Hände ausschliesslich nur mit der Steuerleine und seine Aufmerksamkeit nur zum Steuern verwenden soll und weil es auch den Ruderern, die passionirte Raucher sind, das Herz schwer macht, wenn sie den Steuermann dampfen sehen.

DER KURZE GLEITZUG.



Um einen kurzen Rollsitze von nicht mehr als etwa 25—30 Centimeter correct zu gebrauchen und richtig zu verwerthen, ist es nur nöthig, mit demselben genau so zu arbeiten wie ohne denselben — die gehörige Anwendung desselben ergibt sich dann mechanisch von selbst.

So leicht und einfach diese Gebrauchsanweisung lautet, so erschöpfend ist sie gleichwohl. Man sollte also meinen, dass ein Ruderer, welcher einen halbwegs guten Zug auf dem festen Sitze sich angewöhnt hat, auf dem Rollsitze auch keinerlei besonderen Schwierigkeiten begegnen werde. Dem ist aber leider durchaus nicht so. Im Gegentheile sehen wir in der überwiegenden Mehrzahl der Fälle, sobald Ruderer vom festen Sitze zum Rollsitze übergehen, die Arbeit sich wesentlich verschlechtern, Fehler einschleichen und Unformen platzgreifen, welche einestheils häufig die volle Verwerthung des durch den Rollsitze ermöglichten Vortheiles beeinträchtigen, anderntheils zum Mindesten den Styl bedeutend zu seinen Ungunsten alteriren.

Beides kommt aber nur daher, dass der eingangs dieses Capitels ausgesprochene Grundsatz: »Gleiche Arbeit auf Rollsitze wie auf festem Sitze!« nicht beachtet wird und der Neuling der festen Meinung ist, auf dem Rollsitze müsse ganz anders gerudert werden als auf der festen Bank.

Die häufigsten Fehler, welche beim Gleiten gemacht werden, sind folgende:

1. Der Ruderer benutzt oft den Vortheil, den ihm der Rollsitze durch Ermöglichung der besseren Verwerthung der Beine bietet, gewährt aber gleichzeitig dem Oberkörper eine zu grosse Erleichterung, indem er dessen Arbeit allzu sehr reducirt, wodurch bloß eine andere Vertheilung der Anstrengung, aber keine Vergrößerung der Leistung erzielt wird, respective der auf der einen Seite gewonnene Vortheil auf der anderen wieder verloren geht. Der Zweck des Gleitens ist aber, die volle frühere Leistung beizubehalten und dieselbe um das Resultat der vermehrten Beinarbeit zu erhöhen.

2. Der Ruderer streckt die Beine beim Beginne des Zuges zu rasch und vollendet somit die Beinarbeit zu früh, anstatt zugleich mit der Körperschwingung. Dadurch verliert das ganze Gleiten den einheitlichen Charakter, und die volle Wirkung wird beeinträchtigt. Der Körper braucht zu seiner Schwingung eine längere Zeit als jene, welche zur Streckung der Beine erforderlich ist: erstens weil er eine grössere Bewegung auszuführen hat, und zweitens weil die Streckmuskeln der Beine

viel stärker sind als jene, welche die Schwingung des Oberkörpers auszuführen haben. Nichtsdestoweniger müssen beide Bewegungen, das Strecken der Beine und das Zurückschwingen des Oberkörpers, nicht nur gleichzeitig ausgeführt werden, sondern auch gleich lange währen, so zwar, dass beide Bewegungen mit dem Anfange des Zuges gleichzeitig beginnen, aber auch beide gleichzeitig enden. Daher dürfen die Knie beim Zuge in dem Momente, als die Hände dieselben passiren, nicht noch mehr gestreckt sein, als nöthig ist, damit die Hände knapp darüber vorbei passiren können. Der Rest der Streckung muss für den Rest des Zuges aufgespart bleiben. Vollzieht der Ruderer aber die Beinarbeit so schnell er kann, so sind die Beine nach Verlauf des halben Zuges schon gestreckt, der Oberkörper aber, der mit dieser Schnelligkeit nicht gleichen Schritt halten kann, ist zurückgeblieben und muss dann, bei schon ganz gestreckten Beinen, seine Bewegung allein und in Folge dessen unvollkommen vollenden.

Aus der Darstellung dieser zwei Hauptfehler ist ersichtlich, worauf der Anfänger beim Rollsitze sein Hauptaugenmerk zu richten hat: auf eine gleichmässige Action des Ober- und Unterkörpers.

Im Uebrigen möge er sich an folgende Directiven halten:

Das Stembrett muss so kurz als möglich gestellt werden, so zwar, dass der Ruderer bei der Arbeit gerade noch mit den Händen an den

Beinen vorbei kann, und dass in dem Momente des weitesten Vorgreifens die Spitzen der Knie um etwa sieben bis acht Centimeter höher stehen als die Hände.

Mit dem ersten Beginn des Zuges, respective dem Eingreifen des Ruders in's Wasser, muss die Action des gesammten Körpers beginnen.

Die Beine dürfen nie vollständig (bis auf den todten Punkt des Kniegelenkes) gestreckt werden, sondern es soll eine ganz kleine Beugung auch nach vollendetem Zuge noch restiren, um die neuerliche Beugung der Beine und die Vornahme des Oberkörpers zu erleichtern, die beide aus der ganz gestreckten Beinlage schwieriger auszuführen sind.

Beim Wiederausgreifen gilt der beim Zug so hochwichtige und deshalb so sehr betonte Grundsatz der gleichzeitigen Arbeit der Beine und des Oberkörpers nicht — hier ist im Gegentheile ein Vorsprung der Beinarbeit (des Beugens) von grossem Vortheil, indem es nach Vollendung des Zuges bei schon mehr gebogenen Beinen leichter ist, den zurückgelegten Körper wieder aufzurichten und vorzuschwingen.

Eine der Grundbedingungen eines raschen Wiederaufrichtens und Neuvorgreifens beim Rollsitze ist eine ordentliche Beschaffenheit des Fussriemens. Derselbe muss beide Füße gut und ziemlich straff (mit möglichst wenig freiem Spielraum) umfassen.

Es darf kein schwaches schmales Riemchen, sondern muss ein solider breiter Riemen sein, der auch nicht bloß die Fußspitzen umfaßt, sondern dem ganzen Vorfusse in der Gegend der Ballen einen soliden sicheren Widerhalt gewährt. Die Knie sollen nicht, wie Viele es thun, beim Vorgehen aneinander geschlossen, sondern weit auseinandergelegt werden.

Der Ruderer darf bei Gebrauch des Rollsitzes nicht darnach streben, bei jedem Zug die volle Länge der Distanz auszunützen, die der Rollsitz zu rutschen ermöglicht, weil ihn dies all' zu leicht verleitet, die Körperschwingung zu vernachlässigen; er soll im Gegentheile besonders am Anfange seiner Praxis auf dem beweglichen Sitze nur verhältnissmässig wenig rutschen, dagegen sein Hauptaugenmerk unausgesetzt darauf gerichtet halten, dass die Oberkörperarbeit die nämliche bleibe wie auf der festen Bank.

Selbstverständlich darf das Vorrutschen beim Ausgreifen nicht zu schnell geschehen und dürfen insbesondere die Hände mit dem Ausgreifen gegen die Beine nicht zu weit zurückbleiben, weil sie sonst, wenn die Knie schon zu sehr gebeugt und somit zu hoch sind, nicht mehr an diesen vorbei können.

Um die ungünstigen Einflüsse zu vermeiden und die schlechten Angewohnheiten zu verhüten, welche aus dem plötzlichen Versetzen eines Ruderers von der festen Bank auf den Rollsitz allzu häufig

resultiren, empfiehlt W. B. Woodgate, dem Neuling den Rollsitzen nicht auf einmal, sondern nur in einzelnen kleinen Dosen zu verabfolgen, und zwar auf die Weise, dass man für ihn einen Rollsitz richtet, dessen Spielraum temporär reducirt wird.

Man kann auf diese Weise mit einem Rollsitz von sieben bis acht Centimetern Rutschweite beginnen und bei täglicher fleissiger Uebung des Anfängers nach acht Tagen drei Centimeter zulegen und dann alle weiteren acht Tage wieder je drei Centimeter, bis die volle Länge gestattet werden kann. Auf diese Weise wird es verhütet, dass der Neuling sofort zu sehr sich auf das Rutschen verlasse und die Schwingung des Oberkörpers vernachlässige.

Die Ruder können und sollen beim Gebrauch von Rollsitzen — entsprechend der grösseren Reichweite — eine um vier bis fünf Centimeter grössere innere Hebellänge haben und natürlich demgemäss der äussere lange Hebel auch entsprechend länger sein als gewöhnlich.

Ebenso sollen auch die Sculls um je zwei bis drei Centimeter länger sein.

Um einem etwaigen Missverständnisse vorzubeugen, muss ich hier nochmals ausdrücklich betonen, dass ich es für sehr schlecht halte, einem Ruderer den Gebrauch des Rollsitzes zu gestatten, bevor er nicht eine längere Praxis auf festem Sitze hinter sich hat, da er andernfalls niemals ordentlich mit dem Körper arbeiten lernt, sondern sich

vom Hause aus viel zu sehr auf die Beinarbeit beschränkt. Wenn also in den vorhergehenden Zeilen vom »Anfänger« und vom »Neuling« die Rede ist, so meine ich damit nur den Neuling auf dem Rollsitze, der aber nach meiner im Capitel »Der Gleitsitz« eingehender motivirten Ansicht durchaus kein Anfänger mehr im Rudern überhaupt sein darf!

DER LANGE GLEITZUG.

Das vorstehende Capitel, welches wörtlich aus der ersten Auflage in die vorliegende dritte herübergenommen wurde, und welches sich nur auf einen kleinen Gleitsitz von 25—30 Centimeter bezieht, soll dazu dienen, die Stellung zu illustriren, welche der Gleitsitz zuerst einnahm, und die Aufgabe, die ihm ursprünglich zugedacht war: bei gänzlicher Beibehaltung des alten Rudersystems dem Ruderer eine grössere Ausnützung seiner Kraft zu gestatten.

Die Bewegung sollte aber die ganz gleiche, die Schwingung des Körpers die nämliche bleiben wie früher.

Das währte aber nicht lange.

Durch die stetige Verlängerung des Gleitsitzes und seine endliche Ausdehnung auf 50—65 Centimeter wurde die frühere Ruderbewegung auf's Wesentlichste alterirt, das Princip derselben vollständig geändert.

Hatte früher der Oberkörper eine colossale Schwingung auszuführen, um das Ruder möglichst

lang durch's Wasser zu ziehen, so verkürzt sich heute beim langen Gleitzug diese Schwingung sehr bedeutend, weil der grösste Theil derselben durch das Rutschen ersetzt wird. Daraus ergibt sich aber eine ganz andere Gesamtbewegung und somit ein ebenfalls gänzlich verschiedenes Grundprincip der Ausnützung des jetzigen langen Gleitzuges als beim früheren kurzen.

Bevor ich daran gehe, meine eigenen Anschauungen und Erfahrungen über den langen Gleitzug in einige kurze präzise Sätze zusammenzufassen, will ich den Leser in Nachfolgendem mit einem Aufsätze einer englischen Autorität über den langen Gleitzug bekannt machen, welcher bisher das Beste ist, was überhaupt noch über dieses Thema geschrieben wurde. Der bezügliche Aufsatz ist dem »Rowing Almanack« 1881 entnommen und stammt aus der Feder des Mr. J. H. D. Goldie vom »Cambridge University Boat Club.«

Seine Ausführungen lauten:

»Um ein vollständiges Verständniss des Gegenstandes zu ermöglichen, wird es nöthig sein, sich ein Bild von der Lage und den Functionen jener Muskeln zu machen, welche beim Rudern hauptsächlich in's Spiel kommen.«

»Die Hauptmuskeln des Unterleibes (die Thätigkeit der Arme und Schultern liegt ausserhalb des Gegenstandes, den wir besprechen), welche beim Zuge in Thätigkeit kommen, sind: der Gluteus maximus im unteren Theile des Rückens, der

Quadriceps extensor femoris, der die mächtige Muskelpartie des Oberschenkels bildet, dann der Gastrocnemius und Soleus, welche die Hauptmuskeln der Wade sind. In einer so complicirten Maschine, wie der menschliche Körper ist, sind natürlich noch viele kleinere Muskeln im Spiele, doch sind die genannten die wichtigsten von denen, welche beim Gebrauche des Rollsitzes in Frage kommen. Die Obliegenheiten der Muskeln des menschlichen Körpers werden von diesen, wie unseren Lesern bekannt sein dürfte, durch die Zusammenziehung hervorgebracht; so bringt der Gluteus maximus durch seine Zusammenziehung den Rumpf und die Schenkel des Körpers in eine Linie; der Quadriceps extensor bringt durch Zusammenziehung Ober- und Unterschenkel in eine Linie; während der Gastrocnemius und Soleus durch ihre Zusammenziehung die Ferse in die Höhe ziehen und so den Fuss und Unterschenkel in eine Linie bringen. Diese drei Muskelpartien haben alle ihre Obliegenheiten erfüllt, wenn sie Oberschenkel, Unterschenkel und Fuss in eine Linie mit dem Rumpfe gebracht haben; sie sind bei einem Menschen, der aufrecht auf seinen Fussspitzen steht, sämmtlich zusammengezogen. In Verbindung mit diesen sind dann wieder andere Muskeln im Unterleibe, im unteren Theile des Oberschenkels und an der Vorderseite des Unterschenkels, welche die erstgenannten Muskeln nach gethaner Arbeit wieder in eine solche Lage bringen, dass sie ihre Functionen

von Neuem ausführen können. Es dürfte für den Zweck dieses Artikels unnöthig sein, diese Muskeln näher zu besprechen, da wir nur mit denjenigen zu thun haben, welche bei der Vorwärtsbewegung des Bootes in Thätigkeit kommen, deren Functionen schon in Kurzem erklärt und deren anatomische Bezeichnung oben gegeben wurde.«

»Wenn man aber die Thätigkeit dieser Muskeln, welche man vielleicht vortreibende nennen könnte, überblickt, so findet man, dass dieselben, wenn sie sich zusammengezogen und dadurch den Körper des Menschen gestreckt haben, am Ende ihrer momentanen Leistungsfähigkeit sind; daraus ergibt sich aber, dass diese Muskeln um so wirksamer werden arbeiten können, je mehr die Körpertheile, auf welche sie wirken, vor der Action zusammengeklappt, also je entfernter sie sich von der gestreckten Stellung, welche diese Muskeln ihnen zu geben berufen sind, befanden. Der Rollsitzen nun gibt dem Körper Gelegenheit, sich in jene der gestreckten möglichst entgegengesetzte Lage zu begeben, und darin beruht seine Ueberlegenheit über das alte System. Auf den festen Sitzen fiel der grösste Theil der Arbeit beim Rudern auf die Rückenmuskeln, während die der Schenkel nur einen sehr beschränkten Wirkungskreis hatten und die Wadenmuskeln nur eine Art passiven Widerstandes leisteten; gerade diesen beiden letztgenannten Muskelpartien aber gewährt der Rollsitzen den grösstmöglichen Spielraum. Den Rücken-

muskeln ist kein grösserer Wirkungskreis gegeben als beim festen Sitz, denn der Rumpf und die Schenkel können auch durch den Gleitzug nicht näher zusammengebracht werden, als dies ohne denselben geschah. Dagegen ist der Gleitzug vom grössten Einflusse auf den Gebrauch der Streckmuskeln des Schenkels, denn diese arbeiten nun unter einem viel günstigeren Winkel als beim festen Sitze; bei letzterem begannen sie ihre Arbeit, wenn Ober- und Unterschenkel einen Winkel von 105 Grad bildeten und streckten denselben bis ungefähr 112 Grad; dies waren im Ganzen die Grenzen ihres Wirkungskreises.«

»Beim Rollsitze aber beginnen diese Muskeln ihre Thätigkeit unter einem Winkel von circa 60 Grad und strecken denselben bis auf 150 Grad und selbst mehr. Auch die Wadenmuskeln, welche, wie gesagt, beim fixen Sitze fast gar nicht in Action kamen, erhalten beim Gleitzug Gelegenheit, auf die Fortbewegung des Bootes Einfluss zu nehmen, und hängt ihre Wirksamkeit von dem Winkelspiel, mit anderen Worten von dem Grad, bis zu welchem die Beine sich zusammenbeugen und wieder strecken, ab.«

»Auch ein anderer Vortheil kann noch aus der Benützung des Rollsitzes gezogen werden, doch wird derselbe häufig vernachlässigt. Beim fixen Sitz wurde der Rumpf bis zu einem spitzen Winkel (circa 40 Grad) zum Kiel des Bootes vorgebeugt, und die Rückenmuskeln hatten nicht nur

den Widerstand zu überwinden, den ihnen das Boot bei jedem Zug entgegensetzte, sondern sie mussten auch eine bedeutende Anstrengung machen, um den Rumpf in die senkrechte Lage zu versetzen. Beim Rollsitze wird der Rumpf mit dem Kiel des Bootes keinen so spitzen Winkel bilden (selbst bei sehr langem Gleitzug kaum weniger als 70 Grad), und daher wird die senkrechte Stellung erreicht, ohne dass eine so grosse Anforderung an die Rückenmuskeln gestellt worden wäre. Hier findet also eine entschiedene Ersparung an Kraft statt, wozu noch kommt, dass der Rumpf, indem er eher in die verticale Lage kommt, auch schneller eine solche einnimmt, in der sein eigenes Gewicht die Muskelarbeit unterstützt, anstatt den Muskeln beschwerlich zu fallen. Der Ruderer kann mit einem Worte bei einem richtigen Gebrauche des Rollsitzes sein Gewicht in jedem Zuge viel früher an den Riemen hängen, als er auf der festen Ruderbank thun konnte.«

»Ein dritter Vorzug, der gewöhnlich dem Rollsitze zugeschrieben wird, ist viel unbedeutender, als man gewöhnlich annimmt; es ist dies die vermehrte Länge des Zuges. Es wurden vor Kurzem einige Experimente gemacht, welche den Zuwachs an der Länge des mit dem Ruderblatte beschriebenen Bogens beim Rollsitze nachweisen sollten. Zu diesem Behufe wurde ein Zweier, dessen Rollsitze 32 Centimeter Spielraum hatten, derart auf dem Lande aufgestellt, dass er gerade auf dem Kiel stand. Wenn

der Gleitsitz vorgeschoben war, befand sich seine hintere Kante $6\frac{1}{2}$ Centimeter hinter den Dollen, wenn bis zum Ende zurückgeschoben, befand sich dieselbe 40 Centimeter hinter den Dollen und 80 Centimeter vom Stemmbrett entfernt. Der Riemen war 3·80 Meter lang und bei 95 Centimeter beledert. Nun setzte sich der Schreiber dieser Zeilen in das Boot und machte einen Zug. Man fand, dass das Ruderblatt einen Bogen beschrieb, dessen Endpunkte, in gerader Linie gemessen, 3·55 Meter von einander entfernt waren. Dann wurde der Riemen in rechtem Winkel zum Boote gebracht und die Stelle, wo derselbe die Messschnur kreuzte, markirt. Wenn man den Bogen nach seiner Länge maass, fand man, dass die Distanz vom Beginne des Zuges bis zur markirten Stelle 2·05 Meter und von der markirten Stelle bis zum Ende des Zuges 1·50 Meter betrug. Der Theil des Zuges, der hinter den Dollen lag und zuerst gemessen wurde, war also um 55 Centimeter länger als der Theil vor den Dollen.«

»Dann wurde der Sitz fixirt: die hintere Kante desselben befand sich 33 Centimeter hinter den Dollen und 76 Centimeter hinter dem Stemmbrett. Der Schreiber dieses nahm dann wieder den Sitz ein und beschrieb einen Zug. Das Maass betrug 3·45 Meter, also um 10 Centimeter weniger als beim Rollsitze. Der Platz, wo der Riemen in rechtem Winkel die Schnur kreuzte, wurde wieder markirt und der Beginn und das Ende des Zuges wieder

von dem Kreuzungspunkte aus gemessen. Man fand, dass der erste Theil des Zuges genau dasselbe Maass aufwies wie beim Rollsitze, dass dieser also ein weiteres Ausgreifen nicht ermögliche, und dass die Differenz nur in dem letzten Theile des Zuges liege, der um 10 Centimeter kürzer geworden war. Es ist nicht leicht, den factischen Werth dieses Zuwachses zu ermessen. Würde ein Boot anstatt in beweglichem Wasser in einer starren Masse fortbewegt werden, oder vielmehr, wäre es möglich, jedesmal beim Einsetzen des Riemens anstatt des ausweichenden Wassers einen festen Stützpunkt zu finden, so würde das Boot bei jedem Ruderschlage mit dem Rollsitze um 10 Centimeter weiter vorwärts bewegt werden als bei einem solchen, der vom fixen Sitze ausgeführt worden wäre. Dieser Unterschied würde in einem Achter-Rennen über den Henley-Cours ungefähr zwei Längen ausmachen. Wenn man nun selbst ein Viertel hievon auf Rechnung der Nachgiebigkeit des Wassers abzieht, so bleibt immerhin, abgesehen von der ebenfalls vergrößerten Distanz, welche das Boot zwischen den Zügen durchmisst, ein entschiedener Vortheil zu Gunsten des Rollsitzes, besonders wenn man annimmt, dass der Ruderer, in Folge der oben erklärten Krafterparung, mit dem Rollsitze die gleiche Anzahl längerer Züge ziehen kann, als er mit dem festen Sitze kürzere ziehen konnte. Die Thatsache aber, dass der factische Gewinn an der Länge des Zuges,

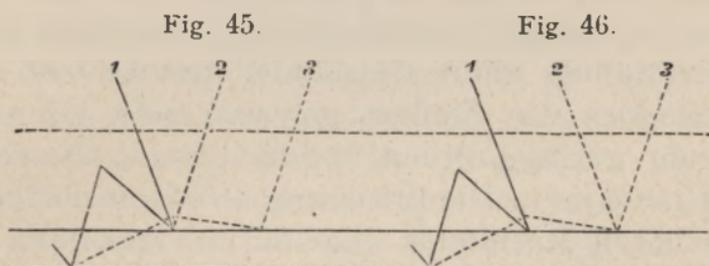
welchen der Gleitsitz gewährt, ein so geringer ist, gibt die Erklärung, warum dessen Einführung auf die Schnelligkeit der Rennen einen so geringen Einfluss ausübte.«

»Mit so mannigfaltigen und so augenscheinlich wichtigen Vorzügen, wie sie aus dem Gebrauche des Rollsitzes entspringen, sollte man meinen, dass die mittlere Schnelligkeit der Rennboote bedeutend zugenommen haben müsste. Dies scheint aber nicht der Fall zu sein; eine gewissenhafte Vergleichung der Zeiten, welche erstclassige Mannschaften vor und nach der Einführung des Rollsitzes für dieselben Rennen brauchten, ergibt nach gewissenhafter Berücksichtigung aller Umstände, welche auf die Schnelligkeit von Einfluss gewesen sein könnten, eine sehr geringe, wenn überhaupt eine Zunahme der Schnelligkeit. Die Erklärung dieses anscheinend ungereimten Resultates liegt darin, dass eben die Grundsätze der Mechanik sich doch nicht so ganz auf den menschlichen Organismus anwenden lassen. Der grössere Spielraum für die Muskelthätigkeit bringt einen rascheren Verbrauch des Vorrathes an latenter Energie mit sich, und es wäre sehr möglich, dass der Vortheil des Rollsitzes mehr in der Kraftersparniss liegt, welche er gestattet, als in der Möglichkeit, ein Plus an Kraft zur Anwendung zu bringen. Auch darf nicht vergessen werden, dass beim Gebrauche des Rollsitzes ein ziemlich bedeutender Kraftaufwand dazu nöthig ist, das Gewicht des Ruderers auf dem Rollsitz hin und her zu

bewegen, und dass dieser Aufwand von dem Kraftzuwachs, den die Benützung des Rollsitzes ermöglicht, in Abzug gebracht werden muss, da er ja nicht für die Fortbewegung des Bootes verwendet wird.«

»Zunächst aber tritt die Frage heran, wie der Ruderer den Rollsitz gebrauchen soll, damit er die grösste Wirkung damit erziele und gleichzeitig mit seiner Muskelkraft haushalte. Zur Erläuterung dessen dienen die hier folgenden Zeichnungen.«

»In Figur 45 und 46 stellen die Linien 1 die Stellung des Ruderers am Beginne des Zuges und



die punktirten Linien 3 die Stellung am Ende desselben vor. Die Frage ist nun, auf welche Art der Weg von 1 bis 3 zu machen ist, damit die Muskelkraft am vortheilhaftesten in Anwendung gebracht wird. Wie wir aus der vorhergehenden Erklärung wissen, ist bei Stellung 1 ein gewisser Kraftaufwand nöthig, um das durch das eigene Gewicht des Rumpfes bedingte Vorfallen desselben zu verhindern. Je schneller daher der Rumpf durch die Contraction der Rückenmuskeln in die punktirte Linie 2, Figur 45, zurück-

geschwungen wird, um so eher werden die Muskeln von der zur Aufrechthaltung des Rumpfes nöthigen Anstrengung dispensirt und um so eher kommt der Rumpf in die Lage, die Muskelarbeit durch sein Gewicht zu unterstützen. Wird der Körper erst, nachdem das Gleiten beendet ist, zurückgeschwungen (und dieser Fehler kommt bei Amateurs sowohl als Professionals sehr häufig vor), wie es in Figur 46 dargestellt ist, so bedarf derselbe während der ganzen Dauer des Zuges der Unterstützung und kann den Muskeln ihre Arbeit nicht im Mindesten erleichtern. Auch sind am Beginne des Zuges Oberschenkel, Unterschenkel und Fuss in einer derartigen Lage, dass sie den kräftigen Rückenmuskeln eine feste Stütze bieten, mit deren Hilfe sie das Zurückschwingen viel leichter ausführen können, als wenn dieses gegen das Ende des Zuges verlegt wird, wie es in Figur 46 dargestellt ist. Auch ist in Position 2 der Figur 45 der Rumpf besser in der Lage, dem Druck, welchen die Arbeit der Beine auf ihn ausübt, einen passiven Widerstand entgegenzusetzen, als wenn er während eines so grossen Theiles des Zuges in der Position 1 bleibt wie in Figur 46.«

»Die Regel also, welche aus dem Vorhergehenden abgeleitet werden muss, ist folgende: Der Rumpf muss über die Verticale hinausgeschwungen werden, bevor das Gleiten beginnt; den praktischen Beweis für die Richtigkeit

dieser Ableitung findet man, wenn man sich den Styl aller grossen Ruderer vergegenwärtigt; unter den Amateurs haben die Sieger in dem Grand Challenge-Cup seit 1880 und in den Wingfield Sculls seit 1870 und unter den Professionals solche Scullers wie Hanlan und Ross dieses Princip zu ihrer Devise erhoben, man weiss mit welchem Erfolg.«

»Dieses, so wichtig es ist, ist die einzige Neuerung, welche der Gleitsitz in das Rudern gebracht hat, sonst ist Alles beim Alten geblieben, und das sichere Fangen des Wassers, gestreckte Arme, ein gerader oder mindestens ein steifer Rücken und ein reiner Endzug sind zur Erlangung der Fertigkeit in dieser Kunst noch so unentbehrlich wie vorher.«

»Ueber die richtigste Länge des Gleitsitzes kann nichts festgesetzt werden, sie muss sich nach der Grösse und Bauart des Individuums richten. Ross, der nahezu 1·85 Meter gross war, benützte einen Gleitsitz von 65 Centimeter Länge, Hanlan war blos 1·72 Meter hoch und begnügte sich anfangs mit einem solchen von 60 Centimeter, verwendete aber später gleichfalls einen Gleitsitz von 65 Centimeter Länge. Wie sehr man übrigens auch die Länge des Gleitsitzes ausdehnen würde, es bliebe auf die Länge des Zuges und auf das Spiel der Rückenmuskeln ohne Einfluss. Der Vortheil, den der Gleitsitz gewährt, liegt nur in einer Vermehrung der Arbeit des Streckers im Schenkel und der Waden-

muskeln und in dem Umstande, dass der Ruderer, da sich sein Rumpf am Beginne des Zuges in einer der verticalen nahen Stellung befindet, schneller sein Gewicht verwerthen kann.«

»Zum Schlusse ist noch zu sagen, dass, da sowohl die Theorie als die Praxis nachweist, dass der Nutzen, der aus dem Gebrauche des Gleitsitzes gezogen werden kann, ein so geringer ist, die grösste Aufmerksamkeit auf die Feinheiten des Ruderns so nöthig ist wie je; diese Erfindung mag das Rudern erleichtert haben, aber sie kann nie die Vollkommenheit in der Kunst des Ruderns ersetzen. Jede Verschlechterung des Styls, welche sich seit der Einführung des Gleitsitzes geltend gemacht haben mag, entspringt nicht aus dem Gebrauch, sondern aus dem Missbrauch desselben.«

Die vorstehende Abhandlung entspricht vollkommen den Beobachtungen und Erfahrungen, welche ich selbst über den langen Gleitzug sammelt und die sich in den nachfolgenden Sätzen kurz zusammenfassen lassen:

1. Der lange Gleitzug erfordert eine ganz andere Ruderbewegung als der kurze. Der kurze diene zur Vervollkommnung des alten Zuges zu seiner Verlängerung bis an die äusserste Grenze des Möglichen; der lange hingegen hat den Zug nicht mehr verlängert; er hat vielmehr blos, innerhalb der Länge des alten Zuges mit kurzem Rollsitze, das Wesen der Ruderbewegung völlig geändert und die Arbeit zu noch viel grösserem

Theile den Beinen übertragen, als dies schon beim kurzen der Fall war.

2. Die absolute Schnelligkeit hat die lange Gleitbahn höchstens um ein Minimum, wahrscheinlich aber gar nicht mehr vergrössert.

3. Die durch den langen Rollzug dem Ruderer aufgezwungene Bewegung ist lange nicht so schön wie die alte schwingende Ruderbewegung; die Hockstellung am Beginne des Zuges ist sogar abscheulich.

4. Der lange Rollzug hat jedenfalls nur den Werth einer grösseren Schonung der Kraft und auch das nur bei vollkommen richtiger Anwendung.

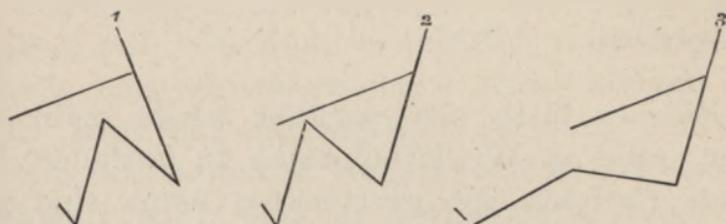
5. Bei unrichtigem Gebrauche ist der lange Rollzug unzweifelhaft nicht nur nicht von Vortheil, sondern noch von Nachtheil. Ich bin fest überzeugt, dass ein guter Ruderer der alten Schule mit ganz kurzem Rollsitz jeden modernen Scüller schlagen wird, der den langen Gleitsitz benützt, aber nicht richtig zu gebrauchen weiss.

6. Der physikalische Hauptvortheil des langen Rollzuges besteht in der grösseren Verwerthung des Gewichtes des Ruderers, die er ermöglicht, wenn er richtig angewendet wird. Früher war es nur ein sehr kurzer Theil des Zuges, in welchem das Gewicht des Oberleibes für die Ruderbewegung mit verwerthet werden konnte, nämlich das Stückchen Weges, welches der Leib in der Schwingung über die Senkrechte

nach rückwärts hinaus zurücklegte. Gegenwärtig kann der grösste Theil des Zuges, die ganze Länge des Rollspielraumes, in dieser günstigen Stellung, mit rückwärts überhängendem Oberkörper, gemacht werden. Daraus ergibt sich, dass beim langen Gleitsitz jene Art des Gebrauches die richtigste ist, durch welche das Gewicht am meisten benützt wird.

In Nachstehendem folgen zwei Illustrationen, welche die beiden Extreme der richtigen und der schlechten Anwendung des langen Rollzuges noch

Fig. 47.



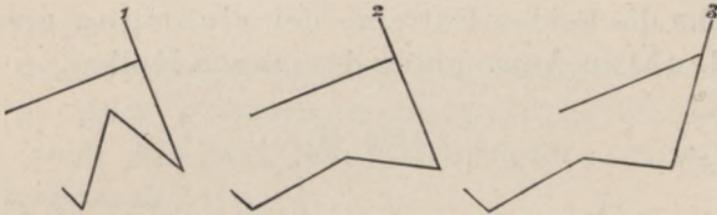
genauer veranschaulichen sollen, als dies in den Figuren 45 und 46 der Fall ist. Figur 47 zeigt die richtige, Figur 48 die schlechte Benützung.

In Figur 47 beginnt der Ruderer den Zug mit dem Oberkörper allein, während die Beine noch ganz gebogen bleiben, und erst wenn der Oberleib schon rücklings überliegt und sein Gewicht schon an den Rudern hängt, strecken sich die Beine; doch auch nicht zu plötzlich, um den Oberleib nicht wieder zu überholen, sondern demselben stetig folgend.

In Figur 48 streckt der Ruderer die Beine schon bei noch vorgeneigtem Leibe und producirt damit einen weichen, saft- und kraftlosen Zug ohne allen Effect.

Das oberste Princip beim langen Rollzuge heisst also: Zuerst den Oberleib zurücklegen, dann erst die Beine strecken!

Fig. 48.



Weiter lässt sich darüber kaum mehr viel sagen, ohne in Wiederholungen zu verfallen. Die gerade Haltung, die gestreckten Arme sind jetzt nöthiger als je, denn der lange Rollzug verleitet noch viel mehr als das frühere Rudern auf festen Sitzen zum Katzenbuckel (krummen Rücken) und zu unschönen Ellenbogenbewegungen, mit einem Worte: zu schlechter Haltung.

EINSERRUDERN (SCULLING).



Sculling — Einserrudern — ist jene Art des Ruderns, wobei eine Person zwei Ruder (sculls) führt, und zwar in jeder Hand eines. Es ist wohl auch dem Laien auf den ersten Blick einleuchtend, dass die Manipulation mit zwei Rudern ungleich schwieriger sei als mit nur einem solchen; dazu kommt aber noch, dass der Einserfahrer (Sculler) genöthigt ist, sein Boot selbst zu steuern, was wieder dadurch erschwert wird, dass er verkehrt im Boote sitzt und also jedesmal den Kopf wenden muss, wenn er sehen will, wohin er zu fahren hat. Alles in Allem genommen ist daher schönes und correctes Einserrudern das Schwierigste in der ganzen Ruderkunst.

Der Zug im Einser bleibt der nämliche, die Körper-, Arm- und Beinhaltung ist vollkommen die gleiche wie bei einem Riemen im mehrrudrigen Boote, doch sind eine Menge Factoren zu beachten, welche das Einserrudern bedeutend complicirter gestalten.

Für's Erste wird es dem Anfänger im Einser schon schwer, beim Ziehen wie beim Ausgreifen mit den Händen und den Rudergriffen aneinander vorbeizukommen, da die inneren Hebel der Sculls, um eine möglichst grosse Kraftentfaltung zu ermöglichen, so lang sind, dass sich die Griffenden um etwa 12—13 Centimeter übergreifen. Es müssen sich demnach beim Einserfahren auch die Hände beim jedesmaligen Begegnen übergreifen. Es ist dabei ganz gleichgiltig, welche Hand oben und welche unten gehalten wird, doch muss der Sculler sehr darauf achten, dass er nicht auch die Schulter höher halte, welche mit der Oberhand correspondirt.

Die Hauptschwierigkeit beim Einserrudern besteht aber darin, auf beiden Seiten stets gleich stark zu ziehen, so dass das Boot einen möglichst geraden Cours nimmt und nicht bei jedem Zug aus der Richtung kommt und dann wieder ausgesteuert werden muss. Es ist erstaunlich, welcher Unterschied sich ergibt, wenn man Vergleiche anstellt zwischen dem Fortgang, der bei ganz mässiger Arbeit erzielt wird, wenn der Einser geraden Cours zu halten weiss, und jenem, wenn ein anderer bei dem grössten Kraftaufwande ungleich arbeitet und das Boot in Folge dessen nur im Zickzack sich fortbewegt. Im letzteren Falle hat das Boot gar keinen Gang, keinen Schwung; sobald der Zug vollendet ist, bleibt es auch schon fast stehen, während es bei gleichzeitiger gerader Arbeit nur so dahinschiesst.

Der Hauptbehelf zur Erreichung eines geraden Courses und einer gleichmässigen Arbeit besteht darin, dass der Ruderer, der ja genau in der Mitte seines Bootes sitzen muss, dessen Schwingungsebene also hier genau mit der Kiellinie zusammenfällt, die Augen stetig auf die hintere Spitze seines Bootes gerichtet halte, welche es ihm durch eine Drehung genau anzeigt, wenn er aus der Linie kommt.

Das Umsehen des Einsers behufs Orientirung und Steuerung darf nur mit dem Kopfe, nicht mit dem ganzen Oberleibe geschehen. Hat der Ruderer eine grössere, glatte, hindernissfreie Wasserfläche vor sich, so ist es am einfachsten, sich das Boot in die gewünschte Richtung einzustellen, hierauf den Punkt sich merken, auf welchen das Hintertheil des Bootes gerichtet ist, und dann bei der Arbeit einfach dafür zu sorgen, dass die hintere Spitze des Bootes die Visirlinie nach jenem Punkte nicht verlasse.

Im Einser ist auch die Versuchung grösser, die Ellenbogen am Ende des Zuges seitwärts abzuspreizen; der Ruderer muss daher hier ein doppelt sorgfältiges Augenmerk auf das Vermeiden dieses hässlichen Fehlers richten.

Im Einser ist es nicht nur erlaubt, sondern entschieden von Vortheil, den Daumen auf das runde Griffende zu legen, da man auf diese Weise das Ruder am sichersten in der Hand hat und es am meisten beherrscht.

Die Ueberlegenheit des langen Zuges über den kurzen ist im Einser noch viel bedeutender als im mehrriemigen Boote. Der Ruderer soll also ganz besonders bestrebt sein, sich so viel als nur möglich zu strecken und seinen Zug so lang zu gestalten als nur irgend möglich.

Was das Zeitmaass betrifft, so sind für gewöhnlich 26—28 Züge ganz ausreichend; bei Rennen steigt das Tempo wohl auf 32—34, ja selbst 35 und darüber, obwohl ich selbst in den kritischsten Momenten eines Rennens nie mehr als höchstens 32—33 Züge gezogen habe und auch der Ansicht bin, dass dies die äusserste Grenze ist, soll die Vermehrung nicht auf Kosten der Länge der Züge geschehen.

Der frühere Champion der Welt, Hanlan, einer der schnellsten Sculler der Welt, ruderte seine Rennen mit 28 und 29 Zügen per Minute, und nur in ganz besonders entscheidenden Momenten liess er sich zu 32—34 verleiten. Er schlug damit die schnellsten Ruderers Amerikas, Englands und Australiens, die alle um 2—5 Züge per Minute mehr zu ziehen pflegten als Hanlan.

STEUERN.



Ob ein Boot einen eigenen Steuermann hat, wie der gewöhnliche Vierer, Sechser oder Achter, oder ob dasselbe von einem Ruderer gesteuert wird, wie der Einser, der Zweier oder endlich der Vierer ohne Steuermann, eine gute Steuerung desselben ist stets eine Hauptsache, und bei einem Rennen wie bei allen Fahrten, wo es auf Fahrgeschwindigkeit ankommt, von jedenfalls sehr bedeutendem Einflusse.

Auf einer ganz geraden Bahn in entweder ruhigem oder doch für Alle gleichmässigem Wasser hat die Steuerung weniger zu bedeuten und ein Steuermann wenig Spielraum zur Entfaltung seiner Kunst; auf einer nicht ganz gestreckten Bahn jedoch und auf einem Wasser, auf welchem die Strömung ungleich ist, kann eine feine Steuerung unter Umständen entscheidend für den Ausgang eines Rennens werden. Bei gleich starken, gleich gut geschulten und gleich sorgfältig trainirten Mannschaften kann bei einem Rennen in schwierigem Wasser, so z. B. auf einem Strome, der einige

grössere Windungen macht, ein Steuermann von tüchtiger Wasserkenntniss, sicherem Blick, Ruhe und doch Energie, mit einem Worte ein Steuermann, wie er sein soll, seiner Mannschaft leicht eine volle Bootslänge, ja vielleicht sogar deren mehrere ersparen. Ziehen wir nun in Betracht, wie viele Rennen um weniger als um eine volle Bootslänge gewonnen werden, wie oft es vorkommt, dass beim Ziele das siegende Boot seinen Concurrenten nur um einige Meter voraus ist, so ergibt sich daraus klar, wie oft es in der Hand des Steuermannes liegt, durch seine Kunst die Arbeit seiner Mannschaft zu einer erfolgreichen zu gestalten oder aber durch eine einzige momentane Ungeschicklichkeit oder Unüberlegtheit alle Anstrengungen der Ruderer zunichte zu machen. Dass eine feine Steuerung nicht aus einem Buche erlernt werden kann, sondern, wie das Rudern, lange praktische Uebung voraussetzt, ist selbstverständlich. Nichtsdestoweniger gibt es auch für das Steuern eine theoretische Grundlage, welche bei der praktischen Ausbildung eines Steuermannes nicht fehlen darf und deren Anforderungen er sich unter allen Umständen zur leitenden Richtschnur nehmen muss.

Die Anforderungen, welche in persönlicher und intellectueller Hinsicht an den Steuermann gestellt werden, sind: 1. möglichst leichtes Gewicht (wo möglich unter 50 Kilo oder doch nicht viel darüber) und kleine Statur; 2. Intelligenz, Erfahrung,

Geistesgegenwart, Entschlossenheit, gleichzeitig aber Ruhe und Selbstbeherrschung!

Sind schon die unter Punkt 2 summirten Eigenschaften überhaupt selten in einer Person vereinigt, so ist es noch um so schwerer, sie gerade in einem so kleinen, leichten Figürchen zu finden, wie dies für den Steuermann unbedingt gefordert wird und gefordert werden muss, soll nicht der Gewinn, den er durch seine intellectuellen Eigenschaften und fachmännischen Fähigkeiten bringen kann, durch sein Mehrgewicht und die dadurch verursachte Mehrbelastung des Bootes schon im Vorhinein aufgewogen werden.

Daraus ergibt sich, dass ein tüchtiger, mit allen für seine Arbeit geforderten Eigenschaften von der Natur ausgestatteter Steuermann sehr selten ist, und dass es unter den vielen Hunderten, welche alljährlich in Regatten steuern, nur verhältnissmässig Wenige gibt, welche hiezu wirklich prädestinirt erscheinen, respective den Ansprüchen genügen, die man berechtigt ist, in ihrer Eigenschaft als Steuerleute von vorneherein an sie zu stellen.

Der Steuermann setzt sich im Boote auf die für ihn bestimmte Bank in folgender Weise: Der Oberleib wird aufrecht und gestreckt gehalten wie beim Rudern. Die Beine dagegen werden, wenn nicht genügender Raum zum Ausstrecken vorhanden, was in den neueren Booten jedoch meist der Fall ist, nach orientalischer Art (oder nach Schneidersitte) ge-

kreuzt und so nahe unter den Leib gebracht als nur möglich. Die Knie werden dabei möglichst weit auseinander gelegt. Die Steuerleinen, welche entweder vor dem Leibe des Ruderers zusammengeknüpft oder vor der Steuerbank an der Bordwand befestigt sein müssen, damit sie dem Steueremann in keinem Falle entschlüpfen können, werden straff angezogen, jede in einer Hand gehalten, und zwar wird der Hand der nöthige Halt dadurch geboten, dass man jede Leine einmal um die Hand schlingt oder an jeder Leine eine kleine Schlinge knüpft und durch diese den Daumen steckt, oder dass man der Hand durch einen dicken Knoten oder durch eine Holzkugel in der Leine einen sicheren Griffpunkt schafft. Die Hände des Steuermannes sollen unausgesetzt auf der Bordkante ruhen, in welcher Stellung sie zur Stabilisirung des Bootes am meisten beizutragen im Stande sind.

Die grossen theoretischen Grundprincipien, nach welchen in jeder Art von Booten gesteuert werden soll, und welche daher in der Praxis als unverrückbare Basis zu gelten haben, sind:

1. Es soll überhaupt so wenig als möglich angesteuert werden, da jede Steuerung, sei dieselbe noch so mässig, den Fortgang des Bootes hemmt.

2. Die nöthigen Steuerungen sind so zart als nur möglich auszuführen und ist zu trachten, mit so wenig Steuerdruck als möglich auszureichen, da der Bootfortgang in demselben Maasse verringert wird, als sich der seitliche Druck des Steuers verstärkt.

3. Sind — äusserste Noth und plötzliche Zwischenfälle ausgenommen, welche ein sofortiges Anwenden der grösstmöglichen Steuerwirkung unumgänglich nöthig machen, um etwa einen Zusammenstoss, ein Anfahren oder dergleichen zu verhüten — die erforderlichen Aussteuerungen nie plötzlich, heftig und auf einmal, sondern nur zart, langsam, successive vorzunehmen. Statt also beispielsweise eine Coursänderung von 20 Graden durch ein scharfes Anholen des Steuers während zweier Züge zu vollziehen, was den Bootfortgang ganz empfindlich beeinflusst, wird ein feinfühligere geschickter Steuerer die nämliche Drehung durch eine ganz zarte Einwirkung des Steuers erzielen, die er aber auf sechs, acht, vielleicht zehn Züge vertheilt, wodurch die Fahrgeschwindigkeit fast gar nicht alterirt wird.

4. Die Aussteuerungen, welche durch den Einfluss der Strömung, durch die Wirkung des Windes, sowie durch etwaige ungleichseitige Arbeit der Ruderer nöthig werden, sollen gleich vorgenommen werden, so lange noch ein ganz geringfügiger Druck zur Correctur ausreicht, nicht erst wenn durch die andauernde Einwirkung solcher Einflüsse der Cours des Bootes schon bedeutend alterirt ist; solchen eine Zeitlang gleichmässig einwirkenden Einflüssen gegenüber muss überhaupt die Thätigkeit des Steuerer eine prohibitive sein, das heisst, er darf diesen Einflüssen nicht erst gestatten, den Cours des Bootes zu ändern, um denselben dann

durch Aussteuerungen wieder richtig zu stellen, sondern er muss die Wirkung dieser Einflüsse vom Hause aus durch angemessene andauernde leichte Steuerung paralyisiren und so ein selbst nur momentanes Abweichen des Bootes vom Course überhaupt verhüten.

Dieses prohibitorische Steuern ist die Kunst des gewiegten, erfahrenen Steuermannes, der genau schon im Vorhinein weiss, mit welcher Kraft diese oder jene seitliche Einwirkung das Boot vom Course abzdrehen suchen wird, der aber auch weiss, mit welchem Steuerdruck er dies verhindern kann. Er wird beispielsweise, wenn er aus einem stillen Seitenarme in den Strom hinaus- und denselben hinauffahren will, nicht aus dem ruhigen Wasser senkrecht auf den Strom hinaussteuern, weil er weiss, dass in diesem Falle die Strömung die Spitze packt, abwärts dreht und das Boot, ehe sich's ein unerfahrener Steuermann versieht, in vollem Laufe stromab begriffen ist. Er wird vielmehr nicht knapp, sondern in weitem Bogen an die zu umfahrende Ecke heransteuern, bevor die Bootspitze noch die Strömung erreicht, die zu machende Wendung im stillen Wasser fast vollenden und dann erst das Boot, das nun beinahe parallel zur Strömung steht, in sehr unbedeutendem, sehr spitzem Winkel in diese hinaussteuern, dabei wohl darauf bedacht, vom ersten Momente, da der Bug in die Strömung kommt, die landabdrehende Wirkung durch Landwärtssteuern im Entstehen zu

paralysiren und so dem Boote trotz des Ueberganges aus ruhigem Wasser in starke Strömung einen völlig unbeirrten schönen Cours zu erhalten. Das kann so fein, so correct ausgeführt werden, dass ein Zuseher vom Ufer aus gar nicht zu bemerken braucht, in welchem Momente das Boot in die Strömung tritt, während dies bei einem schlecht gesteuerten Boote durch eine vollständige Unterbrechung des Courses nur allzu leicht ersichtlich ist.

Diese prohibitive Art, zu steuern, muss aber von dem Steuermann nicht blos in so eclatanten Fällen, wie deren einer eben erwähnt wurde, angewendet, sondern es muss seine ganze Arbeit nach diesem Systeme eingerichtet werden, eine Art des Steuerns, welche ebensoviele Wasserkenntniss als richtige Abschätzung der mechanischen Kräfte voraussetzt und ein scharfes Auge, eine sichere Hand und unausgesetzt die grösste Aufmerksamkeit erfordert.

Endlich ist für Jeden, der die Steuerbank eines Bootes einnimmt, eine genaue Kenntniss und stricte Befolgung der allgemeinen Fahr-Reglements unumgänglich nothwendig. Dieselben bestimmen Folgendes :

1. Ein Boot, das stromauf rudert, soll stets am Ufer bleiben und alle Boote, denen es begegnet, innen (gegen die Mitte des Stromes zu) passiren lassen.

2. Ein Boot, das stromab fährt, hat seinen Cours in der Mitte des Stromes zu nehmen und

alle Boote, denen es begegnet, aussen vorbei zu lassen.

3. Ein Boot, welches ein zweites, das in derselben Richtung fährt, überholt, hat diesem auszuweichen, welches seinen Cours ungeändert beibehält.

4. Wenn sich zwei Boote in ruhigem Wasser oder auch im Strome unter Umständen, auf welche die vorherigen Bestimmungen nicht anwendbar sind, in entgegengesetzter Richtung auf demselben Course begegnen, so haben beide einander rechts (Steuerbord) auszuweichen.

5. So weit ferner die Punkte 1—3 nicht in Betracht kommen, soll ein Boot mit einem Steuermann einem solchen ausweichen, das keinen führt.

6. Jedes Ruderboot hat einem Segelboot auszuweichen.

7. Es ist endlich, so weit keine der in den vorstehenden Paragraphen festgesetzten Bestimmungen platzzugreifen hat — allerdings mehr aus Gründen der Courtoisie und mit Rücksicht auf die leichtere Manövrirfähigkeit als aus Motiven rechtlicher Natur — üblich, dass der Zweier dem Vierer, dieser dem Sechser und dieser dem Achter Platz mache.

DER ZWEIER (DAS PAIR-OAR).



ohl ebenso schwierig, wenn auch in anderer Hinsicht als das Einserrudern, ist schönes Rudern und gutes Steuern im Zweier ohne Steuermann und ohne Steuerapparat. Ich kann daher nicht umhin, demselben auch einige Worte für sich zu widmen.

Das richtige Fahren im Zweier ist eigentlich so viel wie Doppel-scutting, nur dass jeder der beiden Partner blos ein Ruder handhabt. Das setzt natürlich die grösste Gleichmässigkeit der Arbeit und das feinfühligste Einverständniss, das vollständigste Beiseitelassen jeder Eifersüchtelei und ein völliges Ineinander-Aufgehen der beiden Ruderer voraus.

Vor Allem darf es den Beiden nicht einfallen, sich gegenseitig im Ziehen überbieten zu wollen! Wer das nicht ablegen will, wer sich der kleintlichen Eitelkeit, seinem Partner seine physische Ueberlegenheit fühlen zu lassen, nicht entschlagen kann, der passt nicht in einen Zweier, denn in diesem darf es nur zwei gleiche Kräfte geben, die, weil sie wohl kaum je ganz gleich zu finden sind,

sich durch gegenseitiges Accomodiren selbst einander gleich machen müssen.

Die Annahme, dass nur der Bugmann berufen sei, den Zweier zu steuern, ist eine rein willkürliche. Allerdings hat dieser Usus mehrere Gründe für sich: Erstens gibt der Bugriemen mehr aus, er beherrscht also das Boot besser als der Schlagriemen; zweitens hat der Bugmann eine freiere Umsicht, da Niemand mehr hinter, respective vor ihm sitzt, und drittens kann er dem vor ihm sitzenden Schlagmann, dem er doch das Gesicht zukehrt, leichter seine Ordres geben als dieser ihm. Alle diese Umstände haben jedoch nichts zu sagen, wenn der stärkere und schwerere Ruderer, der also an den Schlagriemen gesetzt werden muss, auch gleichzeitig der bessere Steuermann ist. In diesem Falle kann getrost der Schlagmann die Führung des Bootes übernehmen, wie man denn auch in England sehr häufig Zweier sieht, die vom Schlagmann gesteuert werden. Diese Methode hat wieder den Vortheil, dass der Schlagmann besser den geraden Cours zu halten vermag, weil er die freie Aussicht auf die hintere Bootspitze hat und diese nach einem beliebigen Objecte einvisirt erhalten kann. Ausserdem ist wohl meistens der Schlagmann, weil der schwerere, so auch der stärkere der beiden Ruderer, er kann also beim Steuern sein Plus von Kraft nach Thunlichkeit verwerthen.

Im Zweier ist womöglich noch mehr als im Vierer auf die grösstmögliche Präcision und Gleich-

heit der Arbeit zu halten, weil die geringste Ungleichmässigkeit im Eingreifen etc. das Boot mehr oder minder rollen macht, die ungleichseitige Kräfteeinwirkung dasselbe zu Zickzackbewegungen veranlasst, seinen ungemein empfindlichen Cours sofort alterirt und den Fortgang erheblich reducirt.

In Anbetracht seiner grossen Schwierigkeit sowie der vielen Feinheiten und der vollendeten Ruderkunst, die es erfordert, kann man wohl das Rudern im Zweier ohne Steuermann als die hohe Schule des Ruderns mit einem Riemen bezeichnen, und es ist daher geradezu lebhaft zu bedauern, dass eine so schöne und so schwierige Kunst in ihrer früheren Vollkommenheit auf die Dauer nicht wird erhalten werden können, weil seit der Erfindung des Steuerapparates für die Vierer ohne Steuermann diese Neuerung auch auf die Zweier wie auf die Einser übertragen und durch den Steuerapparat selbstverständlich die früher erforderliche Feinheit des Zusammenarbeitens im Zweier, wenigstens in Bezug auf das Steuern, zum grossen Theile überflüssig wird, indem der Ruderer, welcher den Apparat dirigirt, mit demselben auch ohne besonders feinfühliges Einverständnis mit seinem Kameraden die vollste Macht über das Boot hat.

DER STEUERAPPARAT.



Wie schon in der kurzen geschichtlichen Skizze über das System der Boote ohne Steuermann gesagt wurde, werden die grossen Rennen in Amerika seit mehr als drei Jahrzehnten, seit einer Reihe von Jahren in England und in neuester Zeit theilweise auch in Deutschland nur mehr ohne separaten Steuermann gerudert. Die Erfindung, welche es ermöglichte, auch bei mehrruderigen Booten den Steuermann über Bord zu werfen und das mit ihm bisher mitgeschleppte Gewicht zu ersparen, ist der Steuerapparat, eine äusserst einfache mechanische Vorrichtung, welche es ermöglicht, dass einer der Ruderer, ohne deshalb in seiner Arbeit behindert zu werden, die Steuerung des Bootes mit den Füssen bewerkstellige. Der Apparat ist an dem Stemm- brette des betreffenden Ruderers angebracht, zu welchem die Steuerleinen auslaufen.

Durch Verschieben des Vorfusses nach rechts oder links, bewirkt der Ruderer, welchem gleichzeitig die Steuerung obliegt, die erforderlichen Bewegungen des Steuers.

Für das Steuern mit dem Steuerapparat gibt es natürlich keine anderen Regeln, als jene für's gute Steuern überhaupt.

Was die Wahl des Steuermannes betrifft, so ist es durchaus nicht nöthig, dass der Bugmann das Boot steuere, es kann dies vielmehr gerade so gut auch vom zweiten, dritten oder Schlagriemen aus geschehen.

DIE DREHDOLLEN.



Mit der Einführung des Gleitsitzes, welcher heute in der vervollkommeneten und verbesserten Form des Rollsiszes fast an keinem Ruderboote mehr fehlt, glaubte man Mitte der Siebzigerjahre die Verbesserungen und Neuerungen an Ruderbooten an einer Grenze angelangt, welche nicht mehr überschritten werden könnte. Aber schon wenige Jahre später kamen in England die Drehdollen an Einsern zur Anwendung, welche sich bald für diese Bootgattung das allgemeine Bürgerrecht erwarben.

Die Neuerung der Drehdollen (swivel rowlocks) war den Briten, welche trotz der führenden Stelle, die sie in Rudersportangelegenheiten einnehmen, oder besser gesagt einnahmen, und die in Folge dessen ziemlich konservativ sind, von Amerika herübergekommen. Schon im Jahre 1878 wurden die Diamond Sculls der Henley-Regatta ausschliesslich in Booten bestritten, welche mit Drehdollen ausgerüstet waren, und auch auf dem Festlande finden wir die Einrichtung schon im nächsten Jahre. Im August 1879 sehen wir auf der

Frankfurter »Germania«-Regatta den Hamburger »Germanen« Adalbert Reuter in einem Einser mit Drehdollen starten gegen Achilles Wild, dessen Boot mit festen Dollen versehen war. Wild siegte überlegen, und die »Sachverständigen« waren sofort darüber einig, ihr Urtheil in die Worte zusammenzufassen: Die Drehdollen taugen nichts! Wild selber gab gar kein Urtheil ab, sondern liess sich in aller Stille aus England ein paar Drehdollen neuester Construction kommen, brachte sie an seinem Boote an und ruderte nur noch mit diesen. Ihm war die Leichtigkeit aufgefallen, mit welcher Reuter sein Boot beherrschte und seinem stärkeren und gut eingeschulten Frankfurter Gegner lange Zeit Stand zu halten vermochte. Von diesem Zeitpunkte ab ruderten auch in Deutschland alle Einserfahrer — es waren allerdings ihrer noch nicht viele — ausschliesslich mit Drehdollen. Im mehrrudrigen Rennboot kam die neue Einrichtung aber vorläufig nicht in Anwendung.

Als im Jahre 1880 die Frankfurter »Germania« für die Henley-Regatta sich vorbereitete und ihre Betheiligung im steuermannlosen Vierer sowie im Achter in Aussicht nahm, bestellte sie bei dem damals am meisten in Mode befindlichen englischen Bootbauer zwei Boote hiezu, mit dem Beifügen, dass an denselben die neuesten Neuerungen angebracht sein müssten. Der schon im Herbst übermittelte Auftrag wurde ausgeführt, der Bootbauer meldete, dass er als neueste Neuerung Drehdollen

an den Booten anbringen würde. Kurze Zeit darauf meldete er, dass er nicht unterlassen wolle, darauf aufmerksam zu machen, dass die maassgebenden englischen Vereine die Drehdollen am Vierer und Achter probirt hätten, und dass sie in Folge des Ausfalles dieser Versuche bei der nächsten Henley-Regatta ihre alten Vierer und Achter mit festen Dollen benützen würden. Als Grund hiefür war hauptsächlich geltend gemacht worden, dass in den mit Drehdollen ausgestatteten mehrrudrigen Booten eine Mannschaft nur dann reussiren könne, wenn ein Mann so gross wie der andere, die Arme der Ruderer sämmtlich gleich lang wären. Sicherlich waren es vorgeschrittene Ruderer, welche diese Versuche gemacht hatten, aber wahrscheinlich waren es sogenannte Scratch-Mannschaften und keine durch längere Uebung zusammengespielten Ruderer gewesen, welche einen einmaligen Erfolg als maassgebend für die Aenderung oder Beibehaltung des Systems gelten liessen. Auf allen Gebieten lehrt uns die Erfahrung, dass auch die minderwerthige Technik unter gewissen Umständen gegen die bessere bestehen kann, dass aber bei sonst ganz gleichen Factoren das Bessere stets die Oberhand behält.

Wie haben sich die tüchtigsten Fachleute, die hervorragendsten Praktiker einst über den Werth des Gleitsitzes gestritten! So hat beispielsweise die Frankfurter »Germania« erst im Jahre 1877 sich für denselben entschieden. Vorher hatte sie alle Gegner,

welche mit Gleitsitzen ruderten, mit festem Sitz niedergerudert; also mussten die festen Sitze besser sein. Mit dieser vorgefassten Meinung gingen die Frankfurter 1876 nach England, um gegen den London Rowing Club das denkwürdige Vierermatch zu rudern, welches glücklicherweise über die 7600 Meter lange Strecke Putney—Mortlake führte. Ich sage glücklicherweise, denn hätte die Strecke die heute üblichen 2000 Meter betragen, so wäre die »Germania«, welche über diese Distanz die Führung hatte, aller Voraussicht nach Sieger geblieben, und man hätte in England wohl dem neu eingeführten Gleitsitz die Schuld an der Niederlage gegeben und vielleicht wieder eine Zeitlang mit dem festen Sitz experimentirt, dessen Inferiorität dann doch wieder auf internationalem Wege, etwa durch eine amerikanische Mannschaft, nachgewiesen worden wäre. Bei dem erwähnten Rennen hatte der Londoner Schlagmann Fred Gulston auf halber Strecke schon an dem Erfolge seiner Mannschaft gezweifelt, nachdem er eingesehen, dass ihm die Frankfurter im Körperschwung überlegen waren, als die beim Gleitsitz so ausgiebige Beinarbeit ihre Wirkung zu thun begann und England den Erfolg sicherte. Die Frankfurter machten dann zu Hause nochmals die Probe. Sie erwarben das Londoner Boot, liessen zwei völlig gleiche Mannschaften unausgesetzt drei Monate üben, die eine auf festem, die andere auf beweglichem Sitz, und veranstalteten dann ein Rennen über 3000 Meter,

welches mit dem überlegenen Sieg der Gleitsitz-Mannschaft endete.

Das Beispiel mit dem Kampfe zwischen festem und beweglichem Sitz soll zeigen, wie auch in technischen Fragen manchmal das Gute nicht sofort durchdringen kann, und es soll einen Hinweis geben, wie es möglicherweise gekommen ist, dass der Drehdollen im mehrrudrigen Boote im Mutterlande des Rudersports nicht zur Geltung gekommen ist.

Die Drehdollen sind eine Neuerung, deren Erfindung nur eine nothwendige Folge, eine technisch-logische Consequenz der Erfindung des Gleitsitzes war, aus dessen praktischer Verwendung sie über kurz oder lang erfolgen musste, da bei dem heutigen Stande der Mechanik es wohl nicht möglich war, dass die dadurch zu erzielenden Vortheile dem unermüdlichen Forschungs- und Verbesserungsdrange der Fachtechniker lange sollten verborgen bleiben, und da insbesondere die in Amerika durchgeführte enorme Verlängerung des Gleitzuges zu dieser Erfindung fast hinzwang.

Indem nämlich durch Verlängerung der Rollsitze auf eine Rutschweite von 50—65 Centimeter auch die Reichweite der Ruder noch wesentlich verlängert wurde, erschien es nothwendig, um diese auch ausnützen zu können, die beiden Pflöckchen des Dollen noch bedeutend mehr von einander zu entfernen, d. h. die Gabel, in welche das Ruder eingelegt wird, noch mehr zu erweitern, als dies ohnehin schon der Fall war. Dadurch aber wäre

der bisher an und für sich grosse Spielraum der Ruder auf ihren Auflagepunkten in einer Weise vergrössert worden, welche nicht nur die Sicherheit in der Handhabung der Ruder sehr beeinträchtigt, sondern auch die Reibung allzu sehr vergrössert und eine Menge anderer Nachtheile im Gefolge gehabt hätte.

All' dem helfen nun die Drehdollen ab, welche dem Ruderer gestatten, mit den Rudern nach hinten und nach vorne so weit auszugreifen als ihm nur beliebt, ohne dass deshalb am Auflagepunkte des Ruders selbst dadurch irgendwelche Reibung stattfände. Die Reibung aber, welche die Dollen selbst durch ihre Drehung erleiden und verursachen, ist wesentlich geringer als jene war, die früher zwischen Ruder und Dollen stattfand. Ausserdem umschliessen die Drehdollen das Ruder viel knapper als die alten festen Dollen, wodurch der Ruderer das Boot viel besser in seiner Gewalt hat wie früher und beispielsweise ein rasches Uebergehen vom Ziehen zum Streichen und umgekehrt viel exacter und sicherer durchgeführt werden kann. Dadurch sowie durch den Umstand, dass bei den Drehdollen ein Spiessen des Ruders und ein Gefangenwerden desselben vom Wasser am Schlusse des Zuges, bevor dasselbe noch plattgedreht ist, nicht mehr oder doch nur im Falle ganz besonderer Ungeschicklichkeit oder Unachtsamkeit des Ruderers stattfinden kann, wird auch bei den Drehdollen der vom Ruderer im Rennboot so sehr gefürchtete,

weil fast stets mit dem Umkippen endende »Krebs« zu einer Seltenheit.

Die Drehdollen sind übrigens keine neue Erfindung; wenn sie auch noch nicht in der verfeinerten Form von heute zur Anwendung kamen, so sind sie doch in der Form beweglicher eiserner Rudergabeln, welche durch das zu diesem Zwecke senkrecht durchlöchernte Dollenbord gesteckt wurden, schon in den Sechzigerjahren nachweisbar. Damals wurden sie an den Vergnügungsjollen angebracht, um dem langen, dem sogenannten englischen Ruder als Führung zu dienen. Diese traten neben dem Jollenruder, das mit einem Ringe in einen senkrecht in der Bordwand fest eingelassenen, oben leicht gekrümmten Stift eingehängt wurde, in Action. Der Bootbauer, beziehungsweise Bootverleiher, der sie zuerst hatte, der verstorbene Carl Leux, brachte die Rudergabeln aus sehr praktischen Gründen an seinen Miethbooten an. Die bei den Rudervereinen üblichen Holzdollen wurden in den Mlethbooten von den Bootmiethern nicht mit der nöthigen Schonung behandelt, und bei jedem Krebs, der gefangen wurde, brach gewöhnlich der eine Dollen ab. Die Reparatur brachte es mit sich, dass ein Boot eine Zeitlang nicht in Gebrauch genommen werden konnte und so seinen Zweck nicht erfüllte, indem es nichts einbrachte. Ging von den eisernen Rudergabeln einmal eine über Bord, so machte das weiter keine Betriebsstörung, sie wurde einfach durch eine vorrätthige neue ersetzt. Trotz-

dem die Ruderer, welche mit diesen beweglichen Gabeln arbeiteten, in den Augen der Rudervereinsmitglieder nicht für voll galten und nur der feste Holzdollen als sportlich galt, hat Leux später auch für Rudervereine mit derartigen Gabeln ausgestattete Tourenboote gebaut, in welchen namentlich bei grösseren Fahrten die Ruderarbeit eine sehr angenehme war. In Wien waren in den Sechziger- und ersten Siebzigerjahren nur Drehgabeln in Gebrauch, bis die englischen Boote mit den festen Dollen eingeführt wurden. Auch französische Ruderboote bester Construction zeigten Mitte der Siebzigerjahre bewegliche Rudergabeln. Während die deutschen Gabeln die Lyraform aufwiesen, glichen die französischen in Rothguss ausgeführten Gabeln schon sehr den heutigen Drehdollen, indem der Widerlagedollen von senkrechter Form war. Das Ueberbordgehen derselben wurde durch eine einfache Vorrichtung vermieden. Sie waren am unteren Ende durchbohrt, in der Durchbohrung war ein zierliches Kettchen befestigt, das wieder an seinem Ende einen Querstift trug, der sich beim Herauspringen der Rudergabel wagrecht vor die dem Gabelstift als Führung dienende Durchbohrung der Bordwand legte. Jedenfalls hatten diese beweglichen Rudergabeln den Vortheil, dass auch der Anfänger gut mit ihnen zurecht kam und so leicht keinen Krebsen fing.

Nun haben aber die Drehdollen im mehr-
rudrigen Rennboote doch ihren Weg gemacht.

In Frankreich, dessen Bootbaukunst und Ruderer auch heute noch viel zu sehr unterschätzt werden, sind sie bei den leistungsfähigen Clubs längst in Anwendung gekommen; das Match von Andrésy wurde von den »jungen« Franzosen gegen den London Rowing Club mit Drehdollen gewonnen. In den Niederlanden sind die Boote der zahlreichen Vereine mit Drehdollen ausgerüstet, der Emser Kaiserpreis wurde von einer Drehdollen-Mannschaft nach Utrecht entführt. Die Bootbauer W. Rettig und Ferdinand Leux stehen auf dem Standpunkte, dass auch im mehrrudrigen Riemenboote der Drehdollen vorzuziehen sei, und Rettig konnte auch eine Zeitlang seine Rennboote ausschliesslich mit Drehdollen ausstatten, bis der Einfluss der englischen Schule die Vereine wieder zu den festen Dollen trieb.

Neben dem geistigen Einfluss der englischen Metropolitan-Clubs ist es dann der persönliche Einfluss der englischen Trainers gewesen, der in Deutschland sich bei den grossen Vereinen gegen die Drehdollen geltend machte.

Das Rudern mit Drehdollen ist ein wesentlich leichteres als das mit festen Dollen; die Rückwirkung des Ruckes auf die Armmuskulatur, welcher durch die Führung des Ruders in die Auslage entsteht, fällt vollständig fort. Dieser Ruck aber sowohl beim Endzug als auch vor dem Einsatz — also beim Aufdrehen des Ruders — übt unbedingt eine ermüdende Wirkung auf die Armkraft aus. Beim Drehdollen fällt dieser Ruck fort, da das

Ruder vollständig geschlossen in den Drehdollen sitzt und die Scheerbewegung wie das Aufdrehen sich leicht bewerkstelligt. Hiedurch wird aber auch ein ruhigerer, beziehungsweise stetigerer Gang des Bootes erzielt, da dasselbe viel besser balancirt wird, als dies in dem weiten feststehenden Dollen der Fall ist, in welchem das Ruder so viel Spielraum hat, dass es nach oben und unten, nach vor- und rückwärts sich bewegen kann, sich leicht klemmt und Krebse verursacht. Der Zug selbst ist bei beiden Dollenarten vollständig gleich, der Einsatz kann ebenso scharf beim Drehdollen wie beim festen Dollen genommen werden, und es bedarf hiezu nur der entsprechenden Uebung des Ruderers. Nicht zu leugnen ist, dass bei dem geschlossen im Drehdollen liegenden Ruder die Beladerung weit mehr leidet als beim festen Dollen und deshalb mit grösster Sorgfalt gemacht sein muss. Im breiten Uebungsboot kann ja der feste Dollen ganz gut beibehalten werden, weil es hier darauf ankommt, die Mannschaft zunächst gründlich zusammenzuspielen. Wenn die Mannschaft dann in das Rennboot kommt, müsste sie unbedingt so correcte Zusammenarbeit haben, dass sie nur noch die Balance herauszubringen hätte.

Nochmals soll betont werden, dass das Rudern mit Drehdollen ganz besonders sorgfältig eingeschulte Ruderer erfordert, da bei ungenügendem Zusammenspiel seine Vortheile illusorisch werden.

DIE BILDUNG EINER RENNMANNSCHAFT.



obald ein Club beschlossen hat, in irgend einem Rennen in Concurrenz zu treten, so ist der erste Schritt hierzu die Wahl des Leiters (coach), dem die Auswahl der Leute zur Zusammenstellung der Mannschaft, sowie die Schulung und vollständige Ausbildung der letzteren obliegt. Es ist selbstverständlich, dass zu einem Amte, wie jenem des Leiters, nur ein sehr erfahrener, gewiegter Rudersportsman gewählt werden soll, der mit allen Feinheiten des Ruderns wohl vertraut ist, der persönlich tadellos rudert oder (wenn er älter ist) gerudert hat, der die Gabe besitzt, das, was er bis auf's kleinste Detail inne hat, auch der ihm unterstellten Mannschaft fasslich zu erläutern und beizubringen, der selbst oft in Training gewesen ist und Rennen gerudert hat, der genau weiss, was er von seinen Leuten verlangen muss und verlangen darf, und der endlich nicht nach einer allgemeinen Schablone vorgeht, sondern genau den individuellen Eigenthümlichkeiten sowie der Constitution jedes Einzelnen seiner Ruderer Rechnung trägt.

Diesem Leiter, der somit eine ungeheure Verantwortung auf seine Schultern nimmt, obliegt es, wie schon erwähnt, die Mannschaft zusammenzustellen, ihre Arbeit auf dem Wasser zu leiten und jene auf dem Lande zu controliren und alle Vorschriften zu geben, welche das Training der Mannschaft betreffen.

In allen diesen Dingen muss dem Leiter unumschränkte Vollmacht ertheilt und ihm allein die Entscheidung überlassen werden, denn die Vorbereitung einer Rennmannschaft, die Ausbildung und Herrichtung derselben muss in einer Hand liegen — soll das Resultat ein erspriessliches und sozusagen »aus einem Gusse« werden.

Was nun die Auswahl der Leute für die Rennmannschaft betrifft, so hat der Leiter eines Amateur-Ruderclubs nebst den vielen rein sportlichen Momenten, welche in erster Linie als maassgebend zu betrachten sind, auch noch eine Menge von Nebenumständen zu berücksichtigen, welche aber mitunter sehr bedeutend in die Wagschale fallen können. Eine der hauptsächlichsten Rücksichten letzterer Art ist jene auf die freie Zeit der in Aussicht genommenen Clubmitglieder. Für eine Mannschaft, die den Vormittag zum eigentlichen Training benützen will, kann ein Mitglied gar nicht in Betracht kommen, das Vormittags durch seinen Beruf verhindert ist. Für eine Rennmannschaft, welche die Abende zu ihrer täglichen Hauptarbeit auf dem Wasser verwenden muss, kann ein Ruderer

nicht in Aussicht genommen werden, der seine Abende nicht regelmässig der Sache widmen kann u. s. f.

In dieser Hinsicht möge der Grundsatz berücksichtigt werden, dass es besser ist, Herren auszuwählen, welche über mehr freie Zeit disponiren, selbst wenn sie etwas schwächer und noch minder vollkommen ausgebildet sind, als solche, welche sich vielleicht sehr für eine Rennmannschaft qualificiren würden, aber zu einem gehörigen Training nicht die nöthige Zeit haben.

Nächst diesen speciellen Rücksichten kommen bei der Auswahl der Rennmannschaft folgende sportlichen Momente in Betracht:

In Bezug auf die rein physische Beschaffenheit sind grosse Leute den kleinen vorzuziehen, weil sie weiter auszugreifen und somit längere und ausgiebigere Züge zu ziehen vermögen; breitere sind den schmälern und (besonders bei den mehrriemigen Booten) schwerere (aber nicht fette!) den leichteren vorzuziehen, weil, wie wir im Capitel »Der Zug« ausführlich erörtert, das Gewicht bei entsprechender Kraft mitverwerthet werden kann. Ferner dürfen die Leute nicht gar zu ungleich sein, weder in Bezug auf Kraft, noch auf Grösse oder auf Gewicht.

So soll nicht etwa zu drei grossen, schweren Leuten ein kleiner, kurzer genommen werden, sei es auch nur als Bugmann. Allerdings sprechen da die Verhältnisse oft ein ausschlaggebendes Wort

mit drein, und ein Club, der eben kein passendes Mitglied mehr zur Disposition hat, wird sich wohl oder übel entschliessen müssen, doch eine Rennmannschaft durch einen sonst zu kleinen oder leichten Ruderer zu completiren, der wenigstens seinen Mann stellt, als durch einen, der zwar der Figur nach dazu passt, aber nichts kann und somit seinen Kameraden mehr oder weniger nur zur todten Last würde.

Lange Arme, ein guter Rücken, solide Schultern und ganz besonders eine gute Lenden- und Hüftmuskulatur wird ein verständiger Leiter sehr wohl zu schätzen wissen. Zu starke allgemeine Muskulatur ist keineswegs ein besonderer Vortheil, weil sich dieselbe nicht so schnell wegbringen lässt wie das Fett, beim Rudern aber nicht activ verwerthet werden kann, also nur Gewicht repräsentirt. Eine Hauptsache ist eine gehörige Brust, eine gesunde, kräftige, schon gut entwickelte Lunge und ein fehlerloses Herz, das nicht zum Klopfen neigt und überhaupt sich nicht zu schnell erregt.

Sind die Ruderer beisammen, so gilt es zunächst aus ihrer Mitte den Schlagmann zu wählen. Dass von dieser Wahl unendlich viel abhängt, begreift Jeder, der die verantwortungsvolle Aufgabe des Schlagmannes kennt und in Betracht zieht, dass beim Rennen selbst — von der Steuerung des Bootes abstrahirt — die Chancen der Mannschaft einzig und allein in seiner Hand liegen. Es gibt gar viele Ruderer, welche trefflich arbeiten, gut

Schlag halten, blitzschnell jedem Tempowechsel sich anzupassen verstehen, die aber gleichwohl nie im Stande wären, den Anforderungen, die an den Schlagmann gestellt werden müssen, zu entsprechen.

Ein solcher Schlagmann, der in schöner, correcter Form arbeitet, die nöthige Energie, aber auch eine unerschütterliche Ruhe besitzt, der es versteht, unter den aufregendsten Umständen einen gleichmässigen Schlag zu halten, das Zeitmaass nach Belieben und Bedarf zu steigern oder zu verringern, der, wenn nöthig, seine Leute zu einer momentanen äussersten Anstrengung mitzureissen weiss, ohne sie deswegen aus der Ordnung zu hetzen und ohne die Herrschaft über sie aus der Hand zu geben, ein solcher Schlagmann ist allerdings eine Perle — aber auch eine Rarität.

Nächst dem Schlagmann kommt der Nächstbeste der Mannschaft, im Vierer also auf Nr. 3, im Sechser auf Nr. 5, im Achter auf Nr. 7, die übrigen Ruderer werden placirt, wie es sich nach ihren Gewichtsverhältnissen, nach ihrer Grösse und ihrer sonstigen individuellen Eignung am besten empfiehlt.

Das grösste Gewicht muss in der Mitte des Bootes oder ihr zunächst placirt werden, der schwerste Mann der Mannschaft sollte daher im Achter auf Nr. 5, im Vierer auf Nr. 3 placirt werden. Ihm zunächst nach vor- und rückwärts kommen die Nächstschwersten und am Bug die Leichtesten.

Die nachfolgenden Gewichtslisten englischer Rennmannschaften mögen zeigen, in welcher Weise die Engländer das Gewicht zu vertheilen pflegen.

Es ruderten im Jahre 1878 bei der Regatta zu Henley-on-Thames:

Im Achter:

GRAND CHALLENGE CUP, for eight oars.

Jesus College Boat Club		London Rowing Club.	
Cambridge.	st. lb.		st. lb.
1. W. W. Baillie . . .	10 9	1. B. Horton	10 6
2. Ll. R. Jones	10 11	2. H. H. Playford . . .	11 9
3. H. R. Farquharson .	11 12	3. D. J. Cowles	11 5
4. C. Fairbairn	12 8	4. W. W. Hewett	11 12
5. C. N. Armitage . . .	12 4	5. A. Trower	12 12
6. C. Gurdon	12 13	6. F. S. Gulston	12 9
7. T. E. Hockin	12 1	7. S. Le B. Smith	11 2
E. H. Prest (st.) . . .	11 3	F. L. Playford (st.) .	12 2
R. Williams (cox.) . .	8 6	W. F. Cheard (cox.) .	8 4

Im Vierer:

STEWARDS CHALLENGE CUP, for four oars.

London R. C.		Jesus College Boat Club.	
	st. lb.	Cambridge.	st. lb.
1. S. Le B. Smith . . .	11 2	1. W. W. Baillie	10 9
2. F. S. Gulston	12 9	2. C. Gurdon	12 3
3. A. Trower	12 12	3. T. E. Hockin	12 1
F. L. Playford (st.) .	12 2	E. H. Prest (st.) . . .	11 3

Kingston R. C.

	st. lb.
1. A. Crabe	11 2
2. C. D. Heatley	11 4
3. F. R. Adams	12 12
W. P. Philipp (st.) . .	11 10

Dass man aber andererseits in den maassgebenden Kreisen Englands das Gewicht nicht als einzig ausschlaggebend bei der Vertheilung der Plätze erachtet, dafür liefern wieder die Gewichtlisten der beiden Mannschaften des Universitäts-Wettruderns vom Jahre 1879 einen Beleg:

Oxford.

	st.	lb.
1. J. H. Wharton, Magalen	11	4
2. H. M. Robinson, New	11	1
3. H. W. Disney, Hertford	12	$5\frac{1}{2}$
4. H. B. Southwell, Pembroke	12	9
5. T. Cosby-Burrowes, Trinity	12	9
6. G. D. Rowe, University	11	12
7. W. H. Hobart, Exeter	11	11
H. P. Marriott, B. N. C. (st.)	12	3
F. M. Beaumont, New (cox.)	7	4

Cambridge.

	st.	lb.
1. E. H. Prest, Jesus	11	2
2. H. Sanford, St. John's	11	$6\frac{3}{4}$
3. A. H. S. Bird, First Trinity	11	8 ⁴
4. C. Gurdon, Jesus	13	$0\frac{1}{2}$
5. T. E. Hockin, Jesus	12	$4\frac{1}{2}$
6. C. Fairbairn, Jesus	12	$7\frac{1}{2}$
7. T. Routledge, Emanuel	12	$7\frac{1}{2}$
R. D. Davis, First Trinity (st.)	12	$4\frac{1}{2}$
G. L. Davis, Clare (cox.)	7	5

Zum Steuermann wird unter den leichtesten Herren des Clubs derjenige ausgewählt, welcher zu diesem Amte den besten Ueberblick, die sicherste Hand, die feinste Führung — mit einem Worte: die grösste Routine besitzt.

TRAINING.

Unter Training versteht man*) die rationelle Methode, die Leistungsfähigkeit eines menschlichen oder thierischen Körpers durch systematische Behandlung auf das grösstmögliche Maass zu erhöhen. Zum Behufe eines ganz vollständigen Trainings, respective zur wirklichen Erreichung der grösstmöglichen Leistungsfähigkeit, muss das zu trainirende Individuum für die Zeit des Trainings sich ganz und ausschliesslich diesem widmen; es muss in jeder Hinsicht strenge nach jenen Regeln leben und arbeiten, welche die Wissenschaft und die Erfahrung für den angestrebten Zweck festgesetzt haben.

Durch richtiges systematisches Training wird das Fett sowie alles überflüssige Fleisch aus dem Körper entfernt, die Muskulatur, welche für die Arbeit nöthig ist, für welche trainirt wird, auf die

*) Nicht etwa, wie dies gar oft noch angenommen wird, die blosse Uebung zum Behufe der technischen Vervollkommnung und der Erreichung eines schönen Styles! Die technische Vollkommenheit muss bei der Person, die in Training geht, schon als vorhanden vorausgesetzt werden.

grösstmögliche Stufe der Entwicklung gebracht, das allgemeine körperliche, wie das moralische Kraftgefühl des betreffenden Individuums wesentlich gehoben, die Action der Lunge und des Herzens frei und leicht gemacht und dadurch der trainirte Körper befähigt, eine Anstrengung zu ertragen und eine Leistung zu erzielen, deren er in untrainirtem Zustande niemals fähig wäre.

Dieses Ziel wird beim Training erreicht:
1. Durch natürliches und künstliches Schwitzen;
2. durch angemessene Uebungen; 3. durch strenge Diät; 4. durch gewissenhafte Enthaltung von allen Genüssen, welche den Zwecken des Trainings irgendwie abträglich sind.

Nur wer in jeder Hinsicht genau nach den ihm vorgezeichneten Verhaltensmaassregeln lebt, darf darauf hoffen, wirklich das grösstmögliche Resultat zu erzielen, keineswegs aber auch Solche, die da meinen, in diesem oder jenem Punkte dürfe man schon ein Auge zudrücken oder sich Ueberschreitungen erlauben.

Die Regeln des ordentlichen wirklichen Trainings, wie dasselbe in England und Amerika fast für alle Zweige des Sports für unerlässlich gilt, sind derart strenge und erfordern ein derartiges Maass von Charakterfestigkeit und Selbstbeherrschung seitens Desjenigen, der sich aus freiem Antriebe und nur dem Sport zuliebe demselben unterzieht, dass man in der That behaupten darf, das Training sei für den moralischen Menschen von mindestens

ebenso grosser Bedeutung als für den physischen und der Nutzen eines soliden Trainings für die Stählung des Charakters und die Festigung der Willenskraft eines jungen Mannes ebenso nützlich als für die Entwicklung seines Körpers!

Oder ist es nicht eine wahre Kasteiung, die mehr Festigkeit und Entschlossenheit voraussetzt, als mancher augenverdrehende Frömmler besitzt, sechs Wochen oder zwei Monate lang täglich bei pedantisch gleichmässiger Stundeneintheilung die anstrengendste Arbeit zu thun, dabei auf sorgfältig bemessene, genau vorgeschriebene Kost gesetzt zu sein und sich während dieser Zeit jedes aufregenden oder schwächenden Genusses zu enthalten, also das Rauchen, Trinken, Spielen, ganz besonders aber den Umgang mit dem anderen Geschlechte völlig zu meiden?

Im Nachfolgenden sei nun das Training für Bootwettfahrten, wenn auch in aller Kürze, so doch möglichst erschöpfend behandelt.

Vor Allem sei bemerkt, dass die Grundsätze des Trainings vollkommen dieselben sind, ob Jemand sich für Rudern oder für Laufen oder für irgend einen anderen Sport trainirt; gilt es doch im grossen Ganzen eben nur, den Körper in jeder Weise zu stählen und für die Ertragung der grösstmöglichen Anstrengungen zu präpariren.

Es ist dabei aber selbstverständlich nicht gleichgiltig, ob die vom Körper verlangte Leistung eine grössere oder kleinere sei, so z. B. wird es

ein viel längeres und schwereres Training erfordern, wenn ein Rennen von acht Kilometern gerudert werden soll, als wenn die Strecke nur zwei Kilometer beträgt. Doch kann dies nur einen Unterschied in der Länge der Training-Zeit machen, nicht aber darf etwa, wenn es nur gilt, für eine kurze Distanz sich vorzubereiten, das Training nachlässiger betrieben werden!

Die Anordnung und Ueberwachung des ganzen Trainings ist Sache des Trainers: er soll dasselbe aber nicht nach einer Schablone leiten und alle Ruderer über einen Leisten schlagen wollen, sondern den individuellen körperlichen Eigenheiten der einzelnen Ruderer, deren Naturen und Constitutionen ja oft ganz verschieden sind, sorgfältige Rechnung tragen. Das erfordert aber reiche Kenntnisse und lange Erfahrung — ein tüchtiger Trainer ist daher gar hoch zu schätzen.

Selbstverständlich muss vorausgesetzt werden, dass nur Jemand in Training geht, der vollkommen gesund und nicht etwa seit längerer Zeit ausser aller Uebung ist.

Bei der Auswahl der Ruderer soll der Trainer darauf achten, dass er nur Leute auswählt, welche einen hellen Blick und ein glänzendes Auge besitzen, da auch die kleinste körperliche Unfähigkeit sich stets in einem matten Auge widerspiegelt.

Für ein solides Training sind wohl sechs volle Wochen erforderlich, doch mögen bei genügend ausgearbeiteten und schon in starker Uebung be-

findlichen Ruderern auch vier, ja für ein kurzes Rennen selbst drei Wochen strenges Training hinreichen, um sie in entsprechende »Condition« zu bringen.

Da die Leistungsfähigkeit eines Jeden ihre oberste Grenze hat, welche bei dem Einen früher, bei dem Anderen später erreicht wird, so darf nach Erreichen jener obersten Grenze eine höhere Anforderung an den Betreffenden nicht mehr gestellt werden, da sonst ein Verlust an Energie und Kraft, das sogenannte Uebertrainirtsein, eintritt. Es ist deshalb nothwendig, dass das Training und die damit verbundene Aenderung der Lebensweise allmählig beginne. Eine plötzliche und eingreifende Aenderung erträgt der Körper nicht leicht.

Wer die Zeit hat, sich für die Periode des Trainings ganz diesem zu widmen, für den gilt folgende Tages-Eintheilung:

Zwischen 7 und $\frac{1}{2}$ 8 Uhr Morgens wird das Lager verlassen und unmittelbar darauf ein kurzes kaltes Bad genommen. Geschieht dies statt im geschlossenen Raume im Flusse, so darf nur einen Augenblick im Wasser verweilt werden, weil ein längeres Bad dem Körper zu viel Wärme entzieht. Nach sorgfältiger Abtrocknung und Frottirung folgt ein kleiner Spaziergang von etwa einer Viertelstunde, hierauf um $\frac{1}{2}$ 9 Uhr das Frühstück. Nach diesem können zwei Stunden mit irgend einer leichten körperlichen Beschäftigung verbracht werden, worauf um 11 Uhr die Arbeit im

Boote beginnt. Dieselbe soll $1\frac{1}{2}$ bis 2 Stunden währen, worauf noch eine Viertelstunde gelaufen wird. Ist dies geschehen, so wird der Körper mit einem trockenen rauhen Tuche gut abgerieben und getrocknet (nicht kalt gewaschen!) und um 2 Uhr das Mittagmahl genommen. Nach demselben können drei Stunden wieder beliebig verwendet werden (nur nicht zum Schlafen oder Liegen), bis um 6 Uhr die Abend-Arbeit beginnt, die 1 bis $1\frac{1}{2}$ Stunden in Anspruch nimmt, worauf um 8 Uhr das Abendessen folgt. Mit Schlag 10 Uhr aber soll zu Bette gegangen werden.

Wer jedoch nicht in der Lage ist, seine ganze Tageszeit dem Training zu widmen, der muss zeitlicher aufstehen, um die Vormittags-Arbeit noch vor dem Frühstück, und zwar gleich nach dem Bade vornehmen zu können; doch darf er sich keinesfalls zu grossen Abbruch vom Schläfe thun, weil es sonst besser wäre, auf die Morgen-Arbeit im Boote ganz zu verzichten und Früh nur zu laufen. Nur wer gewöhnt ist, überhaupt und stets wenig zu schlafen, der mag dies auch im Training thun, wer jedoch gewöhnt ist, viel und lange zu schlafen, dem kann das gleiche Maass von Schlaf nicht plötzlich entzogen werden, ohne ihn empfindlich zu schwächen.

Die Früh- oder Vormittags-Arbeit im Boote soll in einer langen, andauernden Fahrt bei nicht schnellen, aber gleichmässigen und schön ausgezogenen Zügen (30—32) bestehen. Die Dauer

dieser Fahrt muss am Anfange des Trainings geringer bemessen werden und erst im Laufe der nächsten zwei Wochen allmählich zunehmen. In der ersten Zeit des Trainings ist jedes Hetzen und Jagen unbedingt zu meiden. Das Gleiche gilt von der abendlichen Uebungsfahrt, bei welcher jedoch während der letzten vierzehn Tage vor dem Rennen kurze Strecken in rascherem Tempo zu rudern sind und insbesondere ein rascher Start wohl eingeübt werden soll. Während der letzten acht Tage soll des Abends regelmässig eine Strecke, welche der Länge des Renncourses entspricht, gerudert werden, und zwar in raschen Zügen und mit gelegentlicher äusserster Steigerung des Tempos.

Was das Laufen anbelangt, so soll Vormittags oder Früh etwa eine Viertelstunde gelaufen werden, anfänglich so langsam, als nöthig, um die Viertelstunde eben auszuhalten, nach und nach aber, in dem Maasse als Herz und Lunge in bessere Condition kommen, nicht länger, sondern schneller. Sind bei einzelnen Ruderern noch starke Fettansammlungen vorhanden, so empfiehlt es sich, einen zweiten Sweater anzulegen, um die Schweissabsonderung zu vermehren.

Abends nach der Boot-Arbeit soll ebenso gelaufen werden, doch soll hier manchmal auch ein kurzer Schnelllauf bis zur grössten Geschwindigkeit eingeschaltet werden. Ganz besonders in den letzten acht Tagen ist kurzes und wiederholtes Schnelllaufen sehr zu empfehlen.

In Oesterreich und Deutschland allerdings bringen es die Lebensgewohnheiten und die geschäftlichen Verhältnisse der trainirenden Ruderer mit sich, dass für das Training fast nur die Abendstunden zur Verfügung stehen, und auf dieser Grundlage muss sich naturgemäss das Training aufbauen. Selbst da, wo auch ein Ausnutzen der frühen Morgenstunden für das Training möglich ist, empfiehlt es sich, in diesem Zeitabschnitt nur Einzelarbeit von nicht allzu langer Dauer und jedenfalls in mässigem Tempo vorzunehmen, wenn der Körper für den Tagesberuf frisch bleiben und das Abend-Training nicht leiden soll.

Von grösster Wichtigkeit sind die Abwaschungen des Körpers, welche stets sofort nach Verlassen des Bootes vorgenommen werden sollen und die am bequemsten und zweckdienlichsten in Form der in den meisten Boothäusern eingeführten Brausebäder geschehen, deren Temperatur nicht unter 15 Grad Réaumur herabgehen soll. Da, wo sie fehlen sollten, werden sie schon einigermaassen dadurch ersetzt, dass sich die Ruderer gegenseitig mit der Giesskanne beschütten. Auf diese Weise wird am besten der nach dem Rudern reichlich vorhandene Schweiss entfernt und der ganze Organismus in wohlthuender Weise gestärkt, umso mehr, wenn dem Abbrausen ein kräftiges Abreiben folgt.

Was nun die Diät anbelangt, so ist eine strenge Einhaltung der diesbezüglichen Vorschriften

mindestens ebenso wichtig für den Zweck des Trainings, als die Vornahme der betreffenden körperlichen Uebungen, da nur aus der entsprechenden Arbeit in Verbindung mit der gehörigen spartanischen Lebensweise das resultirt, was durch das Training erreicht werden soll: die richtige »Condition« für das Rennen.

In den Mahlzeiten muss vor Allem alles Fette und Alles, was im Körper Fett bildet oder ansetzt, unbedingt gemieden werden, und soll sich die Nahrung überhaupt, besonders in der ersten Zeit, möglichst auf Fleisch, und zwar auf starkes, muskelbildendes Fleisch, also vom Rind und vom Schöpsen, beschränken. Selbstverständlich darf dieses Fleisch nur mager (fettfrei), dann nicht gekocht, sondern gebraten, und zwar halb roh, genossen werden. Mehlspeisen aller Art sind als Gift zu betrachten, ebenso frisches Brot. Suppe ist gleichfalls nicht zu empfehlen, weil sie den Magen füllt, aber nicht den ihrem Volumen entsprechenden Nährwerth besitzt. Dadurch wird dem viel ausgiebigeren gebratenen Fleische der disponible Raum verkürzt, nachdem es nicht angeht, sich im Training allzu voll zu stopfen. Bier ist in doppelter Hinsicht schädlich: erstens weil es Fett bildet und zweitens weil es das Blut dick und dadurch träg macht; es ist somit unbedingt gänzlich zu meiden. Auch Milch ist nur in ganz kleinen Quantitäten zulässig, weil sie zu viel Fett enthält, und wenngleich sie nahrhaft ist, so doch ebenfalls im Körper Fett an-

setzt. Wein ist nur in sehr geringen Dosen zu gestatten, weil derselbe aufregt und das Blut in Wallungen bringt.

Summiren wir also alles das, was in Bezug auf die Kost während des Trainings zu meiden ist, und machen wir aus dem, was erlaubt bleibt, den täglichen Speisezettel, so erhalten wir folgende Nahrungsweise:

Frühstück: Gebratenes Fleisch, und zwar Rumpsteaks, Beefsteaks oder Schöpsen-Cotelettes, abwechslungsweise auch kaltes Roastbeef, dazu eine oder zwei Tassen Thee, doch nicht allzu stark, altgebackenes und geröstetes Brot mit etwas Butter und ein oder zwei Eier.

Zu Mittag, zur Hauptmahlzeit, werden abermals als Hauptgänge gebratenes Rind- und Schöpsenfleisch genommen. Ausserdem ist Lammsbraten gestattet, ebenso alles Geflügel; Kalb- und Schweinefleisch dagegen nur ausnahmsweise zulässig. Alle gepökelten, geräucherten und eingesalzenen Fleischsorten, also auch Schinken, sind nicht zu empfehlen. Dagegen sollen Vegetabilien bei keiner Mahlzeit fehlen, und gelten insbesondere alle grünen Gemüse für sehr zuträglich. Zum Mittagstisch kann stark gewässerter leichter Wein, jedoch nur in sehr bescheidener Menge, getrunken werden.

Das Abendessen muss so gering als möglich bemessen werden: Ein Stück kalten Roastbeefs oder ein nicht zu grosses Beefsteak oder zwei Schöpsen-Cotelettes, eine Tasse Thee und geröstetes

Brot. Keinesfalls darf Abends der Magen stark angefüllt werden, sondern es muss mit einem Rest von Appetit zu Bette gegangen werden, und zwar darf dies nicht sofort, sondern erst $1\frac{1}{2}$ bis 2 Stunden nach der Abendmahlzeit geschehen. Vortheilhaft ist auch ein allerdings nur kurzer Spaziergang nach eingenommenem Abendessen.

Beim Frühstück und beim Mittagessen mag die Grösse des Hungers jedem Einzelnen bemessen, wie viel er essen soll, doch darf keineswegs bis zur Ueberfüllung gegessen werden, denn es gilt ja lediglich nur die Ernährung, durchaus aber nicht die Mästung des Körpers.

Sehr vortheilhaft hat es sich erwiesen, dass den trainirenden Ruderern, insbesondere wenn sich stärkere Gewichtsabnahme bemerkbar macht, Zucker zugeführt wird, sei es in Gestalt von Honig, sei es als Würfelzucker, von dem bis zu 50 Gramm täglich genommen werden kann. Das Zuckertraining, welches zuerst mit vielem Erfolg in Holland durchgeführt wurde, hat sich als ein gutes Mittel erwiesen, die durch maximale Muskelarbeit reichlich ausgeschiedenen Verbrennungsproducte zu ersetzen und so den Körper gewissermaassen mit neuerem Heizstoff zu versehen und die Muskulatur zu stärken.

Bezüglich der Enthaltbarkeit von gewissen Genüssen und Unterhaltungen kann man im Training nicht strenge genug gegen sich sein. Dass der geschlechtliche Genuss ganz sistirt werden muss,

ist wohl selbstverständlich, da ja das Training darauf berechnet ist, Alles, was der Körper nur zu leisten im Stande ist, für den sportlichen Zweck zu verwerthen, und weil auch die Arbeit derart berechnet wird, dass sie Alles an Kraft absorbirt, was der Körper abzugeben vermag.

Was daher an kostbaren Säften, respective an Kraft durch einen Coitus während des Trainings vergeudet wird, das geht nur auf Kosten des Körpers und der Constitution, also auf Kosten der Leistungsfähigkeit und somit des beabsichtigten sportlichen Zweckes.

Dass aber bei der colossalen Anstrengung, bei der äussersten Anspannung aller Kräfte, welche das Training erfordert, ein einziger Coitus von unberechenbar schädlicher Wirkung sein kann, wird sehr einleuchtend, wenn man bedenkt, dass der Organismus schon auf's Aeusserste sich bemühen muss, um für das bei der Training-Arbeit täglich Verbrauchte nur nothdürftig wieder Ersatz zu schaffen. Kann er das nicht mehr, und das ist an einem Tage sicher der Fall, an welchem nebst der Training-Arbeit ein Verbrauch von Kraft durch einen Beischlaf erfolgt, so entsteht an diesem Tage im Körper ein Kraftdeficit, das sich sofort durch Schwäche und Verringerung der Leistungsfähigkeit äussert, und das auch nicht anders wieder beseitigt werden kann, als durch — Herabminderung der Arbeit an den nächsten Tagen, eine Maassregel, die der Körper durch ein ausgesprochenes Mattigkeits-

gefühl und eine fühlbare Unlust und Indisposition zur Arbeit dringend verlangt.

Diese Herabminderung unterbricht jedoch wieder den ordentlichen systematischen Gang des Trainings und schädigt und verringert so das Endresultat bedeutend. Einen solchen Verlust aber einfach durch Vermehrung der Nahrung wieder einzubringen, ist deshalb nicht möglich, weil der Körper nur ein beschränktes Assimilationsvermögen besitzt, das heisst, weil er nur ein gewisses Maass von verbrauchten Stoffen an einem Tage durch Verdauung von Speisen wieder zu ersetzen vermag, jeder Mehrverbrauch aber unbedingt das Capital, den Organismus, angreift.

Allerdings hat die allgütige und überaus weise eingerichtete Natur das dringende Bestreben, auch einen solchen Abgang vom Capital in den folgenden Tagen wieder einzubringen, doch ist ihr dies eben nur möglich, wenn das Assimilationsvermögen des Körpers zu dieser Zeit nicht vollständig zum Ersatze neuen Verbrauches in Anspruch genommen, das heisst, nur wenn die festgesetzte Training-Arbeit, die ja die volle Aufarbeitung und entsprechende Verwerthung der gesammten Production des Organismus zum Zwecke hat, für eine gewisse Zeit unterbrochen wird.

Welch' enormer Verbrauch an Kraft oder, besser gesagt, Welch' enormer Verlust an Stoffen, die sonst Kraft geben, durch einen einzigen Coitus stattfindet, das zeigt sich eben erst da am deut-

lichsten, wo das Maass des Verbrauchten sofort fühlbar wird, niemals aber bei der gewöhnlichen Lebensweise des Menschen, bei welcher er sich in einem steten Säfteüberfluss befindet, weil der Körper fortwährend mehr producirt und ansammelt, als in der Regel verbraucht wird.

Was das Verbot des Rauchens betrifft, so geht man in England damit so weit, dass in einem Club, in welchem eine Mannschaft sich in Training befindet, selbst keinem der übrigen Mitglieder gestattet ist, mit einer brennenden Cigarre die Clubräume zu betreten. Unter den Mitgliedern der Rennmannschaft aber ist das Rauchen während der ganzen Training-Zeit bei sofortigem Ausschluss aus dem Club verpönt. Mir ist ein Fall bekannt, in welchem ein ganz ausgezeichnete Ruderer, ein Deutscher, einen der fashionablesten Amateurclubs in London verlassen musste, weil er in der freien Zeit während eines Trainings eine Cigarette rauchte. Sämmtliche Mitglieder der Rennmannschaft waren — wie dies meistens geschieht — mit ihrem Ehrenworte gebunden worden, während der Training-Zeit und bis nach dem Rennen niemals und nirgends zu rauchen. Die Engländer, die einen ungeheuren Ehrgeiz, eine unbegrenzte Hingebung zur Sache und daher auch eine grosse Selbstbeherrschung in jeder Hinsicht besitzen, hielten natürlich ihr Wort, der Deutsche aber konnte, als er eines Nachmittags im Hydepark flanirte, der Versuchung nicht widerstehen, sich eine in's Gesicht zu stecken.

Er ward gesehen und wegen Ehrenwortbruches einstimmig ausgeschlossen.

In der That kann es nichts Absurderes geben, als eine Rennmannschaft, die sich während des Trainings in ihrer freien Zeit hinsetzt, Tabak qualmt und Bier trinkt! Und doch gibt es Clubs, in denen dies geschieht und in denen das Verständniss für den Ernst des Trainings noch so gänzlich fehlt!

Hat aber einmal die Einsicht platzgegriffen, dass das Rauchen dem Training abträglich ist, so muss es auch als einleuchtend erscheinen, dass Diejenigen, die selbst nicht rauchen sollen, um der Lunge nur gute, reine Luft zuzuführen, sich auch nicht in rauchigen, schlechtventilirten Räumen aufhalten und von Anderen andampfen lassen dürfen.

Alle Spiele um Geld, sowie überhaupt alle Spiele, welche Sitzen bedingen, sollen gemieden werden, weil das Spielen zumeist aufregt und weil die in Training befindlichen Ruderer nicht zu viel sitzen sollen. Ganz besonders, wenn Amateurs in Training gehen, welche zu gewissen Tagesstunden einem Berufe zu obliegen haben, der das Sitzen bedingt, so sollen sie während ihrer freien Zeit womöglich gar nicht sitzen. Eine Rennmannschaft, die viel freie Zeit hat, mag sich dieselbe allenfalls mit Kegel- oder Billardspiel verkürzen.

Alle diese Vorschriften und Verpflichtungen, zu deren Einhaltung die trainirenden Ruderer

ehrenwörtlich verpflichtet werden, sobald das sogenannte strenge Training beginnt, nachdem die nöthigen Vorübungen und die Einschulung der Mannschaften vorüber sind, müssen nicht nur aus sittlichen und gesundheitlichen Gründen, sondern auch mit Rücksicht auf die Bootgenossen auf's Peinlichste befolgt werden, da die geringste Leichtfertigkeit eines Einzelnen die Leistungsfähigkeit der ganzen Mannschaft in Frage stellt.

Ebenso wichtig wie das Verhalten im Training ist das Verhalten nach beendetem Training, da auch hier die Lebensweise nicht plötzlich, sondern allmählig geändert werden soll, nachdem plötzliche Wechsel stets Gefahren für den Körper mit sich bringen. Oft ist kaum das letzte Rennen in der Saison gefahren und der Ruderer von dem gegebenen Ehrenwort entbunden, so wird sofort ungezügelt den lange entbehrten Genüssen gefröhnt; es wird unmässig gezecht und geraucht, als gelte es, das durch Wochen Verabsäumte in wenigen Tagen wieder einzubringen. Die Folge ist dann gar häufig ein Magenkatarrh oder eine sonstige schwere Störung der Gesundheit.

In Bezug auf das Schwitzen, welches den Zweck hat, gleich im Anfang des Trainings den Körper möglichst rasch vom Fett zu befreien, liegt es in der Natur der Sache, dass es ganz von der körperlichen Beschaffenheit der einzelnen Ruderer abhängt, ob sie mehr oder weniger dazu verhalten werden sollen.

Es ist Sache des Trainers, zu beurtheilen, wer mehr Fett an sich hat und dies also verschwitzen muss, und bei wem dies weniger der Fall ist. Es ist auch sein Amt, die genaue Befolgung seiner diesbezüglichen Anordnungen streng zu überwachen und die Fortschritte und Erfolge fleissig durch Abwiegen der Ruderer zu controliren. Dabei muss er wohl erwägen, was er diesem und jenem Organismus zumuthen kann, und sehr darauf bedacht sein, keinen durch allzu forcirtes Schwitzen plötzlich zu sehr herunterzubringen und erheblich zu schwächen. Das Schwitzen geschieht am einfachsten und natürlichsten, indem der Ruderer zum Laufen recht warme, eigens dazu bestimmte Schwitzkleider anzieht, wenn er im vollen Schweisse vom Laufe zurückkommt, langsam auf und ab geht, bis sich das Echauffement der Lunge und des Herzens wieder gelegt hat und Athem und Puls wieder normal geworden, und sich dann in der vollen Kleidung auf ein Lager streckt, in zwei, drei warme Decken einhüllt und je nach Ermessen und Bedarf eine Viertel-, eine halbe, ja eventuell eine ganze Stunde noch nachschwitzt. Ist die Zeit um, so wird der Körper seiner Hüllen entledigt, mit einem trockenen, rauhen Tuche so lange sorgfältigst abgerieben, bis er ganz trocken ist, und sodann einfach kalt abgewaschen. Zu Anfang des Trainings soll die ganze Mannschaft einige Tage schwitzen; im weiteren Verlaufe aber hängt es lediglich mehr von der Beschaffenheit des Einzelnen

ab, ob und wie viel er noch Fett wegzubringen, respective zu schwitzen hat.

Die grosse Aufgabe des Trainers besteht darin: die Kraft und Ausdauer der Mannschaft durch langsame, systematische Steigerung der Anforderungen zu heben und zu potenziren. Die grosse Schwierigkeit dieser Aufgabe liegt nun in der Kunst, in den Anforderungen an die Mannschaft das richtige Maass zu finden! Wird dasselbe zu niedrig gegriffen, so wird wenig erreicht; wird es aber zu hoch gegriffen, so wird die Mannschaft »übertrainirt«, das heisst, sie wird durch zu starkes Training überarbeitet und geschwächt — ein Fall, der häufig genug vorkommt. Solche Ruderer haben dann meistens allerdings keine Spur von Fett mehr, sie hätten auch Athem genug, aber es fehlt die Kraft, es fehlt jenes gewisse Fluidum, welches allein zu grossen Leistungen befähigt, welches aber nicht vorhanden ist, sobald Ueberanstrengung und in Folge dessen Abspannung eintritt. Macht sich solch' ein Zustand bei einer Mannschaft während des Trainings bemerkbar, so muss sofort die harte Arbeit unterbrochen, respective auf ein Minimum reducirt und durch eine angemessene Ruhepause dem offenbar zu stark mitgenommenen Körper Zeit gegönnt werden, sich wieder zu erholen.

Um auf das eigentliche Einüben und das Ausbilden einer Mannschaft zurückzukommen, so ist vorauszusetzen, dass die einzelnen Ruderer im Schulzweier so im Einzelnen vorgebildet sind, dass

sie auch im Vierer und Achter ihren Platz auszufüllen vermögen, denn nichts wäre fehlerhafter, als dass man im Vierer oder Achter die Leute überhaupt erst rudern lehren wollte. Der Herbst und das Frühjahr müssen der Auswahl der Mannschaft und ihrem Unterricht im Rudern gewidmet sein, so dass, wenn die Zeit der Wettkämpfe herannaht, nichts mehr zu thun bleibt, als die Besten unter dem vorhandenen Materiale auszuwählen.

Am besten ist es dann, wenn die einzuübende Mannschaft erst eine Strecke zu durchrudern hat, ehe sie ihr Uebungsfeld erreicht, weil hiedurch die Muskeln allmählig angespannt werden, bevor sie grössere Anstrengung durchzumachen haben.

Vom grössten Vortheil für die Erzielung einer guten Zusammenarbeit ist es, die Mannschaft etwa zweimal in zehn Tagen eine Strecke von ungefähr zehn bis zwölf Kilometer durchrudern zu lassen, anstatt mit ihr in scharfem Tempo über die Bahn zu rudern. Kein Tag darf vergehen, ohne dass regelmässig gerudert wird, nur etwa an jedem Sonntag sollte ein tüchtiger Fussmarsch unternommen werden.

Die ganze Länge der Wettruderbahn muss an jedem Tage mit voller Kraft gerudert werden mit der vorerwähnten Ausnahme und während dieser Zeit keine Vernachlässigung erlaubt sein. Eine gute Methode, um das Wachsen der Schnelligkeit in einem Boote zu beobachten, ist die, dass der Steuermann im Achter beobachtet, wie weit

herunter am Boote das Wasser mit jedem Schlage kommt, welches Nummer Eins und Zwei mit ihren Ruderblättern aufwühlen. Das Wasser (d. h. der mit dem Ruder aufgewühlte Wasserberg) von Nummer Zwei kommt immer zwischen die Ruderer Sechs und Acht, und je mehr es an Acht herankommt, desto schneller wird auch der Lauf des Bootes durch das Wasser, und es ist ein sehr gutes Resultat, wenn Nummer Acht sein Ruder in's Wasser von Nummer Zwei eintauchen kann. Diese Methode ist eine sichere, aber sie erfordert scharfe Beobachtung, denn ein Vorschreiten von fünf Centimetern mit einem Ruderschlag ist nicht sehr sichtbar, und doch macht dies in einem Rennen von sieben bis acht Minuten einen Unterschied von etwa anderthalb Bootlängen aus.

Die letzten acht Tage, wenigstens aber drei oder vier Tage vor dem Rennen soll die Mannschaft an dem Orte verbringen, an welchem gerudert werden soll. Der Steuermann soll die Strecke genau studiren, der Leiter dem Schlagmann die nöthigen Weisungen und Rathschläge in Bezug auf das Tempo etc. geben. Dabei ist die bisherige Lebensweise und die tägliche Arbeit genau beizubehalten. An den letzten zwei Tagen soll die Arbeit nur mehr in der Einübung eines raschen Starts und in Versuchen bestehen, wie weit bei eventuellen Fällen der äussersten Noth mit dem Tempo gegangen werden kann. Denn oft reicht es nicht hin, während eines Rennens vom Anfang

bis zum Ende den gleichen Schlag zu ziehen, der auf die Länge des Courses berechnet ist, sondern es tritt oft ein Fall ein, der es wünschenswerth macht, eine kurze Strecke weit das Tempo auf das Aeusserste zu verschärfen und später, nach Erringung eines Vortheiles oder dergleichen, wieder das Tempo zu mässigen. Das Alles muss versucht, gelernt und die Mannschaft geschult werden, unter jeder Bedingung stets dem Schlagmann willig zu folgen, gelte es eine kurze Jagd oder eine Ermässigung des Tempos. Der Schlagmann aber muss sich genau darüber klar werden, was er seinen Leuten wie sich selbst zumuthen darf; er muss wissen, wie lange er das Aeusserste fordern kann und wann er wieder eine kleine Erleichterung eintreten lassen muss, bevor Einer der Mannschaft »fertig« wird.

Bei den Trainingfahrten über die ganze Rennstrecke darf jedoch vom Start weg kein zu scharfes Tempo genommen werden, etwa so, dass die Mannschaft noch vor Erreichung des Zieles nachlassen muss; es soll vielmehr nur ein Zeitmaass gewählt werden, welches gegen das Ende des Rennens noch verschärft werden kann.

So sehr es für den Trainer von Interesse ist, bei Fahrten auf der Rennstrecke die Zeit zu messen, so ist es doch ein ganz schlechtes System, das von dem ordnungsgemässen Training weit abweicht, eifersüchtig jeden Tag die Zeit des vorhergegangenen Tages überbieten zu wollen. Das führt

nur zu planlosem Abhetzen der Mannschaft, nicht zu ihrer systematischen Entwicklung.

An den zwei letzten Tagen des Trainings soll, wie schon oben angedeutet, die Arbeit sehr reducirt und die Mannschaft für den grossen Tag des Rennens geschont werden. Sie vermag auf diese Weise einen gewissen Ueberschuss von Kraft zu sammeln, während andererseits diese letzten zwei Tage, falls die Mannschaft nicht bis dahin schon in gehöriger Condition ist, kaum mehr hinreichen würden, die Leistungsfähigkeit noch zu steigern.

DAS RENNEN.

Ueber das Rennen selbst kann ich mich wohl kurz fassen. Eine Mannschaft, die gut geschult und trainirt wurde, die also mit schöner Form und in richtiger Condition zum Start kommt, bedarf keiner besonderen Rathschläge, und einer Mannschaft, die unfertig in den Kampf tritt, wird mit aller theoretischen Weisheit und Erfahrung gegen einen besseren Gegner nicht zu helfen sein.

Gleichwohl mögen hier noch einige allgemeine Bemerkungen Aufnahme finden, welche unter Umständen vielleicht doch in einem oder dem anderen Falle einer jungen Rennmannschaft von Nutzen werden können. Dieselben betreffen speciell die beim Rennen zu befolgende Taktik, das ist die Methode, in welcher es am ehesten möglich scheint, das Rennen zu gewinnen. Diese Taktik hängt selbstverständlich von sehr vielerlei Factoren ab, soll aber durchaus nicht dem blossen Zufalle überlassen werden. Dem Laien mag es allerdings am einfachsten und unter allen Umständen am richtigsten erscheinen, zu trachten gleich vom Start weg so

viel als nur möglich, dem Gegner vorzukommen und dann den Vorsprung bis zum Ziele stetig zu vergrössern oder doch zu erhalten. In der Praxis und unter gewissen Verhältnissen ist dies aber durchaus nicht immer die empfehlenswertheste Methode. Die Umstände, welche hiebei in Betracht kommen, sind in erster Linie: die Länge der Rennstrecke, die Beschaffenheit des Wassers, die eigene Leistungsfähigkeit sowie jene der Gegner, und zwar in Bezug auf momentane Kraftentfaltung wie auf Ausdauer, endlich das eigene wie das Temperament der Gegner etc. So ist es bei einem Rennen über eine kurze Strecke, von etwa nur einer englischen Meile oder noch weniger, keineswegs rathsam, am Anfange dem Gegner viel Terrain abzugeben, weil das Rennen nur zu kurze Zeit währt, um selbst bei späterer überlegener Leistung das Verlorene wieder einbringen zu können. Auch ist bei einer nur kurzen Strecke auf das spätere Nachlassen des Gegners nicht so sicher zu rechnen.

Gilt es jedoch ein längeres Rennen, etwa ein solches von drei Kilometer und darüber, dann spielt ein anfängliches Zurückbleiben keine so entscheidende Rolle mehr, ja diese anfängliche Schonung der Kraft kann gegenüber einem hitzigen Gegner, der sich in ein Tempo versteigt, das er über den ganzen Cours nicht auszuhalten im Stande ist, sogar von grossem Vortheile werden. Kommt es doch bei langen Distanzen (besonders auf fünf oder acht Kilometer) gar häufig vor, dass eine Mannschaft

vom Start weg den Anderen davon eilt, sie in der ersten Meile um vier bis fünf Bootslängen distanzirt, dann noch eine Weile die Distanz hält, später aber in dem Maasse, wie das Strohfeuer erlischt, Zoll für Zoll wieder abfällt und endlich, vorzeitig ausgepumpt, die Anderen frisch und munter an sich vorbeiziehen lassen muss, um als Nachhut beim Ziele anzulangen. Während es also bei kurzen Rennstrecken sicherer ist, den eigentlichen Kampf gleich beim Beginne des Rennens auszufechten, sich mit Aufgebot aller Kräfte in den ersten zwei Minuten einen Vorsprung zu erzwingen und später bei möglichster Schonung der Kräfte denselben einfach zu erhalten, so erscheint dies, besonders einem ruhigen, nicht leicht aus der Fassung zu bringenden Gegner gegenüber, bei einer Wettfahrt über einen langen Cours durchaus nicht so empfehlenswerth. In diesem Falle soll vielmehr ein sofortiger Vortheil nur angestrebt werden, so weit dies innerhalb jenes Maasses von Kraftentfaltung geschehen kann, welches man über die volle Distanz auszuhalten vermag.

Zu Anfang eines langen Rennens jedoch einen Zug anzuschlagen, der nicht über die ganze Courslänge ausgehalten werden kann, ist zu riskant, und könnte auf diese Weise unter Umständen sogar eine bessere Mannschaft, vorzeitig abgehetzt und erschöpft, von einer entschieden schwächeren geschlagen werden. Alles dies zu überlegen und die nöthigen Weisungen zu ertheilen, ist Sache des

Trainers, der nicht nur seine Leute genau kennen, sondern auch über deren Gegner sich hinlänglich informiren soll. Während des Rennens hängt natürlich die ganze Ausführung sowie eine etwa durch unvorhergesehene Zwischenfälle gebotene Aenderung der Taktik ganz von dem Ermessen des Schlagmannes ab.

Das Temperament und die Erfahrung der Ruderer spielen bei der Feststellung des taktischen Programmes für ein Rennen ebenfalls keine kleine Rolle. Es gibt nervöse Naturen, die das Aeusserste leisten, so lange sie mit dem Gegner sich auf gleicher Linie befinden, und deren Kraft sich potenzirt, sobald sie sehen, dass sie in Vortheil kommen, deren Energie aber unverzüglich nachlässt, deren moralische und physische Kraft sofort erlahmt, sowie der Gegner einen momentanen Vortheil errungen hat. Solche Naturen müssen begreiflicherweise trachten, um jeden Preis vom Start weg die Führung zu übernehmen und während des ganzen Rennens hindurch zu behalten, selbst auf die Gefahr hin, sich vorzeitig zu erschöpfen.

Dann gibt es aber wieder Charaktere von einem bewundernswerthen Gleichmuth, denen es keinen Unterschied macht, ob sie beim Start einen Vortheil erringen oder in Nachtheil kommen, die mit der Gleichmässigkeit und Verlässlichkeit einer Maschine fortarbeiten, ob sie nun um etliche Längen dem Gegner vor oder hinter ihm zurück sind. Sie

thun ihr Bestes, halten den Zug, in welchem sie wissen, die ganze Strecke hindurch aushalten zu können, unbeirrt darum, wie es sich der Gegner eintheilen möge. Dass solche Ruderer jenen, denen das Temperament mit dem Verstande durchgeht, weitaus überlegen sind, ist selbstverständlich, und es kann daher besonders dem Neuling auf dem Renncourse nicht genug Ruhe, Ueberlegung und Zurückhaltung anempfohlen werden.

Die Beschaffenheit des Rennwassers kommt in der besprochenen Sache gleichfalls in Betracht. Bei einer langen Strecke auf einem Strome oder Flusse, welcher Windungen macht und verschiedene Strömungen hat, kann es sich empfehlen, speciell an dieser oder jener Stelle das Vorfahren zu forciren, weil dort das Wasser die Absicht unterstützt — dagegen gibt es in so unregelmässigem Wasser wieder Strecken, wo sich eben das Vorfahren nicht empfiehlt, sondern wo es eventuell besser erscheint, einstweilen zuzuwarten. Alles dies muss längst vor dem Rennen wohl erwogen sein.

So sehr nun auch eine richtige Renntaktik gegenüber einer schlechten oftmals schon den Ausgang einer Wettfahrt beeinflusst haben mag, die richtigste Taktik ist und bleibt doch immer — das solide Training und die gute Condition der Ruderer. Gegen eine gute Mannschaft, die ganz »fit« beim Start erscheint und ruhig ihre volle Kraft einsetzt, werden schwächere oder weniger trainirte Gegner — wenn nicht ganz

besondere Fälle eintreten — mit allen Finessen doch nie aufkommen. Es ist daher keineswegs zu weit gegangen, wenn man behauptet, dass die meisten Rennen schon vor dem eigentlichen Kampfe so viel wie entschieden sind und dass der Sieg eigentlich nicht in der kurzen heissen Arbeit am Renntage — sondern schon vorher in der ganzen Training-Zeit erkämpft werden müsse. Mögen sich dies besonders alle jungen Ruderer stets vor Augen halten, die sich für ihren ersten Kampf präpariren; mögen sie in diesem Bewusstsein die moralische Kraft finden, willig alle jene Leistungen zu vollbringen und freudig alle jene Entsagungen zu ertragen, welche eine gewissenhafte Vorbereitung erheischt!

Sie werden dann gewiss erreichen, was nur in ihren Kräften steht, und wenn ihnen auch der Lorbeer des Sieges versagt bleiben sollte, nichtsdestoweniger die volle Anerkennung selbst ihrer Gegner ernten und dabei das Bewusstsein bewahren, mit den Mitteln, die ihnen die Natur verliehen, das Möglichste gethan zu haben.

Selbst im schlimmsten Falle bleibt ihnen unter allen Umständen der Gewinn, ihren Körper gestählt und ihre Constitution gekräftigt zu haben — ein Gewinn, der alle Rennpreise der Welt aufwiegt!

EDWARD HANLAN UND WILLIAM BEACH.

Die zwei obengenannten Berufsruderer, der Canadier Edward Hanlan und der Australier William Beach, waren bisher weit- aus die grössten Ruderer der Welt, und es dürfte daher für Alle, die sich für den Rudersport interessiren, von Werth sein, Näheres über diese beiden Matadore zu erfahren. Zu diesem Zwecke sind im Nachfolgenden die Laufbahnen, die Leistungen und die grossartigen Kämpfe derselben geschildert.

Die Grossthaten dieser zwei grössten Ruderer der Welt fallen in die Achtzigerjahre, Hanlan's Glanzzeit in die erste, die des Beach in die zweite Hälfte.

Edward Hanlan, der in verhältnissmässig kurzer Zeit eine seltene Popularität in allen Welttheilen erwarb, und dessen internationale Kämpfe und glänzende Siege auch in Kreisen das lebhafteste Interesse erweckten, die sich sonst gar nicht für den Rudersport interessiren, wurde am 12. Juli 1855 als der Sohn irländischer Eltern in

Toronto, Canada, geboren. Sein Vater hielt dort selbst ein Hotel: »The Island«.

Schon von frühester Jugend an legte »Ned«, wie seine Freunde ihn nannten, eine ganz aussergewöhnliche Vorliebe, aber auch ein unverkennbares Geschick für den Wassersport an den Tag. Er brachte es auf diese Weise frühzeitig zu einer grossen Fertigkeit in der Handhabung aller Arten von Booten, und im Alter von 18 Jahren, also zu einer Zeit, wo die meisten anderen späteren Ruderer noch nicht recht wissen, wie ein Ruder zu halten sei, hatte er sich schon in allen möglichen Fahrzeugen bis zur Virtuosität perfectionirt. Gleichwohl währte es bis 1873, bevor er in einem Rennen in die Oeffentlichkeit trat. Es war in einem Kampf in Renn-Einsern um die Amateur-Meisterschaft in der Toronto Bay, in welchem er auch gleich seinen ersten Sieg erfocht. Er schlug damals Williams und M'Kay.

Hanlan wurde nun Professional, und sein erstes Engagement als solcher war sein Match gegen London um die Meisterschaft in der Burlington Bay. Er gewann dasselbe, und da der Besiegte ihn nochmals forderte, schlug er ihn ein zweites Mal.

Seine Laufbahn von da an war nun eine ununterbrochene Reihe von Siegen über stets grössere und bedeutendere Gegner, bis er sich in den ersten Rang hinaufgearbeitet hatte und sich daran machte, sich mit den Ersten und Stärksten seines Faches zu messen.

Als im August 1877 Wallace Ross, der gefeierte Sculler der Vereinigten Staaten, nach Canada eine Herausforderung sandte, in der er sich bereit erklärte, gegen jeden beliebigen Ruderer Canadas ein Fünf Meilen-Rennen um 1000 Dollars abzuschliessen, nahm Hanlan augenblicklich diese Forderung an und errang — einen leichten Sieg über den gefürchteten Ross, einen Sieg, der ihn nicht nur zum Meister von Canada machte, sondern auch mit einem Schlage zum Sculler allererster Classe stempelte und als »the coming man«, als den Mann der Zukunft erscheinen liess.

Hanlan's Sieg, seine brillanten Leistungen und vor Allem der Umstand, dass er sich noch in einem Alter befand, in dem er noch einer bedeutenden weiteren Entwicklung fähig war, all' das enthusiastirte seine Landsleute und führte zur Bildung eines eigenen »Hanlan-Club« in Toronto, welcher sich die Weiterausbildung und Ueberwachung Hanlan's angelegen sein liess und es sich zur Aufgabe machte, mit Hanlan Alles, was da auf Gottes weiter Erde rudert, zu schlagen und dem Lande Canada und der Stadt Toronto ganz speciell den Ruhm zu sichern, den besten Ruderer der Welt zu besitzen und zu den Ihrigen zu zählen. Alle weiteren Engagements Hanlan's wurden daher von da ab durch den Hanlan-Club eingeleitet, abgeschlossen und abgewickelt; Hanlan hatte sich um nichts mehr zu kümmern und zu sorgen, als am Tage eines Rennens der Erste zu werden. Der

Club sorgte in reichlichster Weise für alle seine Bedürfnisse, bestritt alle seine Reisen, seine Aufenthaltskosten, sein Training, er stellte ihn überall unter die Obhut erprobter Trainers, sowohl für die Land- als auch für die Wasserarbeit, mit einem Worte, der Club hütete ihn wie sein heiligstes Kleinod. Kein Wunder, dass sich unter so günstigen äusseren Verhältnissen, aller materiellen Sorgen enthoben, von allen lästigen geschäftlichen und pecuniären Abmachungen befreit, ein vom Hause aus schon so besonderes Talent und Geschick noch ganz aussergewöhnlich entfalten und aus Hanlan schliesslich das werden musste, was er war, einer der grössten Ruderer, die je gelebt!

Verdient also Hanlan selbst alle Anerkennung für sein Talent und seine Leistungen, so gebührt nicht minder die Anerkennung der Welt jenen Männern, welche dieses Talent schon in seiner ersten Entwicklung erkannten, ihm in generösster Weise die Mittel verschafften, sich weiter auszubilden und jenen grossen Siegeslauf durch die halbe Welt anzutreten.

Zunächst nahm der Hanlan-Club den New-Yorker Ruderer Playsted auf's Korn, der am 15. Mai 1878 in der Toronto Bay um 2000 Dollars gegen Hanlan startete, aber geschlagen wurde. Weiter folgte Evan Morris mit einem Match um 1000 Dollars und die Meisterschaft in ganz Amerika; auch er wurde ohne viel Federlesens abgefertigt und der neue Champion in seiner Vaterstadt Toronto

grossartig empfangen. Nun meldete sich wieder Wallace Ross, der seine Scharte auswetzen zu können glaubte, auf eine Partie. Am 31. Juli kam dieses Match zum Austrag, und Wallace Ross — warf nach einer Meile um, wodurch Hanlan fast ohne Kampf auch dieses Rennen gewann.

Das letzte Rennen, bevor er nach England segelte, ruderte Hanlan in Lachine in Canada. Sein Gegner in demselben war Charles E. Courtney von New-York, welcher gleichfalls besiegt wurde, obgleich er die »Fairness« des Kampfes bestritt.

Nun begann die Campagne in Europa, respective in England.

Der Hanlan-Club, dem es offenbar darum zu thun war, aus seinem Manne in England so viel Capital als nur möglich herauszuschlagen, engagierte denselben durchaus nicht sofort gegen den Champion Englands. Man suchte sich mit ganz besonderem Raffinement zuerst einen Ruderer zweiter Classe in England heraus, Namens John Hawdon von Delavare, um einestheils dadurch zuerst einen Maassstab zu gewinnen, anderentheils sich das Match gegen den Champion Englands und damit eine grosse Chance für bedeutende Wetten zu erhalten.

Am 11. Februar 1879 traf Hanlan in England ein; er präparirte sich sorgfältig, zeigte aber nie recht seine eigentliche Form, so dass er am 5. Mai als ganz dunkler, unbekannter Sculler startete, dessen Arbeit und Styl Niemand näher kannte.

Umsomehr Aufsehen und Staunen erregte daher sein spielend leichter Sieg über Hawdon.

Inzwischen hatten die Amerikaner, noch bevor dieses Rennen zum Austrag kam, ein neues Match entriert, und zwar zwischen dem englischen Champion William Elliott und »demjenigen Sculler, welcher in dem Hawdon-Hanlan-Race siegen werde«. Da Elliott im Range weit über Hawdon stand, die Engländer aber nach dieser Fassung der Forderung zu der Annahme verleitet wurden, Hanlan sei nur ungefähr so gut als eben Hawdon, da sich die Amerikaner die Eventualität offen hielten, im Siegesfalle den Hawdon zu nehmen, was aber nur eine den Engländern gestellte Falle war, so gelang der Trick vortrefflich, und noch bevor Hanlan gegen Hawdon startete, hatten die Engländer sich mit Unsummen engagirt, dass der Sieger im Hawdon-Hanlan-Match den Champion Elliott nicht schlagen werde.

Als Hawdon so greulich unterlag, ging den Engländern ein Licht auf, dass man es hier mit einem bedeutenden Ruderer zu thun haben werde; noch aber hatte Hanlan genug von seinem wirklichen Können bei sich behalten, als dass die Engländer schon aus seinem Hawdon-Match hätten seine volle Leistungsfähigkeit ermessen können, und so fanden sich denn selbst kurz vor dem Match gegen Elliott um die Meisterschaft Englands gar Viele, welche grosse Summen auf den englischen Meister hielten. Die Amerikaner nahmen

an Wetten aus dem Markte, was nur angeboten wurde, und als am 16. Juni Hanlan den Elliott in geradezu beschämend leichter Weise schlug, die Meisterschaft von England, den »Sportsman«-Challenge Cup und 400 £ gewann, da floss das Geld nur in Strömen aus den Taschen der Engländer in jene der Yankees, hauptsächlich aber in jene der Herren des Hanlan-Club, der zu dem grossen Ereignisse fast vollzählig herüber nach Europa gekommen war.

Nach Amerika zurückgekehrt, woselbst er grossartig fetirt, in seiner Vaterstadt festlich von einer Deputation, mit dem Bürgermeister an der Spitze, empfangen wurde und von der Bürgerschaft ein Haus im Werthe von 20.000 Dollars zum Geschenke erhielt, die man durch Subscription aufgebracht, erfocht Hanlan auch dort neue glänzende Siege, ruderte aber, gegen den Rath seiner Freunde, ausser Condition, nur ein todtes Rennen gegen Riley auf der Barrie Regatta-Ontario. Da Riley hierauf übermüthig wurde, schlug ihn Hanlan wenige Wochen später um 2000 Dollars nach 14 Tagen Training mit Leichtigkeit. Am 17. Juni 1880 in der grossen Regatta zu Providence unterlag aber Hanlan vollständig, da er krank und schwach zum Start kam.

Nachdem nun Hanlan in England den Meister William Elliott so leicht geschlagen hatte, war das Interesse für das Rudern der Professionals in England in rapider Abnahme begriffen. Man hatte

von demselben Augenblicke für diesen Sport keine Passion mehr, als man die Superiorität darin verlor. Alles, was nach jenem 16. Juni in England an Ruder-Matches von Professionals stattfand, erfreute sich nicht mehr der Theilnahme und des zahlreichen Besuches, wie es früher stets der Fall gewesen. Das blieb so bis Anfang September 1880. So niederschlagend aber jener Sieg Hanlan's auf die Kreise der Professional-Ruderer und ihre bisherigen Förderer in England gewirkt hatte, so stimulirend und animirend beeinflusste dasselbe Ereigniss die Ruderwelt in Australien. Hatte doch schon im Jahre 1876 der australische Ruderer Edward Trickett den damaligen Meister von England, J. H. Sadler, und zwei Jahre später, am 14. Jänner 1878, wieder den Meister R. W. Boyd auf dem grossen Themse-Cours glänzend geschlagen und dabei in aller Form Rechtens sich den stolzen Titel »Champion of the World« ,er-rungen, um den es ausdrücklich gegangen war.

Hanlan hatte zwar blos die Meisterschaft von Canada, von Amerika und schliesslich mit seinem Siege über Elliott auch von England erworben, war also, strenge genommen, nur eben Meister von Canada, Amerika und England, nicht aber formell auch schon Meisterruderer »der Welt«, was ja eben noch Trickett war und doch stets nur Einer sein kann.

Im Frühjahr 1880 kam Mr. Fitz William Wentworth, ein sehr eifriger, unternehmender

Sportsman Australiens, eigens zu dem Behufe nach London, ein Match Trickett's gegen Hanlan zu Stande zu bringen. Er brachte von Trickett, der sich überaus kampflustig zeigte und völlig vor Begierde brannte, sich mit dem »Yankee« (in Australien gelten alle Nord-Amerikaner, somit auch die Canadier, für »Yankees«) zu messen, die weitestgehenden und zum Abschlusse einer jeden Vereinbarung ausreichenden Vollmachten mit und setzte sich sofort mit den englischen Freunden Hanlan's, sowie mit diesem selbst, der damals wieder zu Hause, in Toronto, Canada, lebte, in Verbindung.

Wochenlang spielte nun der Telegraph auf's Eifrigste zwischen England und Canada einerseits und England und Australien andererseits. Tausende gingen für Kabel-Depeschen auf — aber das Geld war nicht umsonst geopfert, die Bemühungen Mr. Wentworth's wurden vom besten Erfolge gekrönt: Nach langen Präliminarien und nachdem schon oftmals das Zustandekommen der Sache sehr in Frage gestellt war, wurde endlich eine alle Theile befriedigende Abmachung getroffen und in aller Form Rechtens vereinbart, dass am 15. November 1880 der »Meister von Canada, Amerika und England«, Edward Hanlan von Toronto, mit dem »Meisterruderer der Welt«, Edward Trickett von Sidney, New-South Wales, Australien, über Herausforderung des Letzteren ein Match über den grossen Meisterschaftscours auf der Themse

in London (von Putney nach Mortlake) um den Titel »Meisterruderer von England«, den »Sportsman« Cup und 400 £, wozu Jeder 200 £ einzuzahlen hatte, rudern werden. Später wurde vereinbart, dass das Match auf die Meisterschaft der Welt ausgedehnt werde.

Ganz Amerika, das schon dem ersten Debut Hanlan's in England mit dem grössten Interesse und mit nationaler Theilnahme gefolgt war und seinen sieggekrönten Repräsentanten mit allen möglichen Ehren überhäuft hatte, zeigte vom ersten Augenblicke an, nachdem das neue internationale Match mit dem Australier abgeschlossen war, die colossalste Theilnahme an dem Ausgange und eine Siegeszuversicht und eine Wetttlust, die nur von den Australiern annähernd erreicht wurde, die ihrerseits ihren Trickett ebenso hoch hielten und bereit waren, jede gebotene Summe auf ihn zu halten. Die Zeitungen beider Länder thaten das Ihrige, um die nationale Rivalität zu schüren und das Match der beiden phänomenalen Ruderer zu einem Match der beiden Continente grosszuziehen, denen die Beiden angehörten, und so kam es denn, dass der Zweikampf Hanlan-Trickett alle übrigen Sportereignisse sowohl in Amerika als auch in Australien in den Hintergrund drängte und seit Monaten das Hauptinteresse auf sich concentrirte, das natürlich mit jedem Tage steigen musste, der die Entscheidung näher brachte. Tag für Tag gingen in den letzten Wochen spaltenlange Kabel-

Depeschen über das Befinden und das Training der beiden Ruderer nach Amerika wie nach Australien, während zur selben Zeit jeder in England aus jenen Ländern anlangende Dampfer neue Zuzüge von Yankees und von »Cornstalks« brachte, welche ihren respectiven Landsmann für die Ehre und den Ruhm ihres Landes kämpfen und siegen sehen und durch hohe Wetten nicht nur die Reisespesen, sondern noch einen schweren Check »auf zu Hause« herauschlagen wollten.

Dazu kam noch, dass im Sommer des Jahres 1879, bald nach Abschluss des Matches zwischen Hanlan und Trickett, die »Hop Bitters Company«, eine amerikanische Medicin-Gesellschaft (eine Art Malz-Extract-Fabrik auf Actien), welche gewohnt ist, nur im grossartigsten Style, auf echt amerikanische Weise Reclame zu machen und die zu diesem Behufe schon mehrmals 5000 Dollars für eine Regatta gegeben, auf die Idee kam, ihre Medicinen nun auch in England einzuführen und zu diesem Zwecke vorerst ihren Namen dortselbst populär zu machen, indem sie 5000 Dollars für eine im November in England abzuhaltende Regatta gab.

Der Eindruck der unerhörten Leistung Hanlan's im Jahre 1879, wo er den besten Mann Englands, Wm. Elliott, thatsächlich spielend abfertigte, war ein so gewaltiger und nachhaltiger gewesen, dass in England wohl Niemand einen Sieg Trickett's über Hanlan für möglich gehalten und das Match wohl keine gar grosse Wettlust entfacht hätte,

wenn nicht in den dem Match vorhergegangenen Wochen Laycock, der zweitbeste australische Sculler, der mit Trickett nach England gekommen war, eine Reihe von Matches gegen den Engländer Blackman und die Amerikaner Riley und Hosmer in überlegenster Weise gewonnen hätte. Das gab der Speculation neue Nahrung und liess die Chancen beider grossen Ruderer wieder mindestens gleich erscheinen. War doch Blackman einer der besten Ruderer Englands, und galten doch Riley und Hosmer in Amerika für Einser allererster Classe, von denen einer schon einmal ein todttes Rennen gegen Hanlan gerudert hatte, während Laycock, wie die Australier behaupteten, über den Meisterschaftscours um 200 Yards schlechter sei als Trickett.

So kam es, dass die Wetten, die schon vor zwei Monaten 2:1 und $2\frac{1}{2}$:1 auf Hanlan standen, nach den einzelnen siegreichen Matches Laycock's immer besser für den Australier wurden und nach dem dritten und letzten Siege Laycock's auf Pari gingen. Waren schon vorher riesige Wetten entrirt worden, so wurden nunmehr von den Amerikanern geradezu enorme Summen aus dem Markte genommen.

Auch England betheiligte sich colossal an den Wetten auf den Ausgang dieses Kampfes, und täglich wurden in der letzten Woche mehrere Male Beträge von 1000 £ Pari oder 1000:1200 etc. in einem Schlusse gewettet. In Amerika wie in Australien hatten sich Consortien gebildet, die

grosse Summen zusammenschossen und eigene Vertreter nach London sandten, um aus dem erwarteten Erfolge den grösstmöglichen Nutzen zu ziehen. Der Hanlan-Club von Toronto, der bei dem ersten Siege Hanlan's im Vorjahre solch' riesige Summen von den Engländern eingestrichen hatte, war, obgleich diesmal nicht so offen wie das erste Mal, aber mit viel grösseren Summen wieder repräsentirt. Der Umsatz in den Wetten erreichte in den letzten Tagen in London eine Höhe wie sonst nur beim Derby.

So war Alles dazu angethan, um das Match Hanlan-Trickett sowohl für Amerika und Australien, als auch für England zu einem Ereignisse zu machen, dessen Ausgange man in allen drei Welttheilen mit feberhafter Spannung und Aufregung entgegenseh.

Edward Trickett*) war der Erste gewesen, der nach England kam. Sein Thatendurst liess ihn zu

*) Edward Trickett wurde in Greenwich am Paramatta-Flusse 1851 geboren. Sein Rudergewicht betrug 12 st. 7 lb. (79 $\frac{1}{2}$ Kg.).

Er begann schon mit 14 Jahren zu rudern und nahm bereits sehr bald darauf mit Erfolg an kleinen localen Concurrenzen theil. Mit 18 Jahren schlug er schon einen Ruderer besserer Classe, Pearce, in einem Rennboot, 1875 wurde er »Meisterruderer von Australien«, und 1876 schlug er Richard Green.

Zu dieser Zeit unternahm es ein sportlustiger, reicher Hotelier in Sidney, Trickett nach England zu bringen und ihn dort gegen Sadler »um die Meisterschaft der Welt« zu starten. Das Unternehmen hatte den besten Erfolg: Trickett kehrte als Besieger Englands zurück. Nach Australien heimgekommen, erfocht er neue Lorbeeren, bis er in der Sidney-Regatta im Jahre 1879, an der er krank theilnahm, von Laycock geschlagen wurde. Wieder hergestellt, wetzte er die Scharte aus und bewies Laycock seine bedeutende Ueberlegenheit.

Hause nicht ruhen, und schon am 4. Juni kam er nach England. Er schlug sein Hauptquartier an dem Ufer der Themse in Bell's Hotel in Putney auf. Hanlan folgte erst am 14. September, und nachdem er zuerst acht oder zehn Tage an dem Tyne-Flusse, wo er im Vorjahre seinen grossen Sieg gefeiert, verbracht hatte, siedelte auch er sich an der Themse an, und zwar im »Bull's Head« Hotel in Barnes. Der Australier ging wieder zu Harry Kelley — dem einstigen Champion Englands, seinem alten Freunde, in Training, während seine übrige Ueberwachung Mr. John Thompson von Victoria in Australien übernahm. Der Canadier war in Begleitung des Mr. Georg Hawthorne vom »Toronto Rowing Club« herübergekommen, welchem später noch John Bright und Mr. David Ward von ebendort folgten, die sich in die Präparation ihres Landsmannes zu Wasser und zu Land theilten. Beide Ruderer begannen noch Ende September ein strenges Training, in welchem beide anfänglich, wohl in Folge des Klimawechsels, mit Unwohlsein zu kämpfen hatten, in dessen weiterem Verlaufe aber beide in die capitalste Condition gebracht wurden, die nur durch die peinlichste gewissenhafte Obsorge und das Aufgebot aller Mittel, welche die Erfahrung und die Wissenschaft an die Hand geben, erreicht werden kann.

So kam der Tag des Rennens heran.

Ungeheure Menschenmassen fanden sich schon stundenlang vor der festgesetzten Zeit an den Ufern

der Themse ein; die Balkons wie die Fenster und die Dächer aller Häuser an den Ufern waren überfüllt mit Menschen, und jedes, auch das kleinste und unbequemste Plätzchen, das nur einen Blick auf den Cours gewährte, war occupirt. Eine Anzahl überladener Dampfer, zu welchen die Karten 1 £ kosteten, folgten den beiden Einsern, eine Karte für das Richterschiff war mit 2 £ normirt worden.

Trickett fuhr zuerst zum Start, eine Minute nach 12 Uhr Mittags, drei Minuten später kam Hanlan angefahren, leicht, elegant, ruhig, wie zu einer Spazierfahrt. Unter donnernden »Cheers« der versammelten Tausende fuhren die Rivalen auf einander zu und schüttelten sich die Hände. Bald darauf und nachdem noch Hanlan in verschiedenen kleinen Dingen gezeigt, wie meisterhaft und graziös er sein Boot handhabe, begaben sich beide zu ihren Startbooten. Als Schiedsrichter fungirte Mr. Ireland, in Mortlake wartete Mr. J. G. Moore vom London Rowing Club als Richter. Die Strompolizei hatte Alles aufgeboten, um den Cours freizumachen.

Auf den Dampfern, auf welchen sich die eigentliche Sportwelt versammelte, begannen die Wetten mit 7:4 auf Hanlan; sie sanken dann auf 6:4, und eine Wette wurde sogar mit 1200:800 £ geschlossen. Das amerikanische Geld floss aber so reichlich auf Hanlan, dass die Odds bald wieder 2:1 auf diesen standen, ja 850:400 und 2700:1200

genommen wurden. Genau im Augenblick des Starts war der Cours wieder 2:1.

Hanlan nahm die Sache vom Hause aus erstaunlich leicht. Als das Startwort fiel, sah er auf seinen Gegner, der in grösster Aufregung war, statt auf sein Boot und begann wie zu einer Vergnügungstour. Bald aber machte er sich mit vollem Ernste an die Arbeit, um mit einer Anzahl grossartiger Schläge sofort einen kleinen Vorsprung zu gewinnen. Als er aber daraus sah, wie es stehe, liess er gleich wieder nach und verlegte sich auf's Warten. Er zog in der ersten Minute 35 Züge, während sein Gegner deren 41 machte. Schon hier war zu sehen, dass Trickett mit voller Kraft arbeite, während Hanlan nur 10 Züge lang und nur um einen Maassstab zu gewinnen, seine ganze Schnelligkeit eingesetzt hatte, sich aber, nachdem er sich von seiner Ueberlegenheit überzeugt, wieder in Reserve halte. In der zweiten Minute zog der Australier 38, der Canadier 36 Schläge, und nun konnte man die Ueberlegenheit des Letzteren sehen: Mit zwei Zügen per Minute weniger als Trickett, schoss er diesem in kürzester Zeit um volle drei Längen vor! Kelley gab nun vom Kutter aus dem Trickett Ordre, sein Bestes zu thun, was dieser auch nach Kräften that, während Hanlan, nachdem er die drei Längen in der Hand hatte, sich eine Erholung gönnte. Alle Anstrengung Trickett's vermochte trotz alledem den verlorenen Boden nur auf eine Länge zu reduciren, und als

dann Hanlan wieder Ernst machte, waren die drei Längen im Handumdrehen wieder voll. Den Meilenposten passirte der Canadier schon mit vielleicht fünf Längen Avance. Er hatte in diesem Moment schon sichtlich das Rennen in der Hand, denn er bestrebte sich gar nicht mehr, seinen Vorsprung zu vergrössern. Hinter dem Crab Tree begann Trickett wieder aufzukommen, da er Alles aufbot, was in ihm steckte, Hanlan aber sorglos ihn zu sich herankommen liess.

Bei den Seifenwerken (7 : 46) war Trickett nur noch um $1\frac{1}{2}$ Längen zurück. Die dort dichtgedrängten Menschenmassen begrüsst Hanlan mit enthusiastischen »Cheers«. Als er die Suspension Bridge erreichte, wurde er auch dort mit donnernden Zurufen belohnt, was ihn animirte, nun zu zeigen, was er unter »Rudern« versteht. Mit nur einem Dutzend, aber auserlesener, unglaublich wirksamer Schläge schoss er wie ein Blitz schnell auf und davon und passirte in 9 : 31 die genannte Brücke, um diverse Längen vor dem Australier. Das unerhörteste Stückchen aber lieferte er vor Biffen's Boathaus, wo er thatsächlich einen Augenblick mit dem Rudern innehielt, wie bei einer Spazierfahrt um sich sah, und dann gemächlich, als wäre Niemand hinter ihm, der ihn jagt, den Weg wieder fortsetzte! — — Dieses über alle Maassen kühne Manöver, das von der grösstdenkbaren Siegeszuversicht zeugt, wie sie wirklich nur eine colossale Ueberlegenheit gewährt, wiederholte er zwei Mi-

nuten später mit einer solchen Nonchalance, dass den Leuten auf den Dampfern, die Unsummen auf dem Spiele stehen hatten, die Haare zu Berge stiegen. Man kann sich die Aufregung unter diesen Sportsmen denken. Trickett spielte von da ab bis zu Ende des denkwürdigen Kampfes eine überaus traurige Rolle. Er war unstreitig ein Erster Classe-Ruderer und wohl sicher der Zweitbeste der Welt, aber dem Hanlan in keiner Weise gewachsen. Während der Canadier sich mit ihm spielte, arbeitete er sich halb zu Tode.

Das Höchste kam aber erst. Bei den Oelmühlen mit vier Längen Vorsprung angelangt, stoppte Hanlan abermals, liess seine Ruder im Wasser nachlaufen und griff sich, als sässe er im Lehnstuhle, mit der Hand nach dem Kopfe. Colossale Aufregung auf den Dampfern! »Hanlan ist unwohl!« — »Trickett gewinnt!« — »Hanlan ist fertig!« — »Jetzt kommen wir daran!« — so schrie es bunt und wild durcheinander. Es war aber nur einer der allerdings noch nie dagewesenen Scherze Hanlan's. Murren erhob sich und grollende Ausrufe, als er den Spass zu weit zu treiben schien für das auf ihn gelegte Geld. Er aber ergriff, bevor noch Trickett ganz an ihn herankommen konnte, wieder seine Ruder und hatte wenige Secunden später schon seinen alten Vorsprung. Er machte von da ab alle möglichen Spässe, ruderte mit beiden Rudern abwechselnd, hielt wiederholt an, mit einem Worte, trieb förmliche Allotria und machte nur da-

zwischen hie und da ein paar seiner ernstesten colossalen Züge, während der »Meisterruderer der Welt« hinter ihm im Schweisse seines Angesichtes mehr und mehr fertig wurde. Bei Chiswick Church traf Hanlan den Elliott, seinen einstigen Gegner, ruderte zu ihm und mit ihm unter gemüthlicher Conversation ein Stück des Courses! So etwas war doch noch nicht erhört worden. Ein Ruderer, Bord an Bord mit einem Freunde rudern und mit ihm von Theater oder von Politik plaudern und lachend, und der Andere, todesbleich, abgehetzt, vollends fertig folgend!

Bei Bull's Head angelangt, wo Elliott hielt, verabschiedete sich Hanlan cordial von ihm, machte eine Anzahl Züge, dass man meinte, er wolle den Trickett ganz ausser Sicht rudern, hielt aber wieder plötzlich, schöpfte sich mit der hohlen Hand Wasser zum Trinken, ordnete sein Haar und liess auf diese Weise seinen erschöpften Gegner wieder an sich herankommen. Wieder schoss er mit einigen Zügen in die Front. Als er sein Quartier passirte, wurde er von den Massen mit Enthusiasmus begrüsst, was er damit beantwortete, dass er wieder innehielt, das Sacktuch zog und, dieses fröhlich schwingend, für den Beifall dankte. Hanlan passirte schliesslich den Gewinnpfosten in 26 : 12, drei Längen vor seinem Gegner.

Wenige Tage später wurde in London die grosse internationale »Hop Bitters Regatta« ausgefochten, an der Hanlan nicht theilnahm und aus

welcher der Australier Elias C. Laycock*) als Sieger hervorging, während Trickett geschlagen wurde. Auf den letzteren Umstand pochend, nämlich dass er auch den Trickett geschlagen habe, forderte Laycock den Hanlan zu einem Kampf um die Meisterschaft der Welt heraus und, obgleich Hanlan vorerst sich in einen neuen Kampf nicht einlassen und sein nächstes Meisterschafts-Match nur bei sich zu Hause in Toronto ausfechten wollte, was zu verlangen er im vollen Rechte war, so wussten es Laycock und seine Partei, indem sie den Hanlan der Feigheit beschuldigten, doch dahin zu bringen, dass ein neuer Kampf wenigstens um die Meisterschaft Englands zwischen Hanlan und Laycock vereinbart wurde, welcher, nachdem er erst wegen des Eisganges auf der Themse hatte mehrmals verschoben werden müssen, am 14. Februar 1881 auf dem Meisterschafts-Course ausgetragen wurde.

*) Elias C. Laycock, geboren 1846 in Sidney, Australien, war zuerst Schiffsjunge, später Goldsucher in den Quarzminen von North Queensland. Gleich vielen Anderen fand er dabei nicht den erträumten schnellen Reichthum, und bald sah man ihn als — Kutscher in New South Wales. In diesem Berufe fing er an, hie und da in seiner freien Zeit zu rudern, und als er es darin zu einiger Leistungsfähigkeit gebracht, entschloss er sich, ganz dem Rudern sich zu widmen. Sein erstes Auftreten in der Oeffentlichkeit erfolgte zu Grafton auf dem Clarence River, wo er in einem Einser-Rennen um 200 £ concurrirte, aber unterlag. Noch im selben Jahre aber kam er in der Balmain Regatta hinter dem Meisterruderer der Welt, Trickett, als Zweiter ein. Von da an begannen heisse wechselvolle Kämpfe zwischen Laycock und Trickett um die Palme; zweimal gelang es Laycock, den Meister zu schlagen, immer wieder aber erwies sich schliesslich dieser als der Bessere.

Aber Laycock erging es in diesem Kampfe nicht besser als vor ihm Trickett, vielleicht sogar noch schlechter. Eine Minute lang hielten sich die beiden Ruderer in einem mörderischen Tempo neben einander, dann sicherte sich Hanlan einen Vorsprung von zwei Längen und ruderte nun gemächlich in einem 30er-Tempo weiter, während sich bei dem Australier bereits Spuren der Ueberanstrengung zeigten. Laycock focht zwar noch eine Weile wie ein Löwe, aber Hanlan beantwortete jeden erneuerten Vorstoss mit einer kurzen, scharfen Extraarbeit, und so war nach dem ersten Drittel des Weges das Rennen entschieden. Hanlan erreichte das Ziel vier Längen vor dem Gegner in 25:50 $\frac{1}{2}$.

Trotz der enormen Ueberlegenheit, die Hanlan bei seinen Kämpfen mit Elliott, Trickett und Laycock gezeigt, wurde der Canadier im Winter von 1881 auf 1882 von dem Engländer R. W. Boyd*)

*) Robert Watson Boyd, geboren 1854 zu Gateshead, war der Sohn eines Fährmannes und daher schon von frühester Jugend an mit dem Wasser vertraut. 1872 gewann Boyd ein Einser-Rennen gegen Jas. Lally, dann aber erlitt er mehrere empfindliche Niederlagen. 1875 startete er um die Meisterschaft von England, wurde aber von J. H. Sadler geschlagen. Zwei Jahre später gelang es Boyd, im Kampfe gegen J. Higgins den Meistertitel von England zu erringen, er wurde aber noch im selben Jahre von Higgins geschlagen und auch im darauffolgenden Jahre bewarb er sich vergeblich um den Meistertitel, den Higgins behauptete. Als er gleich darauf auch von Elliott geschlagen wurde, verschwand Boyd für einige Zeit vom Schauplatze. 1880 tauchte er wieder auf und schlug nach einander Higgins, Elliott, Hawdon und Largan, worauf er Hanlan zu einem Match um die Weltmeisterschaft herausforderte.

neuerlich zu einem Kampfe um die Meisterschaft der Welt herausgefordert.

Der Kampf zwischen Hanlan und Boyd kam am 3. April 1882 zur Austragung. Der Schauplatz desselben war der Tyne-Fluss in der Gegend von Newcastle. Wie alle früheren Kämpfe, so war auch dieser kaum mehr als eine Spazierfahrt für Hanlan. Als das »Los« des Starters ertönte, legte sich Boyd sogleich mit aller Kraft in's Zeug. In einem 40er-Tempo ruderd, trachtete er, Hanlan einen Vorsprung abzugewinnen. Aber obwohl der Amerikaner anfangs nur 37 Züge in der Minute machte, konnte Boyd auch nicht einen Zoll gegen ihn gewinnen. Der Engländer arbeitete wie ein Verzweifelter, der Amerikaner ruderte gemächlich, als gälte es gar keinem Kampf. Nach ungefähr 600 Yards gelang es Boyd, einen Vorsprung zu gewinnen, den er schliesslich bis auf eine halbe Länge ausdehnen konnte. Nun aber machte Hanlan ein paar seiner ausgiebigen Ruderschläge, war im Nu an Boyd vorbei und gewann ganz nach Belieben, im letzten Theil der Reise wie gewöhnlich Allotria treibend.

Nur drei Wochen hatte Hanlan Ruhe, dann musste er sich Trickett zu einem neuerlichen Kampfe auf der Themse stellen. Diesmal hielt sich der Australier etwas besser als das erste Mal, trotzdem aber konnte er Hanlan nicht zwingen, auch nur einen Moment sein ganzes Können einzusetzen. Vom Start weg führte Trickett in einem 39er-Tempo, so dass er bald einen kleinen Vor-

sprung vor Hanlan hatte, der sich mit 33 Zügen begnügte. Als Hanlan merkte, dass Trickett ein wenig voraus sei, machte er ein paar energische Züge, war im Nu an dem Gegner vorbei und fuhr nun in seiner gewohnten Manier mehrmals anhaltend, dem Ziele zu, das er in 28:00 erreichte.

Im nächsten Jahre focht Hanlan in seiner Heimat einen Kampf um die Weltmeisterschaft mit seinem Landsmann J. S. Kennedy aus. Im Anfang des Rennens gelang es Kennedy, der mit voller Kraft arbeitete, einen Vorsprung zu gewinnen; nach einer halben Meile aber legte Hanlan los, nach weiteren 200 Yards hatte er ihn überholt, und dann ruderte er seinem Gegner einfach davon, die drei Meilen des Rennens in 19:04 absolvierend.

Noch viel schlechter erging es Wallace Ross in einem Vier Meilen-Rennen um 4000 Dollars, das am 18. Juli 1883 auf dem Lawrence-Flusse ausgetragen wurde. Ross, vor Hanlan der beste Einer Amerikas, vermochte diesmal mit dem Canadier gar nicht zu leben, der ihm immer mehr davonzog, so dass Hanlan eine Meile vor dem Ziele bereits eine Viertelmeile Vorsprung hatte. Dann liess Hanlan den erschöpften Gegner an sich herankommen und schlug ihn schliesslich nach Belieben um zwanzig Längen. Dauer des Rennens 27:57.

Dieser Sieg, der das Können Hanlan's noch einmal im glänzendsten Lichte zeigte, war der letzte grosse Erfolg des »canadischen Wunders«. Im nächsten Jahre lernte Hanlan die Bitternisse

einer ernsten Niederlage kennen, und zwar in dem Kampfe, den er mit W. Beach am 16. August 1884 auf dem Paramatta-Flusse ausfocht.

Beach wurde 1851 in der Grafschaft Sussex in England geboren und kam als vierjähriger Knabe mit seinen Eltern nach Australien, wo er dann das Schmiedehandwerk erlernte. Sein erster Sieg datirt aus dem Jahre 1881, und überwand er damals bei der Woolloomooloo-Regatta am 22. December P. Ward, M'Clerken und Jenkins in einem Handicap in schweren Booten. Am 26. desselben Monates kam Beach bei der Balmain-Regatta als Zweiter hinter Pearce ein. 1882 verzeichnete der »Australier« am 7. October im Entscheidungskampfe um die Francis Punch-Trophäe seinen ersten schönen Erfolg, indem er wohl als Zweiter hinter Rush einlangte, aber die zwei berühmten Kämpen Edward Trickett und Laycock schlug. Diese Leistung vollführte Beach zum ersten Male in einem Ausleger-Rennboote. Am 23. December 1882 meisterte Beach den Sculler Clifford in einem Match um 1000 Pfund auf dem Championship-Course des Paramatta-Flusses und brauchte für diese Strecke 25:28, gegen die Fluth fahrend. Bei der Anniversary-Regatta vom 26. Jänner 1883 musste sich Beach im Allcomers-race vor M'Donald beugen, liess aber sowohl Laycock als auch Solomon hinter sich. Im Frühjahre schlug Beach dann nach einander M'Donald, Solomon und Reynolds. An einem Zeit-Handicap zu Crafton betheiligte sich Beach ohne Erfolg, und

erst bei der Woolloomooloo-Regatta vom 17. März 1883 besiegte er Solomon, M'Clerken, Jenkins und sechs andere Preiswerber im Internationalen Rennen. In dem Match vom 28. Juli gegen Trickett auf der Meisterschaftsstrecke des Paramatta für 100 £ unterlag Beach. Einige Wochen später, am 28. August, triumphirte er aber auf demselben Course spielend über den genannten Sculler, den er dann am 27. desselben Monates in einem Einser-Rennen um 150 £ nochmals schlug. Im Wettstreit um die Hunt-Trophäe unterlag Trickett zum dritten Male gegen den reckenhaften Sussex-Mann, und gewann sohin Beach das kostbare Siegeszeichen. Am 26. Jänner 1884 bei der grossen alljährlichen Regatta schlug Beach im Allcomers-race abermals den Trickett, doch wurde das Rennen wegen eines foul ungiltig erklärt, die Beiden mussten dann nochmals rudern, und nun errang Trickett einen leichten Sieg. Der »Illawara-Sculler«, wie Beach von seinen Anhängern nach seiner zweiten Heimstätte genannt wurde, musste auf Andrängen seiner Partei sich nochmals mit dem alten Meister Trickett messen und blieb auch am 12. April, ungeachtet der tapferen Gegenwehr des Ex-Champions der Welt, siegreich. Dies war der letzte Strauss, welchen Beach ausfocht, bevor er gegen Hanlan in die Schranken trat.

In dem Kampfe mit dem Australier war Hanlan bei dem Start der Flinkere und bekam bald die Führung mit einer halben Länge, die er

auch über die erste Meile behielt. Zur Zeit des Ablaufes lag ein Dampfer mehr als eine halbe Meile vom Start ganz auf der Nordseite des Flusses und dadurch ausser dem Bereiche des Courses der beiden Scullers. Dieselben wichen aber nach Verlassen von Uhr's Point von ihrem eigentlichen Course ab, kamen durch diese fehlerhafte Steuerung gegen die nördliche Uferseite hin und dadurch in die gefährliche Nähe des Dampfers; die Passagiere desselben machten durch laute Zurufe die beiden Ruderer aufmerksam, worauf Beide gleichzeitig vom Dampfer abbogen und eine Collision vermieden wurde.

Während aber beide Kämpfer durch ausgiebige Arbeit mit dem rechten Scull in die Rennstrecke zurückkehrten, gewann Hanlan einen weiteren Vorsprung, der sich bis zum Meilenposten bei Braxland's Point auf volle zwei Längen ausdehnte. In der nächsten halben Meile machte Hanlan sodann verzweifelte Anstrengungen, um seinen Vorsprung noch weiter zu vergrössern, was ihm nicht mehr gelang, da Beach nun keinen Zoll mehr abgab, sondern dem Canadier zwei Längen zurück und genau in dessen Kielwasser mit der Ruhe und Sicherheit einer Maschine folgte. Ja, noch mehr! Nach zurückgelegten $1\frac{3}{4}$ Meilen schien Hanlan schon vollkommen ausgepumpt und nicht mehr im Stande zu sein, die bisherige Geschwindigkeit des Rennens zu halten; er liess auch für einige Augenblicke gänzlich nach und gerieth mit dem

mittlerweile dicht herangekommenen Beach in so nahe Berührung, dass dessen rechter Scull den linken des Hanlan vollkommen deckte. Beide Ruderer legten nun platt, und Hanlan erhob sofort Protest. Inzwischen machte sich Beach los und nahm das Rennen wieder auf, worauf ihm Hanlan ebenfalls folgte, der aber dabei volle sieben Längen verlor. Ungeachtet der wiederholt gemachten Anstrengungen Hanlan's errang nun Beach, der das Rennen bereits in der Hand hatte, einen leichten Sieg. Der Schiedsrichter entschied den eingebrachten Protest zu Gunsten des Beach.

Hanlan, der die Schuld an seiner Niederlage der Episode mit dem Dampfer zur Last legte, forderte Beach sofort zu einem neuerlichen Kampfe um die Weltmeisterschaft heraus. Bevor derselbe zu Stande kam, stellte sich Hanlan am 7. Februar 1885 auf dem Paramatta-Flusse dem Australier Tom Clifford zum Kampfe und schlug denselben in gewohntem Style mit colossaler Ueberlegenheit.

Genau drei Wochen später wurde Clifford auch von Beach geschlagen, doch nicht so leicht als von Hanlan. Das hatte zur Folge, dass für den am 28. März stattfindenden neuerlichen Kampf zwischen Beach und Hanlan der Letztere als Favorit galt.

Aber wieder bekam Hanlan die Ueberlegenheit des Beach zu fühlen. Allerdings machte der Canadianer am Start nicht einen so günstigen Eindruck wie sonst; im Gegentheile, sein Gesicht zeigte eine

gewisse Angst und Unsicherheit, und mag das der Grund sein, dass sich erst am Start selbst die Meinung Vieler Beach zuwandte, so dass dieser in den Wetten zum ausgesprochenen Favorit wurde. Uebrigens erschienen beide Ruderer in brillanter Condition, strotzend von Kraft, so dass man erwarten konnte, es werde sich ein heisser Kampf entspinnen.

Dies war nun nicht der Fall! Ueber die ersten 100 Meter ruderten Beide mit 40 Zügen in der Minute auf absolut gleicher Höhe, dann aber konnte Beach einen kleinen Vorsprung erlangen, den er beim Uhr's Point, also nur 200 Ellen vom Start, auf eine Bootslänge vergrössert hatte. Hier also schien das Rennen schon beinahe entschieden! Nach 6:35 wurde Blaxland's Point und damit der erste Meilenpfosten von Beach erreicht, während Hanlan hier schon um volle drei Längen zurück war. Beach zog hier noch 38, Hanlan nur 34 Züge. Der weitere Verlauf des Rennens bot wenig Interesse. Beach ruderte ruhig weiter, verminderte die Anzahl seiner Züge in der Minute bis auf 28 und schien trotzdem bald unerreichbar; von den an den beiden Ufern versammelten Landsleuten wurde er mit brausendem und nicht endenwollendem Jubel begrüsst. Er passirte den Cabarita Point nach 16:10, während Hanlan volle sechs Längen zurück war und absolut nicht im Stande schien, die Differenz zu verringern. Bald betrug der Abstand 20 Secunden, und so stellte denn Hanlan knapp

vor dem Ziele die Arbeit ein; Beach passirte den Gewinnpfosten nach 22:51.

Diese neuerliche Niederlage war der Anfang von Hanlan's entschiedenem Niedergange. Am 24. October desselben Jahres wurde er von Teemer, einem ganz jungen amerikanischen Ruderer, auf dem Hudson-Flusse im Kampfe um die Meisterschaft von Amerika sehr leicht geschlagen, und nun ging es immer rascher abwärts.

Während Hanlan's Stern immer mehr verblasste, stieg der des Beach immer höher. Zunächst vertheidigte der Australier am 19. December 1885 seinen Weltmeistertitel mit glänzendem Erfolge gegen Neil Matterson, eine neue Grösse unter den Berufsruderern, dann zog er nach England, wo ihm Triumphe beschieden waren, die den Erfolgen Hanlan's nicht viel nachstanden.

Am 30. August 1886 begann auf der Themse der grosse Kampf um die Meisterschaft der Welt, an dem die besten Ruderer der Welt, mit Ausnahme Hanlan's, sich betheiligten. Die Vorläufe gewannen Neil Matterson gegen Wallace Ross, John Teemer gegen Perkins, William Beach gegen G. Lee, und George Bubear ging in seinem Vorlaufe über die Bahn. In den Zwischenläufen siegte J. Teemer über N. Matterson, W. Beach über G. Bubear. Der Sieg des Australiers war in so glänzendem Style errungen, dass er als heisser Favorit im Entscheidungskampfe gegen Teemer startete.

Dieses Rennen zeigte das Können von Hanlan's Nachfolger im glänzendsten Lichte. Beach ruderte seinen Gegner nicht nur nieder, sondern er schlug auch fast alle bestehenden Records.

Auf des Starters »Los!« schiessen beide Boote auf gleicher Höhe dahin, doch bald hat Beach das Commando an sich gerissen. Mit mächtigem 42er-Zuge arbeitet der Champion in der ersten halben Minute, während Teemer nur 34 Züge macht. Nun lässt der Australier etwas in seinem mörderischen Tempo nach. Teemer rückt wieder auf und rudert schon bei Putney Dummy auf gleicher Höhe mit Beach. In wundervollem Style arbeitend, geht der Amerikaner schliesslich unter dem Beifallsjauchzen seiner Anhänger in Front, hat bei Star and Garter eine halbe Länge Vorsprung erobert, welchen er bis zu den Bootshäusern des London Rowing-Club auch behalten kann. Dort kommt Beach mit brillantem Vorstoss an seinen Gegner heran, und im nächsten Moment hat der Champion schon eine halbe Länge Vorsprung zu verzeichnen! Hier arbeitet Teemer schon mit ganzer Kraft, und pfeilschnell durchschiesst sein Boot die Wellen. Doch Alles vergebens! Der Champion ist beim Thames Boat house schon mit einer Länge im Vortheile und erreicht Bishop's Creek in 1:31, einer Zeit, wie sie bis jetzt noch nicht vorgekommen ist. Trotz dieses wahrhaft colossalen Tempos rudert Beach noch immer leicht und schön; er hat seine Züge schon

auf 33 vermindert, die er aber dafür lang durchzieht, dabei seine ganze Riesenkraft entfaltend.

Craven Steps erreicht Beach nach 2 : 52; hier trennt schon eine halbe Länge Tageslicht beide Boote. So wird Walden's Wharf erreicht, und hier beginnt nun Beach plötzlich, sich mit Macht in's Zeug zu legen. Blitzschnell taucht er seine Riemen in's Wasser, mit wunderbarer Schnelligkeit fährt er dahin und lässt dem Amerikaner nunmehr keine Hoffnung auf einen Erfolg. Beim »Crab Tree« um eine klare Länge voraus, vergrössert er diesen Vorsprung bis zu den Seifenwerken auf drei Längen und nimmt jetzt das Wasser seines Gegners. Im schnellsten Tempo rudern, erreicht Beach die Hammersmith-Brücke nach 8 : 52, der kürzesten Zeit, in welcher diese Strecke bis jetzt zurückgelegt wurde. Neun Secunden weiter zurück langt Teemer an. Der Champion arbeitet jetzt so wunderbar, dass er bald sechs Längen in Front ist und bei den Oelmühlen den Teemer schon um acht Längen hinter sich gelassen hat. Dieser ist schon vollständig geschlagen, und obwohl er wie immer im schönsten Style arbeitet, kann er doch seinen mächtigen Rivalen offenbar nicht mehr erreichen; bei der Barnes-Brücke mit 28 Secunden im Nachtheil, gelingt es ihm nur dadurch etwas näher zu kommen, dass Beach dort anhält, um eine befreundete Familie aus Australien zu begrüßen! Dann nimmt der Champion aber das Rennen wieder energisch auf und passirt schliesslich unter dem Jubel seiner

zahlreichen Anhänger als leichtester Sieger nach 22:46 das Ziel. Teemer's Zeit betrug 23:05.

Trotz der colossalen Ueberlegenheit, die Beach hier gezeigt, blieb er doch nicht lange im unbestrittenen Besitze des Weltmeistertitels. Schon am 18. September musste er sich dem Amerikaner Jake Gaudaur und acht Tage später Wallace Ross auf der Themse zum Kampfe um das Championat stellen. Beide Male behielt Beach die Oberhand, doch musste er gegen Gaudaur sein Bestes geben, um des Amerikaners Herr zu werden. Nach einem erbitterten Kampfe über die ganze Rennstrecke, der den Anhängern des Australiers einige angstvolle Momente bereitete, vermochte Beach den Gegner niederzuringen und schliesslich um drei Längen zu schlagen.

Noch eine schwere Aufgabe harrte in diesem Jahre des Australiers, er musste sich wieder mit Hanlan messen, der nach einem Jahre der Ruhe wieder auf dem Plane erschienen war.

Zuerst hatte Hanlan den Jake Gaudaur, der sich nicht viel schlechter wie Beach erwiesen hatte, zu einem Kampfe um die Meisterschaft von Amerika herausgefordert. Das Rennen kam am 30. Mai 1887 zur Entscheidung und endete — mit einer neuerlichen Niederlage Hanlan's, der von Gaudaur leicht mit vier Längen geschlagen wurde. Hanlan war eben nicht mehr der Alte, er hatte die Elasticität der Jugend verloren, hatte an seinem Können und an Ausdauer Einbusse erlitten.

Ein Lichtblick war Hanlan noch vergönnt, er vermochte Gaudaur am 23. Juli 1887 bei einem neuerlichen Zusammentreffen auf dem Columel-See in Amerika zu schlagen. Das Rennen wurde um 8 Uhr Abends, nach Eintritt der Dämmerung, gerudert; Gaudaur verstellte sich derart, dass er von einem Begleitdampfer in den richtigen Cours gewiesen werden musste. Wie viel dieses Missgeschick Gaudaur's auch zu Hanlan's Sieg beigetragen haben mochte, auf alle Fälle steigerte sich die Zuversicht des Canadiers in Folge desselben derart, dass er Beach neuerlich zu einem Kampfe um die Weltmeisterschaft herausforderte.

Dieser Kampf — es war der dritte zwischen den beiden Rivalen — fand am 26. November 1887 auf dem Nepean-Flusse in Australien statt. Hanlan, der wieder mit vollem Vertrauen in den Kampf gegangen war, hielt sich grossartig und liess in mörderischem Kampfe über $2\frac{1}{4}$ Meilen den Australier auch nicht einen Fuss breit Vorsprung gewinnen. Dann aber liessen Hanlan's Kräfte nach, Beach konnte sich zwei Längen Vorsprung sichern. In der Nähe des Zieles machte Hanlan noch einen letzten, verzweifelten Versuch, blieb aber um zwei Längen geschlagen.

Dieser letzte, so hart errungene Sieg reifte in Beach den Entschluss, sich im Vollglanze seines Ruhmes von der öffentlichen Thätigkeit zurückzuziehen. Er verzichtete freiwillig auf den Weltmeistertitel und zog sich in's Privatleben zurück.

Nicht so Hanlan. Als im Februar 1888 der Australier P. Kemp den Weltmeistertitel errungen hatte, forderte ihn Hanlan zu einem Kampfe heraus, der am 5. Mai auf dem Paramatta stattfand. Aber Hanlan wurde wider alles Erwarten von Kemp, der nur als Ruderer zweiter Classe galt, leicht geschlagen. Nachdem Hanlan im Juni ein Rennen gegen den gleichfalls alt gewordenen Trickett gewonnen hatte, forderte er Kemp neuerlich heraus und wurde am 28. September zum zweiten Male von Kemp geschlagen.

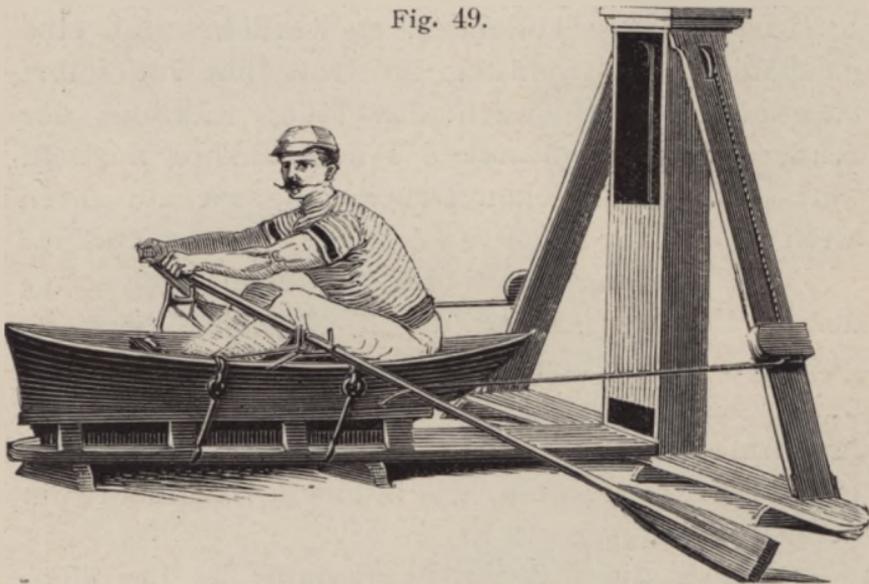
Das war Hanlan's letztes Auftreten. Er hielt sich nun doch ferne von den Ruderkämpfen, wenn auch ab und zu die Nachricht auftauchte, der Alte habe wieder das Training aufgenommen und gedanke neuerlich gegen diesen oder jenen Ruderer zu starten.

Seit Hanlan und Beach hat es noch mehrere »Meisterruderer der Welt« gegeben, aber keiner reichte an die Beiden heran, deren Grossthaten ewig unvergesslich bleiben werden in den Annalen des Rudersports.

RUDERMASCHINEN.

Der Wunsch passionirter Rudersportsmen, das Rudern über Winter nicht ganz aufgeben zu müssen, sowie das Bedürfniss der in Training befindlichen Ruderer, auch bei fortgesetzt schlechtem Wetter die gewohnte und nothwendige tägliche Uebung im Boote vornehmen zu können, hat zur Erfindung von

Fig. 49.



Rudermaschinen geführt, von welchen eine in der obenstehenden Illustration abgebildet ist.

Diese Maschine besteht aus einem Mitteltheil eines Einser-Rennbootes, welcher, mit Auslegern, Gleitsitz, Rudern etc. genau wie ein Boot ausgerüstet, mit dem Kiel auf ein Gestelle gesetzt und rechts und links durch starke Kautschuk-

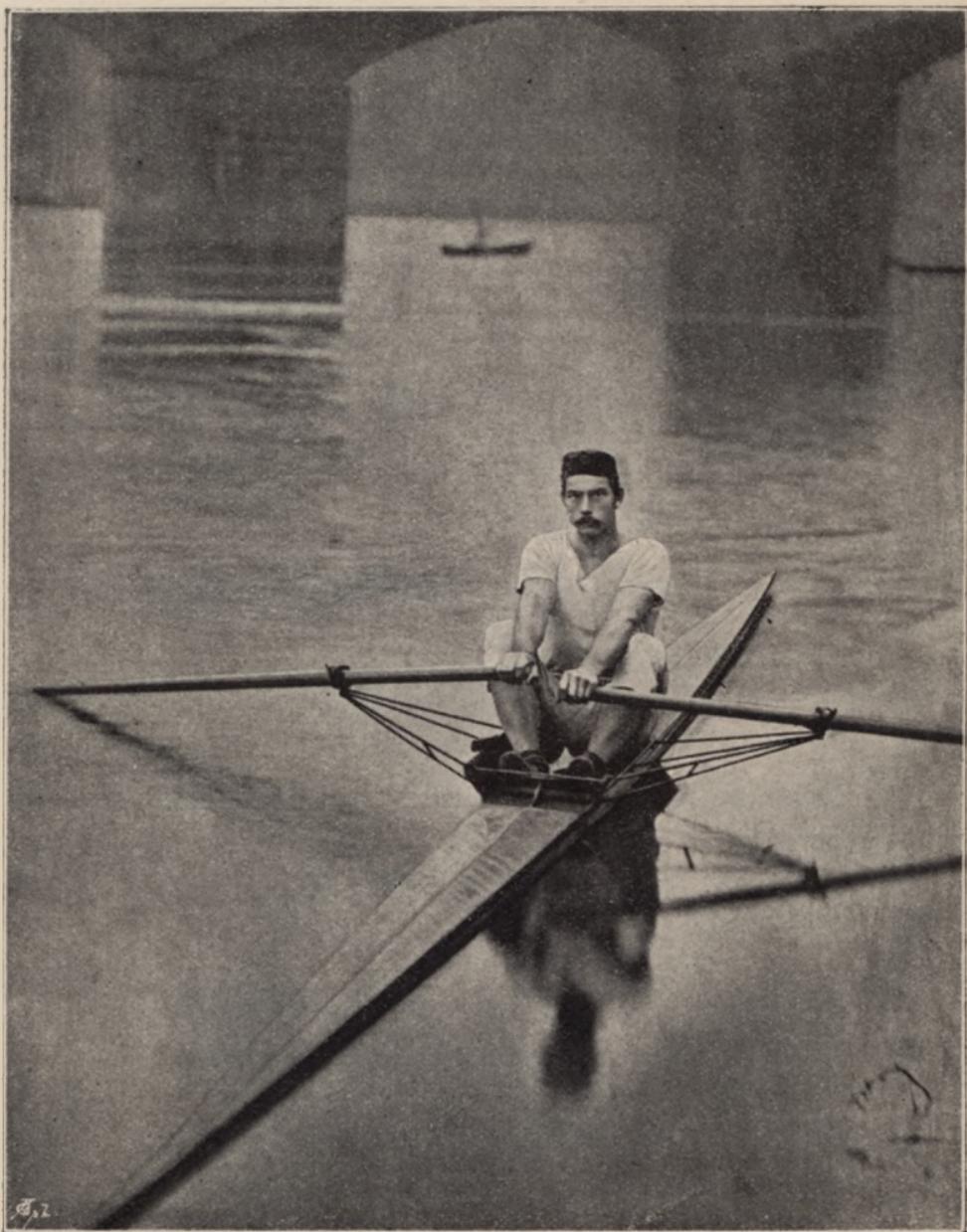
stränge fixirt ist. Von den Rudern laufen Schnüre über Rollen in einen Kasten, in welchem sie mit Gewichten belastet sind, so zwar, dass der Ruderer, der die Rudermaschine gebraucht, bei jedem Zuge der Ruder die Gewichte in die Höhe ziehen muss, die ihm auf diese Weise genau so viel Widerstand entgegenseetzen, als er bei der Fortbewegung eines Bootes im Wasser zu überwinden hat.

Ist der Zug vollendet, so werden durch eine mechanische Vorrichtung die Gewichte von selbst ausgehoben und sinken dieselben, während der Ruderer zu einem neuen Ruderschlage ausholt, durch atmosphärischen Druck langsam auf ihren alten Platz.

Die Stellung des Bootes auf dessen Kiel, sowie dessen blosse Fixirung durch elastische Stränge, gestattet demselben eine Beweglichkeit nach den beiden Seiten, welche den Ruderer zwingt, auf der Rudermaschine genau so stabil zu sitzen und so geradeaus zu arbeiten, wie in einem Rennboote auf dem Wasser.

Durch diese geniale Erfindung ist die Möglichkeit geboten, unbekümmert um jede Witterung, auf dem Trockenen und im geschlossenen Raume nach Bedarf zu rudern — ein Vortheil, der bei langandauernder schlechter Witterung im Falle eines Trainings von nicht zu unterschätzendem Werthe ist.





ACHILLES WILD.



CARL F. A. LEUX

INHABER: FERDINAND LEUX

Schiffswerft und Bootbauerei

in

NIEDERRAD

— BEI FRANKFURT AM MAIN. —

Anfertigung aller Arten

von

RUDERBOOTEN

für

Vergnügungszwecke und für Regattabetrieb.

Ruder und Sculls.

Briefe und Telegramme: nach Frankfurt-Main-Sachsenhausen, Schifferstrasse 94.

Waarensendungen: nach Niederrad bei Frankfurt am Main.

„Wassersport.“

Fachzeitschrift für Rudern, Segeln und
verwandte Sportzweige.

Erscheint wöchentlich Donnerstags.

Berichtet schnellstens

über alle wassersportlichen Vorgänge
in Deutschland und dem Auslande,

ist reich illustriert und kostet

im Jahresabonnement 18 Mark

im Vierteljahresabonnement 5 »

bei directer Zusendung unter Kreuzband.

Der

 „Wassersport“ 

ist das einzige Blatt seiner Art in Deutschland und ist den
besten fremdländischen Zeitschriften dieser Art völlig eben-
bürtig. Unentbehrlich für jeden Deutschen, der Freude am
Rudern und Segeln hat.

Verlag des „Wassersport“

BERLIN SW. 48, Friedrichstrasse 241.

Verlag der „Allgemeinen Sport-Zeitung“
(Victor Silberer).

Im Verlage der „Allgemeinen Sport-Zeitung“ erschien und ist durch jede Buchhandlung zu beziehen:

Die vielfach **vermehrte, bereicherte** und auf den **doppelten Umfang** angewachsene **zweite Auflage** des

„TURF-LEXICON“

von

VICTOR SILBERER

enthaltend alle gebräuchlichen Fachausdrücke mit eingehenden Erläuterungen, sowie die Namen bekannter und berühmter Rennpferde mit Angabe ihrer Abstammung, ihrer Besitzer und ihrer Rennleistungen etc. etc.

Ueber **zweitausendfünfhundert** Worte! Alle berühmten Rennpferde und Deckhengste mit voller Angabe ihrer ganzen Turflaufbahn! Sämtliche Sieger im österreichischen Derby, im Berliner Union-Rennen, im norddeutschen Derby, im skandinavischen Derby, im englischen Derby, im Grand Prix de Paris, alle Gewinner des Bürgerpreises zu Odenburg, des Hamburger Criteriums, des Zukunfts-Preises Baden-Baden, sowie der grossen Wiener Steeple-chase, der Pardubitzer Steeple-chase und der Wiener Armee-Steeple-chase. Die geschichtlichen Daten, die Charakteristik, sowie die gegenwärtige Proposition jedes grösseren Rennens. Die Turflaufbahnen der bedeutendsten Deckhengste etc. etc.

Ausführliche Artikel über die »besten Records«, »Classe«, »Condition«, »Distanz«, »Form«, »Go-as-you-please«, »Handicap«, »Meisterschaft« etc. etc. etc.

Im Anhang die Renngesetze und Gewichtstabellen von Oesterreich-Ungarn, Deutschland, Frankreich und England, die Statuten des Oesterreichischen Jockey-Club, des Ungarischen Jockey-Club, des Union-Club, des Wiener Trabrenn-Vereines und der beiden Berliner Trabrenn-Vereine.

Elegant sportmässig gebunden Preis fl. 6.—
= 10 M. 80 Pf.

Gegen Einsendung oder Anweisung des Betrages an den Verlag der »Allgemeinen Sport-Zeitung«, Wien, I. »St. Annahof«, erfolgt die Zusendung franco.

ALLGEMEINE
SPORT-ZEITUNG.
WOCHENSCHRIFT FÜR ALLE SPORTZWEIGE.

HERAUSGEGEBEN UND REDIGIRT VON

VICTOR SILBERER.

Grösstes, reichhaltigstes und verbreitetstes Sportblatt des europäischen Continents.

Die »ALLGEMEINE SPORT-ZEITUNG«, herausgegeben von *Victor Silberer*, erscheint *wöchentlich*. Jeden *Sonntag* gelangt eine *zwanzig bis vierundzwanzig Seiten* starke Nummer, im Formate fast so gross wie die »*Neue Freie Presse*«, zur Ausgabe. In der Zeit vom April bis zum November erscheinen ausserdem wöchentlich zwei Nummern von vier bis acht Seiten.

Die »ALLGEMEINE SPORT-ZEITUNG« verfügt heute über einen redactionellen Apparat und über so zahlreiche werthvolle Verbindungen, wie nur die *grössten englischen* Sportblätter. In jeder Nummer wird über Alles ausführlich berichtet, was sich in der abgelaufenen Woche auf *allen Gebieten* des Sports, in *allen Ländern der Erde* an grösseren Ereignissen zugetragen hat.

Die Schilderungen und Berichte der »ALLGEMEINEN SPORT-ZEITUNG« *geniessen in den Fachkreisen den Ruf grösster Ausführlichkeit und Genauigkeit*. Der Inhalt der »ALLGEMEINEN SPORT-ZEITUNG« weist nachfolgende stabile Rubriken auf:

Rennen.	Athletik.	Luftschiffahrt.
Reiten.	Pedestrianismus.	Jagd.
Landespferdezucht.	Turnen.	Fischen.
Phonograph.	Boxen.	Zwinger.
Pun and Fun.	Duellwesen.	Vermischtes.
Traben.	Billard.	Kunstfertigkeiten.
Rudern.	Schiessen.	Ausstellungswesen
Segeln.	Fechten.	Theater.
Schwimmen.	Fussball.	Literatur.
Schneeschuhlaufen.	Golf.	Feuilleton.
Eislaufen.	Lawn Tennis.	Schach.
Radfahren.	Cricket.	Briefkasten.

Die »ALLGEMEINE SPORT-ZEITUNG« besitzt stabile Correspondenten und Berichterstatter in *Budapest*, in *Berlin*, *Frankfurt* und *Hamburg*, in *Paris*, in *London*, in *Mailand*, in *Madrid*, in *New-York*, in *Chicago*, in *San Francisco* und in *Melbourne* (Australien), ausserdem zeitweilige Correspondenten in zahlreichen kleineren Städten.

Ungachtet ihrer zahlreichen ständigen Mitarbeiter auf allen Rennplätzen des In- und Auslandes, entsendet die Redaction zu allen grösseren Rennen in *Deutschland*, so nach *Hamburg*, *Berlin*, *Frankfurt* und *Baden-Baden*, ihre eigenen Renn-Berichterstatter, ebenso auf alle österreichischen Rennbahnen.

Im *Traberfache* ist die »ALLGEMEINE SPORT-ZEITUNG« von besonderer Bedeutung. Alle Vorgänge auf den europäischen wie auf den amerikanischen Traber-Bahnen werden gewissenhaft berichtet und in eingehenden Leitartikeln besprochen.

Die *Jagd*, das *Rudern*, das *Radfahren*, ebenso die *athletischen* Sportzweige bieten allwöchentlich eine Fülle interessanter Artikel und Mittheilungen.

Im *Eislauffache* zählt die »ALLGEMEINE SPORT-ZEITUNG« die ersten Koryphäen der Wiener Eislaufwelt zu ihren Freunden.

Für den »*Zwinger*« (Hundesport) arbeitet ein anerkannter, hochgeschätzter Fachmann.

Die *Fischerei*-Rubrik ruht in den Händen eines der tüchtigsten Schriftsteller auf diesem Gebiete.

Das »*Schach*« redigirt Herr *Schlechter*, bekannt als Turnierspieler und als eine der ersten Autoritäten der Welt im Problemfache.

Aber auch in allen übrigen Fächern erfreut sich die »ALLGEMEINE SPORT-ZEITUNG« der trefflichsten Mitarbeiter und der innigsten Beziehungen zu den maassgebendsten Vereinen und den bewährtesten Fachschriftstellern.

Abonnements-Preise

inclusive Franco-Zusendung durch die Post:

Für Oesterreich-Ungarn:		Für Deutschland:	
Ganzjährig	fl. 20.—	Ganzjährig	Mark 36.—
Halbjährig	» 10.—	Halbjährig	» 18.—
Vierteljährig	» 5.—	Vierteljährig	» 9.—
Für Russland, Holland, Dänemark, Schweden und Norwegen:			
Ganzjährig	fl. 24.— ö. W.	Halbjährig	fl. 12 — ö. W.
Für Frankreich, Spanien, Belgien, Schweiz, Italien, Türkei, Griechenland, Serbien, und Rumänien:			
Ganzjährig	Francs 48.—	Halbjährig	Francs 24.—
Für England, Amerika und alle anderen überseeischen Länder:			
Ganzjährig	1 Pfd. St. 18 Sh.	Halbjährig	19 Sh.

Wir bitten höflichst, die Pränumeration nicht durch Buchhändler, sondern direct bei uns bewerkstelligen zu wollen.

Die Administration der „Allgemeinen Sport-Zeitung“

Wien, I., St. Annabof.

A. HARTLEBEN'S
SPORT-BIBLIOTHEK.

13 Bände.

I. Handbuch des Ruder-Sport.

Dritte Auflage.

Von **Victor Silberer.**

Mit 2 Porträts und 49 Abbild. 19 Bog.
Oct. In Orig.-Einb. **3 fl. = 5 M. 40 Pf.**

II. Handbuch des Traber-Sport.

Von **Victor Silberer.**

Mit 8 Abbild. 20 Bog. Oct. In Orig.-
Einb. **3 fl. = 5 M. 40 Pf.**

III. Handbuch des Fischerei-Sport.

Von **J. Meyer.**

Mit 95 in den Text gedruckten Holz-
schnitten. 18 Bog. Oct. In Orig.-Einb.
3 fl. = 5 M. 40 Pf.

IV. Handbuch des Renn-Sport.

Von **Victor Silberer.**

Mit 10 Abbild. 20 Bog. Oct. In Orig.-
Einb. **3 fl. = 5 M. 40 Pf.**

V. Handbuch des Schiess-Sport.

Von **Friedrich Brandeis.**

Mit 48 Abbild. 22 Bog. Oct. In Orig.-
Einb. **3 fl. = 5 M. 40 Pf.**

VI. Handbuch des Jagd-Sport.

Zweite Auflage.

Von **Oscar Horn.**

Mit 20 Abbild. 27 Bog. Oct. In Orig.-
Einb. **3 fl. = 5 M. 40 Pf.**

VII. Handbuch des Reit-Sport.

Zweite Auflage.

Von **Leop. v. Heydebrand u. d. Lasa.**
Mit 45 Abbild. 18 Bog. Oct. In Orig.-
Einb. **3 fl. = 5 M. 40 Pf.**

VIII. Handbuch des Hunde-Sport.

Von **Oscar Horn.**

Mit 28 Abbild. 20 Bog. Oct. In Orig.-
Einb. **3 fl. = 5 M. 40 Pf.**

IX. Handbuch des Alpinen-Sport.

Von **Julius Meurer.**

Mit 7 Abbild. und einer grossen Karte
der Alpen. 21 Bog. Oct. In Orig.-
Einb. **3 fl. = 5 M. 40 Pf.**

X. Handbuch des Fahr-Sport.

Von **Leop. v. Heydebrand u. d. Lasa.**
Mit 35 Abbild. 19 Bog. Oct. In Orig.-
Einb. **3 fl. = 5 M. 40 Pf.**

XI. Handbuch des Luft-Sport.

Von **Franz Taubert.**

Mit 42 Abbild. 20 Bog. Oct. In Orig.-
Einb. **3 fl. = 5 M. 40 Pf.**

XII. Handbuch des Damen-Sport.

Von **Leop. v. Heydebrand u. d. Lasa.**
Mit 66 Abbild. 26 Bog. Oct. In Orig.-
Einb. **3 fl. = 5 M. 40 Pf.**

XIII. Handbuch des Radfahr-Sport.

Technik und Praxis des Fahrrades
und des Radfahrens.

Von **Moriz Band.**

Mit 120 Abbild. 22 Bog. Oct. In
Orig.-Einb. **3 fl. = 5 M. 40 Pf.**

A. Hartleben's Verlag in Wien, Pest und Leipzig.

KOLEKCJA
SWF UJ

A.

39

Biblioteka Gl. AWF w Krakowie



1800046935