



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Handbuch des Damen-Sport

Heydebrand und der Lasa, Leopold von

Wien [u.a.], 1886

Das Bootfahren.

[urn:nbn:de:hbz:466:1-61140](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-61140)

DAS BOOTFAHREN.

DAS BOOTFAHREN



rsprünglich war das Ruder die alleinige treibende Kraft, durch welche die Aegypter, das älteste Culturvolk, von dem uns geschicht-

liche Nachrichten aufbehalten sind, und die bereits Schiffe erbauten, diese in Bewegung setzen konnten. Trotzdem ist der Rudersport, oder das Rudern zum Zwecke des Vergnügens und der Körperstärkung, doch erst ein Kind der Neuzeit, welches sich bezüglich der Herren aber überraschend schnell ausgebildet und gekräftigt hat, dessen Lebensfähigkeit als Sport der Damen jedoch als sehr problematisch angesehen werden muss. Wirft man einen Blick zurück auf die Entwicklung des Ruderns, so findet man, dass alle Völker, welche Boote, beziehungsweise Schiffe, zur Vermittelung des Verkehrs benutzten, nur auf das Befahren der Flüsse, Seen und der Meeres-

küste beschränkt waren, bis die Erfindung des Compasses im Anfange des 14. Jahrhunderts eine weitere Entfernung vom Lande und das Durchkreuzen des Oceans ermöglichte. Solange bediente man sich der flachen, zur Küstenschiffahrt geeigneten Galeere, welche je nach der Grösse mit einer angemessenen Anzahl von Rudern versehen war. Schon zur Zeit Alexander des Grossen baute man Schiffe mit 10 bis 20 Ruderreihen an jedem Bord, und das grösste derartige bekannte Fahrzeug liess Ptolemäus Philopator mit vierzig Reihen zu 100 Rudern an jeder Seite erbauen. Die Arbeit an den Rudern wurde im Alterthum allein von Sklaven verrichtet und in keinem der alten Schriftsteller ist auch nur eine Erwähnung zu finden, welche darauf hindeutete, dass jemals das Rudern von den Freien zum Vergnügen, zum Wettkampfe oder als eine körperliche Uebung betrieben worden sei. Selbst in der Schilderung, die Virgil in seiner „Aeneide“ über ein Wettrudern bringt, welches er seinen Helden aus Troja zur Verherrlichung des Festes veranstalten lässt, ist wohl der Enthusiasmus des anwesenden Volkes sehr lebhaft geschildert, aber die Ruderer gehörten nicht den bevorzugten Classen an. Das Rudern war auch zur Zeit der Römer nur eine Arbeit der Sklaven und wurde niemals wie das Fechten, Reiten, Fahren zu einer noblen Leibesübung der Vornehmen, oder gar der Damen gemacht. Auch im Mittelalter mussten noch Kriegs-

gefangene und Verbrecher die Ruder der Galeeren führen, welche die Reichthümer der italienischen Handelsrepubliken in die Häfen des Mittelmeeres brachten. Die Sitten und Gebräuche sind eben in den verschiedenen Zeiten und bei den verschiedenen Völkern ganz andere und voneinander abweichende; können doch Morgenländer heute noch nicht begreifen, dass die abendländischen Herren und Damen den Tanz als eine Unterhaltung selbst ausführen, während sie denselben nur für eine Arbeit halten, welcher sie, wenn sie von Sklavinnen gegen Bezahlung ausgeführt wird, mit Vergnügen zuschauen.

Zur Zeit der Blüthe Venedigs als Seemacht wurden dort im Beginne des 14. Jahrhunderts zuerst Regatten abgehalten, welche vom hohen Rath zu dem wichtigen Zwecke in Scene gesetzt wurden, um die Jugend zur Seetüchtigkeit anzuspornen. Diese venetianischen Wettkämpfe in den Ruderbooten gestalteten sich zwar zu Nationalfesten, aber an der activen Ausübung betheiligte sich nicht etwa die vornehme Jugend, sondern nur Fischer und Schiffer, und der Adel begnügte sich mit einer Beisteuer zu den auszusetzenden Preisen.

Im 16. Jahrhundert wurden in der damals mächtigen Reichsstadt Nürnberg alljährlich sogenannte Fischerstechen auf der Pegnitz abgehalten, welche stets mit einem Wettrudern, jedoch nur der Handwerksgesellen, verbunden waren.

Selbst in England, der Mutterstätte aller Sports, waren die ersten Wettkämpfe in Ruderbooten im Anfange des 18. Jahrhunderts allein für Schiffsleute, und zwar mit der Beschränkung bestimmt, dass dieselben nur im ersten Jahre nach ihrer gewerblichen Freisprechung daran theilnehmen durften. Ein Schauspieler Thomas Doggett setzte als Preis zu dem ersten dieser Wettkämpfe im Jahre 1715 einen rothen Rock aus, welcher zum Andenken an die Vereinigung des Hauses Braunschweig mit der englischen Dynastie ein silbernes Abzeichen mit dem weissen Pferde von Hannover trug. Dieses Rennen, welches das Sculler-race um Doggett's Coat and Badge genannt wurde, hat sich seit seiner Gründung bis auf den heutigen Tag, also nun bereits länger als anderthalb Jahrhunderte erhalten und wird alljährlich am 1. August heute noch, wie damals, unter der Leitung der Genossenschaft der Londoner Fischhändler auf der Themse von der London Bridge aus in Scene gesetzt.

Einen besonderen Werth scheint man diesem Wettrudern jedoch nicht beigelegt zu haben, denn aus den ersten 75 Jahren seines Bestehens fehlen alle Nachrichten über dasselbe.

Der erste darauf bezügliche Bericht datirt aus dem Jahre 1791 und aus diesem geht hervor, dass dieser Wettkampf keine offene Concurrrenz nach den heutigen Begriffen war. Da nämlich nach den Bestimmungen trotz der in grosser Zahl alljährlich

einlaufenden Anmeldungen nur sechs Personen um den Preis rudern dürfen, so wurden diese aus Gerechtigkeitsrücksichten durch das Los bestimmt. Auf diese Art verfuhr man zwar sehr gerecht, aber man erreichte nur nicht den Zweck, den besten Ruderer zu ermitteln — wenn man überhaupt damals schon den Zweck einer Prüfung der körperlichen Kraft und Geschicklichkeit im Auge hatte — indem die Ausgelosten sehr wohl von sehr untergeordneter Leistungsfähigkeit sein konnten. Zu bewundern ist aber, dass die sonst so praktischen Engländer selbst später, wo man sicher den Zweck verfolgte, dennoch den alten Modus bis 1873 beibehielten, vielleicht aus conservativen Rücksichten und aus Pietät gegen die von den Gründern getroffenen Bestimmungen. Seit zwölf Jahren werden aber durch öffentliche Vorprüfungen im Rudern in Abtheilungen die sechs besten von den zur Theilnahme Angemeldeten ermittelt, und unter diesen Sechs wird dann ganz nach den alten Bestimmungen in breiten Booten der Kampf um den Preis ausgefochten und für jeden der sechs Theilnehmer ist ausserdem noch ein kleinerer Preis als Andenken bestimmt.

Wie der Engländer überhaupt an jedem neu auftauchenden Sport, wenn er erst Grund und Boden gefasst hat, leicht Geschmack findet, so hatte sich das Rudern aus der Concurrenz der jungen Watermen schon zu Ende des vorigen Jahrhunderts

zu einem fashionablen Amateur-Sport emporgeschwungen und vollkommen eingebürgert, aber trotzdem sind uns aus jener Zeit nur sehr spärliche Nachrichten und fast gar keine auf das Rudern als Sport bezügliche positive Daten aufbehalten worden. Man kennt wohl aus der Mitte des vorigen Jahrhunderts die Namen einiger Ruder-Clubs, man weiss auch, dass 1775 eine grosse Regatta auf der Themse abgehalten wurde, aber man hat weder bestimmte Angaben über die Leistungen, noch eine ausführliche Beschreibung dieses Wettruderns aufzufinden vermocht.

Seit dem Jahre 1813 erscheint in Westminster das Journal „Water Ledger“, welches das Rudern und den Wassersport im Allgemeinen behandelt, und seit dieser Zeit hat man auch genaue Berichte über die Wettfahrten in Booten, über alle neuen Erfindungen, welche im Gebiete des Wassersport gemacht werden und überhaupt über alles, was von Interesse für die Ruderer sein kann.

Bald darauf begannen auch die Ruderkämpfe der englischen Schulen untereinander und dieser Sport erlangte solche Popularität, dass er von der englischen Jugend der besseren Classen allgemein betrieben wurde und sich die ganze Nation männlichen und weiblichen Geschlechts für die verschiedenen Clubs und deren Leistungen interessirte. 1829 fand das erste Bootrennen zwischen den Besuchern der Universitäten Oxford und

Cambridge statt. Nach den von den Theilnehmern gewählten Farben, Oxford dunkelblau und Cambridge hellblau, erhielten sie im Volksmunde die Bezeichnung der „Dark blues“ und der „Light blues“, welche sich bis auf den heutigen Tag erhalten hat. Dieser Ruderkampf der Universitäten hat sich im Laufe der Zeit zu einem allgemeinen Festtage in England gestaltet, an welchem in ähnlicher Weise wie zu dem nationalen Wettrennen der dreijährigen Vollblutpferde, dem Derby zu Epsom, ganz London auf den Beinen ist. Ob die Dark oder die Light blues die Meisterschaft im Rudern erringen werden, ist für die Engländer, vornehm und gering, ein Ereigniss von eben solcher Bedeutung wie die Frage, ob „Melton“ oder „Paradox“ das Derby gewinnen wird. Der eventuelle Ausgang dieser Wettkämpfe wird schon wochenlang vorher discutirt und zur Bekräftigung der verschiedenen Ansichten werden Hunderttausende in Wetten angelegt.

So phlegmatisch der Engländer im Allgemeinen auch ist, so giebt es doch gewisse Sachen, für welche sich das ganze Volk erwärmt; zu diesen gehört der Sport, und zwar in erster Linie der Renn- und Rudersport. Die Behauptung, dass jeder Engländer und jede Engländerin den Namen des Pferdes, welches das Derby gewann und die Farbe der Mannschaft, die aus dem Universitäts-Bootsrennen als Sieger hervorging, in jedem Jahre genau kennt, ist nicht übertrieben, und bei einer in dieser

Art ausgeprägten Leidenschaft für den Sport ist es auch kein Wunder, dass sich dort mehr Damen mit der activen Ausübung verschiedener Sportzweige befassen als auf dem Continente, wo man erst in der neuesten Zeit den günstigen Einfluss des Sport auf die Gesundheit des Leibes und der Seele für das männliche wie für das weibliche Geschlecht erkannt hat. Wenn das Rudern in Deutschland und Oesterreich auch nicht in gleichem Masse an Ausdehnung gewonnen hat wie in England seit Einführung der Wettkämpfe der Universitäten, so ist der Aufschwung, den dieser Sport im letzten Decennium nahm, doch immerhin ein sehr erfreulicher und es ist zu hoffen, dass sich auch die hiesigen Damen nach und nach in ähnlicher Weise für das Rudern erwärmen werden, wie es die Engländerinnen bereits gethan haben. Gerade das Rudern wird von den Aerzten als eine sehr gesunde und stärkende Körperübung für die Ausbildung der Brust empfohlen. Nicht allein in England selbst, sondern auch in denjenigen Gegenden des Continents, die mit Vorliebe von den Engländern bereist werden, wie der Rhein und die Schweiz, sieht man häufig englische Damen persönlich die Ruder führen.

Wenn die Damen bei den öffentlichen Regatten die nervigen Arme der Ruderer und deren sonnegebräunten Nacken, Gesichter und Hände betrachten, so darf man sich eigentlich nicht wundern, dass

diese Sachen, die wohl als eine Zierde für den kräftigen Mann anzusehen sind, aber nicht als ein Schmuck für zarte Damen gelten, diese nicht gerade zum Betriebe eines Sportzweiges reizen, bei welchem sie kaum vermeidlich sind. Allerdings ist dabei im Auge zu behalten, dass die Ruderer, welche sich zur Theilnahme an Regatten vorbereiten, sich einer so andauernden Arbeit in der auf dem Wasserspiegel besonders brennenden Sonne unterziehen und ihre Armkräfte zu den an sie gestellten Anforderungen auf das höchste ausbilden müssen, wie es Damen nie aushalten würden, und dass diese Art von Training selbst für solche Damen, welche dem Rudersport mit besonderer Vorliebe zugethan sind, doch ganz zwecklos wäre, da sie sich wohl niemals zu einem Ruderkampf vorzubereiten beabsichtigen. Der Rudersport hat für Damen eben ein anderes Ziel und einen anderen Zweck als für Herren. Für das weibliche Geschlecht soll er zwar auch stärkend und die Gesundheit fördernd sein, es sollen aber nicht die Muskeln und Sehnen auf das äusserste angespannt und zum Kampfe ausgebildet werden, sondern die rudernden Damen suchen in diesem Sport nur eine den Grenzen der Kräfte ihres Geschlechtes angemessene und ihrer persönlichen Neigung angepasste, sehr gesunde und kräftigende körperliche Uebung in freier Luft.

Bei einer solchen Uebung kann aber sehr wohl der weisse Arm durch einen leichten, weiten Aermel,

die zarte Hand durch einen bequemen dünnen Handschuh und das reizende Gesicht durch einen angemessen grossen Hut und eventuell auch durch einen farbigen Schleier gegen die brennenden Sonnenstrahlen geschützt werden. An der Meeres-



küste findet man junge Mädchen in reizenden Ruderco-
stümen, welche dem Zwecke vollkommen entsprechen. Sie tragen glatte, weite Röcke aus Zephyr und Satinette in Roth und Marineblau; Matrosenblousen mit umgeschlagenem Kragen und faltigen, losen Aermeln, die im Gelenk mit einer Manchette zusammengehalten werden.

Man garnirt diese Anzüge je nach der Farbe mit weissen und rothen Mohairborten; um die Taille schlingt sich lose eine breite Echarpe aus Kaschmir, mit den Gallons übereinstimmend; in den Ecken des Matrosenkragens und auf dem rechten Oberärmel werden Anker in erhabener Arbeit eingestickt. Den Kopf bedeckt eine allerliebste kleine Mütze aus

rothem Zephyr oder Tricot, die mit vielem Chic arrangirt, an der Seite einen Anker aus Metall aufweist und junge Gesichter reizend kleidet, oder sie tragen auch wohl breite, gegen die Sonne schützende Strohhüte mit wallendem Schleier.

Eine Vorbedingung für jede Dame, welche beabsichtigt, sich in einem Boote auf das Wasser zu begeben, ist unbedingt die vorhergehende Erlernung des Schwimmens, denn ein Umwerfen des Bootes, ein Kentern, liegt immerhin in der Möglichkeit, und in einem solchen Unglücksfalle ist die Lebensgefahr für eine des Schwimmens kundige Dame unleugbar eine geringere als für diejenige, welche diese Kunst nicht erlernt hat. Wenn auch die Kleidung unter allen Umständen ein grosses Hinderniss für die Schwimmerin bildet, so wird es ihr in den meisten Fällen doch gelingen, sich bis zur Ankunft hilfreicher Hände über Wasser zu halten, umsomehr, als eine Schwimmerin nicht leicht die Geistesgegenwart durch einen unfreiwilligen und unvorhergesehenen Sturz ins Wasser verliert und weit eher das umgestürzte Boot als eine willkommene und hilfreiche Stütze benutzen wird, als diejenige Dame, welche, des Schwimmens unkundig, in der Gefahr des Ertrinkens sich gar nicht im Wasser zu benehmen weiss. Die österreichischen und die deutschen Ruder-Vereine nehmen statutenmässig gar keinen Herrn als Mitglied auf, welcher nicht ein ausgebildeter Schwimmer ist, und

diese Bestimmung in den Statuten, die von erfahrenen und besonnenen Ruderern verfasst und von den Behörden begutachtet und genehmigt sind, müsste schon ein unbedingt zu beachtender Wink für jede Dame sein, welche den Rudersport auszuüben gedenkt.

Nachdem oben bereits angedeutet wurde, dass die eigentliche und schwere Arbeit im Ruderboot, welche zur Betheiligung an den Regatten ein unerlässliches Erforderniss ist, nicht als Rudersport für Damen angesehen werden kann, weil diese Ausdauer und Kräfte bedingt, welchen das weibliche Geschlecht nicht gewachsen ist, so bleibt die Frage nach der Art und Weise des Ruderns für Damen eine sehr natürliche, deren Beantwortung wir dahin geben möchten, dass wir für eine Dame, welche allein zu rudern beabsichtigt, das Canoe für besonders geeignet erachten, und dass wir bei einem gemeinschaftlichen Rudern von zwei oder mehreren stets eine Begleitung von Herren empfehlen.

Das Canoe ist das leichte, von den Eskimos und den Bewohnern des amerikanischen Nordens aus einem Baumstamme oder aus Rinde und Thierhaut hergestellte Fahrzeug, welches entweder mit einer Canoepaddel, einem leichten Ruder mit einer Schaufel an jedem Ende, oder auch durch ein Segel bewegt wird.

Die Canoes, welche jetzt nicht mehr in der rohen Weise hergestellt werden, wie von den Völ-

kern im Naturzustande, die sich ihrer zum Fischfang und zur Jagd auf mit Schilf und Rohr bedeckten Wasserflächen bedienen, sind die zierlichsten der Ruderfahrzeuge und haben mit geringen Abweichungen die Form der Original-Canoes der Wilden beibehalten. Durch Aufsetzen von Seitenplanken haben die russischen Lootsen der Ostsee aus ihnen ein sicheres und für den kurzen Seegang jener Gewässer sehr geeignetes Boot herzustellen verstanden.

Da nun das Canoe von grosser Leichtigkeit und ganz flach ist, demungeachtet aber den Wellenschlag sehr gut verträgt, indem es wie eine Nusschale über die Wogen fortgleitet, und da ausserdem die Handhabung der Paddel leicht zu erlernen und nur wenig anstrengend ist, so eignet sich diese Art von Boot sowohl an der Meeresküste, wie auf Binnengewässern ganz besonders für den Rudersport der Damen.

Wenn die Ruderer das Canoe auch nicht für gleichberechtigt mit dem Rennboote halten, so hat sich dasselbe doch grosser Beliebtheit sowohl in England wie in Amerika, also gerade bei diesen beiden seefahrenden Nationen par excellence, zu erfreuen, und Sportsmen beider Länder haben schon sehr bedeutende Strecken auf Binnengewässern und zur See mit solchen Fahrzeugen zurückgelegt.

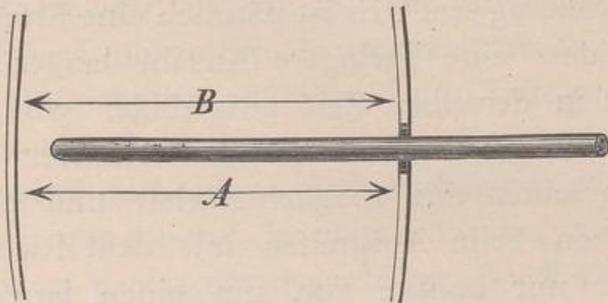
Die Dame hat, wie schon wiederholt erwähnt, nicht die höchstmögliche Leistung in der Kraft-

entwicklung und Schnelligkeit zu erlangen, sie muss in erster Linie die ästhetische Seite des Ruderns, den Stil, im Auge haben, umsomehr, als bei der correcten Ausführung der Ruderbewegungen die Arm-, Brust-, Rücken- und Beinmuskeln in Thätigkeit kommen, mit deren Entwicklung die Kräftigung des Herzens und der Lunge in enger Verbindung steht.

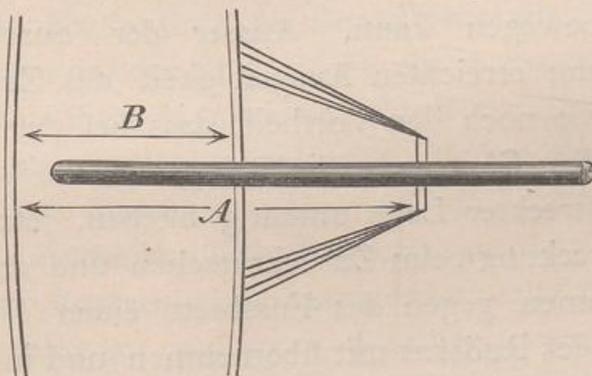
Wenn der Rudersport der Damen sich auch nicht auf die Arbeit im Rennboote erstreckt, so dürften einige kurze erläuternde Bemerkungen über dieses so recht eigentliche Handwerkzeug der Ruderer Denjenigen nicht unwillkommen sein, welche sich speciell für diesen Sport interessiren, ohne dass sie bei dem beschränkten Raum eine erschöpfende Behandlung des Themas erwarten können.

Die ersten Sportboote waren so breit, als es die Länge des Innenhebels des Ruders oder Riemens, dessen Stützpunkt auf der Bordwand lag, und welche im richtigen Verhältniss zur Länge des ganzen Ruders stehen musste, verlangte; erst die im Jahre 1830 gemachte Erfindung des „Outriggers“ (Aussenträgers), eines eisernen Gestelles, durch welches das Ruder seinen Stützpunkt ausserhalb des Bootes erhält, machte die Breite des Bootes unabhängig von der Länge des Innenhebels des Riemens. Wenn die Länge des Innenhebels A auch dieselbe blieb, so konnte die Breite des Bootes B jedoch so schmal gemacht werden, dass sie eben

nur zum Sitz des Ruderers genügte. In Folge dessen konnte man leichtere und hinsichtlich der Schnelligkeit leistungsfähigere Boote bauen. Die Leichtigkeit wurde noch erhöht, indem man die Boote anstatt „geklinkert“, aus übereinandergreifenden Planken,



aus gebogenen dünnen Fournieren von Cedern- und Mahagoniholz, in neuester Zeit sogar aus Papier



herstellte, und dieses letztere Material, welches jetzt in Amerika ausschliesslich für Rennboote verwendet wird, hat ausser der grösseren Billigkeit noch den Vortheil, dass Boote aus Papier nicht durch den Temperaturwechsel und durch die Einwirkungen von Sonne und Wasser leiden, dass sie keine Risse bekommen, mehr Festigkeit als Boote aus Holz

besitzen und im Falle von Beschädigungen leichter zu repariren sind.

Eine weitere und wichtige Neuerung im Bootbau und im Rudern war die 1857 von einem Amerikaner gemachte Erfindung des beweglichen Sitzes „Sliding seat“. Es ist nämlich eine Erfahrungssache, dass eine geringere Anzahl langer Ruderschläge in derselben Zeit ausgiebiger wirken, als eine grössere Zahl kurzer. Der Ruderer machte deshalb seinen Sitz möglichst glatt und glitt auf demselben beim Ausgreifen mit dem Riemen so weit er nur konnte vor, um einen langen Zug machen zu können. Der „Sliding seat“ ist nun eine Sitzbank, welche sich in geölten Nuten vor- und zurückbewegen kann. Ausser der durch diese Erfindung erreichten Ausgiebigkeit des Zuges gewährt sie noch den Vortheil, dass bei der Anwendung des Gleitsitzes die Beine, welche sonst in fast gestreckter Lage unthätig blieben, jetzt durch ihre Streckung beim Zurückrutschen und durch ihr Anstemmen gegen das Fussbrett einen Theil der Arbeit des Ruderns mit übernehmen und in diesem Masse die anderen Muskeln entlasten.

Durch die Erfindung der Steuereinrichtung ohne einen besonderen Steuermann, das „Non coxwain-System“, indem einer der Ruderer vermittelst der Füsse das Steuer führt, war es wiederum möglich, die mehrrudrigen Boote von dem Gewicht der einen überflüssig gewordenen Person zu befreien.

Weitere Verbesserungen bestehen in der Einführung der drehbaren Gabeln zum Einlegen der Ruder, „Swivel Rowlocks“, welche ein sicheres Auflegen für die Riemen gewähren und beim langen Ausgreifen für dieselben nicht so viel Spielraum haben müssen als die festen Rowlocks; ferner durch die Einführung des sogenannten Windsegels, einer Holzscheibe auf dem Bug, welche das Abtreiben des Bootes aus seinem Course durch den Seitenwind verhindert, und schliesslich durch die Stellung des Blattes in einem Winkel zur Ruderstange, so dass trotz der schrägen Lage des Ruders die obere Kante des Blattes doch mit der Oberfläche des Wassers parallel läuft.

Die Eintheilung der Boote geht aus dem Vorstehenden in der Hauptsache schon hervor, indem man dieselben, je nachdem die Ruder ihren Stützpunkt auf der Bordwand oder auf dem Eisengestell ausserhalb finden, in „inrigged“- und „outrigged“-Boote eintheilt. Für Rennzwecke ist nur die letztere Kategorie in Verwendung, als Uebungsboote und zu grösseren Ausflügen, vornehmlich mit Damen, bedient man sich der ersten Art.

Bei beiden Bootarten unterscheidet man ferner nach der Anzahl der Ruder: Achtriemer, Sechstriemer, Viertriemer und Zweiriemer und in diesen Booten führt jeder Ruderer nur einen Riemen; ein Boot, in welchem ein Ruderer mit zwei Riemen arbeitet, heisst ein Scullerboot, der Ruderer ist der „Sculler“

und die Ruder sind die „Sculls“. Ausnahmsweise giebt es auch Double- und Triple-Scullerboote, in denen beziehungsweise zwei oder drei Herren mit je zwei Riemen rudern.

Ferner hat man auch noch „Gigs“ und diese unterscheiden sich von den Rennboten, dass sie hinten ein stumpfes Querholz, senkrechte Wände und einen senkrechten „Vordersteven“ haben. Es giebt Outrigged- und Irrigged-Gigs und auch diese unterscheiden sich wieder nach der Zahl ihrer Ruder. Endlich hat man noch offene und gedeckte Outriggers, bei letzteren lässt man den Rand, um sie so leicht als möglich herstellen zu können, nur sehr wenig über das Wasser hervorragen, deckt den vorderen und hinteren Theil zum Schutz gegen hineinschlagende Wellen mit Wachleinwand ein und dem mittleren Theil, in welchem der Ruderer sitzt, giebt man einen höheren Rand, den sogenannten „Wash-Board“.

Der vordere Theil des Bootes heisst „Bug“, der hintere „Stern“ und der mittlere, in welchem die Ruderer und der Steuermann ihre Plätze haben, heisst „Midships“. Sieht man nach dem Bug, so hat man rechts den Steuerbord und links den Backbord.

Die Construction der Boote dürfen wir in einem für Damen bestimmten Buche wohl füglich übergehen, denn bis zum Bootbau wird sich doch kaum die Vorliebe für den Rudersport bei einer derselben ausdehnen.

Das Rudern.

Ein richtiger Sitz im Boote ist die erste und unerlässliche Bedingung für ein correctes Rudern und bietet gleichzeitig die möglichste Erleichterung bei einer Anstrengung zu einer grossen Leistung. Die Anfängerin lässt man das Rudern, nachdem sie sich die richtige Haltung auf einem Sessel ohne Lehne am Lande angeeignet hat, in einem Boote mit festem Sitz erlernen, und glauben wir beim Rudern der Damen vom Sliding seat überhaupt



Abstand nehmen zu können, weil diese Erfindung eigentlich nur zur Erzielung der grössten Schnelligkeit im Ruderwettkampf dient, an welchem sich das schöne Geschlecht doch nicht persönlich mitwirkend betheiligt.

Die Dame nimmt in aufrechter Haltung bequem auf dem Rudersitz Platz, so dass beide Schultern in gerader Linie stehen und keine derselben hervorragt. Die Füsse werden mit geschlossenen Fersen, während die Kniee möglichst weit geöffnet und

leicht gebogen sind, mit sonst gestreckten Beinen gegen das Fussbrett gestemmt. Brust und Leib sind vorzustrecken, dagegen das Kreuz einzuziehen. Nur in dieser Stellung ist eine gleichmässige Anspannung der Muskeln und ein regelmässiges Functioniren von Herz und Lunge zu erreichen.

Das Ruder wird mit der Aussenhand am äussersten Ende, jedoch ohne dass ein Theil der Hand über dasselbe hinausragt, und mit der anderen in angemessener Entfernung ergriffen, so dass bei der Streckung die Arme in gerader Linie vom Körper abstehen. Die vier Finger jeder Hand ruhen fest auf dem Ruder, die Daumen umfassen dasselbe auf der unteren Seite. Beim Beginn des Zuges müssen die ausgestreckten Arme ohne eine Krümmung des Ellbogen- oder Handgelenkes wie eine Zugstange wirken, damit die Gelenke so wenig wie möglich angestrengt werden.

Die Bewegung des Ruders besteht im Ausgreifen und im Zuge. Die dazu nothwendige Bewegung des Oberkörpers, das Schwingen, muss so regelmässig sein, wie der Gang des Pendels an der Uhr. Nirgends darf es einen Ruhepunkt geben; in dem Moment, wo die Vorwärtsbewegung beendet ist, beginnt auch schon der Zug, und umgekehrt mit der Vollendung des Zuges das Vorwärtsschwingen. Das Vorgreifen hat ohne Krümmung des Oberkörpers langsam und gleichmässig zu geschehen, indem dieser sich so weit als möglich

nach vorwärts zwischen die geöffneten Kniee neigt. Beim Ende des Zuges darf der Oberkörper nur wenig über die Senkrechte nach rückwärts gebracht werden. Das Vor- und Rückwärtsschwingen des Körpers muss unabhängig von der bogenförmigen Bewegung der Hände in einer parallelen Linie zur Längsachse des Bootes ausgeführt werden, weil ein Abweichen von dieser Richtung ein Rollen des Bootes verursachen muss. Die Hände müssen dagegen einen Bogen beschreiben, weil sie das Ruder umfasst halten, welches sich um den festen Auflagepunkt im Rowlock dreht. Vor Beginn des Zuges müssen die Arme vollkommen gestreckt sein. Bei Beginn des Zuges, sobald sich das Blatt ins Wasser senkt, werden die Füße fest gegen das Trittbrett gestemmt, der Körper leicht vom Sitz gehoben und mit seiner ganzen Schwere in das Ruder gelegt, welches mit seinem Blatt den erforderlichen Widerstand im Wasser findet, um das Boot vorwärts zu bewegen. Dieses Zurückschwingen des Körpers muss möglichst schnell, jedoch ohne Ruck geschehen.

Rudern zwei oder mehrere Personen in einem Boote zusammen, so beruht die Hauptsache darin, dass alle Bewegungen gleichmässig und genau gleichzeitig ausgeführt werden; wenn von Einem eine Verzögerung auch nur von einem Bruchtheil einer Secunde stattfindet, so hat das schon ein Seitwärtsneigen des Bootes und eine empfindliche

Beeinträchtigung der Schnelligkeit zur Folge. Durch den ersten Theil des Zuges erhält das Boot seine Vorwärtsbewegung, im zweiten Theile wird das Ruder aus dem Wasser gehoben und der nächste Zug vorbereitet. Die Ruder werden genau senkrecht und gleichzeitig mit der ganzen Blattfläche ins Wasser getaucht, jedoch nur so tief, dass der obere Rand mit der Oberfläche des Wassers abschneidet. Nach dem vollendeten Zuge werden die Ellbogen an den Oberleib herangezogen, ohne diesen etwa vorzubeugen, gleichzeitig werden die Hände niedergedrückt und dadurch das Ruder aus dem Wasser gehoben und durch ein Abbiegen des Handgelenkes wird das Blatt aus der senkrechten Lage in eine horizontale gebracht, weil es in dieser beim Vorgreifen die Luft und eventuell die Wellen leichter durchschneidet.

Alle diese Bewegungen des Ruders müssen in einem Flusse ohne jede Pause ausgeführt werden, denn die Stetigkeit der ganzen Bewegung ist ein Hauptforderniss zur Erzeugung einer gleichmässigen Geschwindigkeit, und jeder Ruck ist zu vermeiden, weil er ein Rollen des Bootes verursacht, welches seinerseits wieder die Schnelligkeit beeinträchtigt.

Anfänger kommen dadurch leicht in Verlegenheit, dass sie nach Beendigung des Zuges das Blatt nicht schnell genug aus dem Wasser heben, oder das Drehen des Ruders bereits beginnen, während

sich das Blatt noch im Wasser befindet. Dieser Fehler wird ein „Krebsfang“ genannt. Bei einer grossen Fahrgeschwindigkeit kann der betreffende Ruderer durch einen Krebsfang über Bord geworfen werden, oder es kann etwas zerbrechen; ist aber die Schnelligkeit der Fahrt nicht so gross, so wird durch das zurückgehaltene Ruder das Boot doch immer ins Schwanken und aus seinem Curs gebracht. Die einzige Hilfe bei einem Krebsfang ist, das Ruder schnell aus dem Rowlock zu heben, aus dem Wasser zu ziehen und von neuem wieder einzulegen.

Will man das Boot rückwärts bewegen, so werden die Ruderbewegungen genau in derselben Weise, aber in umgekehrter Reihenfolge ausgeführt und diese Manipulation nennt man „Streichen“. Zu kurzen Wendungen lässt man das, beziehungsweise die Ruder der einen Seite „streichen“, während die der anderen rudern. Die Wendung geschieht dann so, dass die Rudernden die auswendige Seite des zu beschreibenden Kreises bilden.

Die schwierigste Art des Ruderns ist die Führung des Bootes durch eine Person mit zwei Rudern, das „Sculling“; aber dieses sowohl, wie das Steuern eines mit mehreren Personen bemannten Bootes, welches eine genaue Kenntniss des Fahrwassers, grosse Ruhe und eine sichere Uebersicht und schnelle Beurtheilung der Verhältnisse voraussetzt, dürfte kaum von Damen ausgeführt werden.

Segeln.

Der Mangel an der physischen Kraft, welche dazu gehört, schon bei mässigem Winde mit dem Segel zu manipuliren, verbietet es den Damen, sich in einem kleinen Boote allein an das Steuer zu setzen und das Segel zu richten. Für einen kräftigen und des Segelns kundigen Herrn ist dieser Sport oft von grossem Interesse, Damen müssen aus dem vorangeführten Grunde aber darauf verzichten, und wenn sie eine Neigung für den Segelsport haben, sich damit begnügen, in Gemeinschaft mit Herren in einem Boote unter Segel die Fläche eines grösseren Landsees oder die Wellen des Meeres zu durchkreuzen. Die amerikanischen Damen begnügen sich nun zwar nicht damit, als Zuschauerinnen vom Lande aus oder auch auf den Yachten den Regatten beizuwohnen, sondern sie betheiligen sich sogar thatsächlich an der Führung und Bedienung der Fahrzeuge. Fast jeder der überseeischen Segelclubs veranstaltet jährlich ein oder zwei „Damentage“. Die Besatzung der Yachten ist dann eine derartig gemischte, dass sie zur Hälfte aus Damen, zur anderen Hälfte aus Herren besteht. Wer aber bei plötzlichem Einsetzen einer starken Brise das nothwendig gewordene eilige Reffen eines Segels mit angesehen oder gar bei einem solchen persönlich mitgewirkt hat, muss die Ueberzeugung gewonnen haben, dass zu einem solchen Geschäfte physische Kräfte erforderlich sind, über welche Damen nicht

gebieten, und dass die liebenswürdigen Begleiterinnen, wenn sie in einem solchen Momente, wo allerdings alle an Bord befindlichen Kräfte in Anspruch genommen werden, mit anfassend wollten, mehr im Wege sein, als nützen würden, da man nicht immer die ihnen schuldigen Rücksichten auf sie nehmen könnte, ohne das Fahrzeug vielleicht in ernste Gefahr zu bringen.

In Amerika sind vor einem solchen Ladies-Tage Putzmacherinnen, Schneider und Schneiderinnen in angestrengtester Thätigkeit, weil die Damen einen ausserordentlichen Werth darauf legen, sich bei dieser Gelegenheit in einer allerdings auch praktischen, aber hauptsächlich hübschen Kleidung in dem geschmackvollen Marineblau mit allen möglichen maritimen Abzeichen zu zeigen. Wenn nun auch nach Ansicht der amerikanischen Herren die Mitwirkung der Damen volle Anerkennung verdient, da sie in Kühnheit und Geschick mit dem stärkeren Geschlecht rivalisiren, so kann ihre Thätigkeit doch immer nur eine durch ihre geringeren Kräfte beschränkte sein, und es kommt ihnen im Ernst wohl weniger auf den Sieg ihres Fahrzeuges, wie auf denjenigen ihrer Toilette an.

Demungeachtet ist aber durchaus kein Grund vorhanden gegen eine Betheiligung der Damen am Segelsport, nur sollen sie nicht persönlich mit Hand anlegen bei dem Setzen und Reffen der Segel und ähnlichen Manipulationen, welche schon die

Kräfte der Männer voll in Anspruch nehmen. Unter dieser Voraussetzung braucht ein für Damen bestimmtes Buch nicht näher auf die Details des Segelns einzugehen, die ausserdem auch einen weit grösseren Raum in Anspruch nehmen würden, als in einem Handbuche des Damensport im Allgemeinen einem einzelnen Sportzweige eingeräumt werden kann.

Um den Damen einen Begriff zu geben, welche Unterhaltungen mit dem Rudern und Segeln, ausser dem Genusse an der Ausübung des Sport selbst, verbunden sind, wollen wir in aller Kürze noch eines Wassercorsos Erwähnung thun, der im Juli 1884 auf der Oberspree bei Berlin zur Ausführung gelangte und der eine Zuschauermenge am Ufer heranzog, dass im wahren Sinne des Wortes kein Apfel zur Erde konnte. Die Wasserfläche der Spree bot ein überaus farbenprächtiges Bild. An der Treptower Insel war die mit Flaggen und farbigen Lampions geschmückte Flottille der Berliner Segler vor Anker gegangen; inmitten des Wassers war eine schwimmende Bühne für die geplanten Aufführungen hergerichtet, und diese umkreisten weit über hundert Ruderboote, zumeist mit Guirlanden und Flaggen geschmückt und mit costümirten Ruderern bemannt. Während des von zwei Militärcapellen ausgeführten Concertes belustigten sich die Teilnehmer am Corso in fröhlichster Weise mit Blumenwerfen und kleinen improvisirten Scherzen, bis kurz

nach 6 Uhr die Aufführungen selbst ihren Anfang nahmen. Zu den auf der Bühne versammelten Ruderern und Seglern stieg die Spree, von der Dahme, Panke, Müggel und anderen Wassergeistern begleitet, dann erschien auch Neptun als Zuschauer des munteren Treibens. Während die ihn begleitenden Götter und Halbgötter, sämmtlich Mitglieder des Berliner Schwimm-Vereines, einen Reigen schwammen und Proben ihrer Kunstfertigkeit im Springen und Tauchen ablegten, vereinigten sich die beiden Rudervereine zu einer Bootparade, welche den Meeresgott so entzückte, dass er als Zeichen seiner Huld einen grossen Wallfisch spendete. Von allen Seiten eilten nun Eskimos in schlanken Skiffs und Wallfischjäger herbei, deren Speerwürfen das gewaltige Thier — ein als Wallfisch montirtes Boot — bald erlag. Stürmischen Beifall erntete ein kleiner Eskimo, der als moderner Jonas einer dem Thiere beigebrachten tödtlichen Wunde entstieg.

Die zweite Abtheilung war der Weltgeschichte um ein oder einige Jahrzehnte vorausgeeilt und zeigte Angra Pequeña bereits zu einer blühenden Colonie entfaltet. Unter Theilnahme von Eingeborenen und Fremden aller Art wurde eben ein Volksfest auf dem Marktplatz gefeiert. Plötzlich brach eine Corsarenhorde herein und überwältigte nach kurzem Kampfe die Einwohner. Im letzten Augenblick erscheint jedoch ein deutscher Kriegsdampfer, welcher die Piraten in die Flucht schlägt,

die Einwohner befreit und unter allseitigem Jubel die deutsche Flagge aufpflanzt.

Inzwischen war der Abend hereingebrochen und auf allen Barken und Yachten wurden nunmehr Lampions und bengalische Feuer entflammt. Auch das Ufer der Insel und die Kirche erglänzten in prächtiger bengalischer Beleuchtung. Den Schluss und den Glanzpunkt des Festes bildete inmitten der strahlenden Umgebung ein lebendes Bild der Germania, welcher die verschiedenen Stände des Volkes ihre Huldigung darbringen.

Das sind Freuden und Genüsse, an denen sich Segler und Ruderer beiderlei Geschlechts theils als Zuschauer, theils als Mitwirkende betheiligen.
