



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

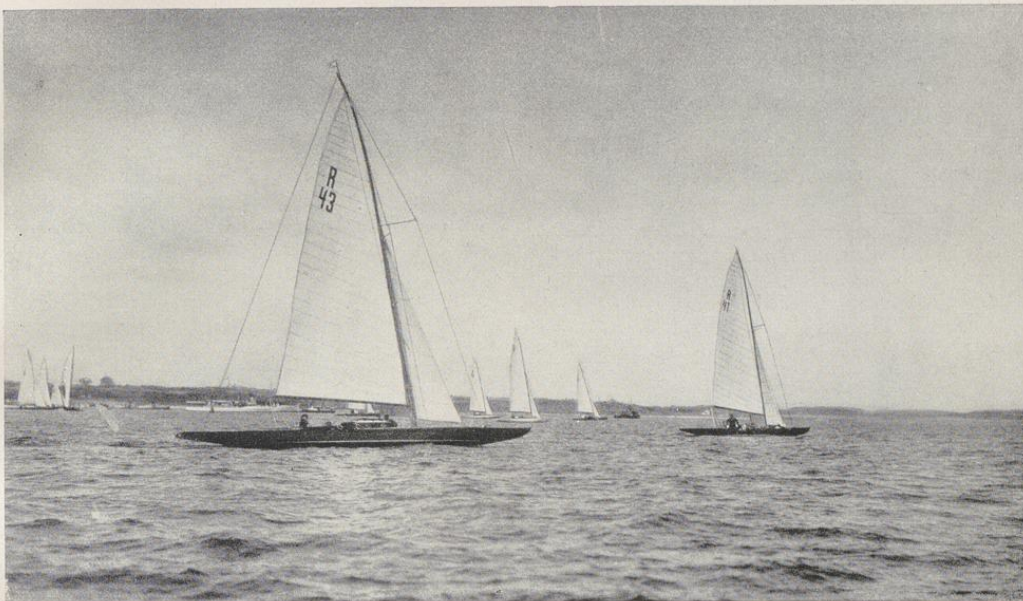
Kiel

Hahn, Wilhelm

Berlin-Halensee, 1926

a) Kieler Wassersport, von Käthe Bruns

[urn:nbn:de:hbz:466:1-96769](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-96769)



Kieler Woche 1926, die 40 qm Schärenkreuzer im Rennen – Phot. Andresen

DAS KIELER SPORTLEBEN

a) Kieler Wassersport

Von Käthe Bruns*)

Kiel als Kriegshafen — Kiel als Schauplatz der Kieler Woche! — So lebt unsere Stadt im Bewußtsein des In- und Auslandes. Was sonst hier geleistet und gearbeitet worden ist, wissen die wenigsten, aber von den großen internationalen Segelsportkämpfen sprach alle Welt. Es ist kein Zufall, daß gerade hier der deutsche Segelsport aufblühte, daß sich alljährlich die besten See- und Binnen-Segler zum Wettkampf versammelten. Wo gibt es eine solche Vereinigung von stromlosem und dabei weiträumigem Binnengewässer mit offener See? Je nach der Windrichtung bietet die Regattabahn landgeschütztes Wasser oder lange Dünung, zuweilen auch krappen Seegang, so daß jedes Fahrzeug sicher sein kann, im Verlauf der Wettfahrten seine guten Eigenschaften zur Geltung zu bringen. Durchblättert man die Akten früherer Kieler Wochen, so findet man stets einen

*) Für den rudersportlichen Teil unter freundlicher Mitwirkung des Herrn Studienrat Mordhorst.

Wechsel von Flaute, Sturm und Mittelbrise, selten muß eine Wettfahrt ausfallen oder verschoben werden, weil die Windverhältnisse zu ungünstig sind. Große und kleine Werften sind jederzeit instande, Schäden in kürzester Zeit zu beseitigen, und vor allem! die stets hilferische Marine hat von Anfang an bis heute die seglerischen Veranstaltungen tatkräftig unterstützt.

Seit wann haben wir überhaupt eine Kieler Woche? Der deutsche Segelsport ist verhältnismäßig jung. 1875 sah die Kieler Förde die erste Segelyacht „Argo“. Im September 1881 wurde zum erstenmal eine Segelregatta veranstaltet, an der sich u. a. der kürzlich verstorbene bekannte Reeder Ivers mit seinem Kutter „Adler“ beteiligte. Zwei Hamburger Herren, Wenzel und Dröge, die häufig Gäste in Schrevenborn waren, gaben die Anregung und trafen im Verein mit Herrn Kapitanleutnant Arenhold und Marineingenieur Seefkow die Vorbereitungen für eine Wettfahrt größeren Stils. Es galt, die wenigen bisher vorhandenen deutschen Fahrzeuge zu einer Reise nach Kiel zu bewegen, ein für jene Zeit mühseliges und gefährvolles Unternehmen. Aber es

glückte und 20 Meldungen bedeuteten einen Erfolg weit über Erwarten. Ein Extrazug aus Hamburg brachte 600 Zuschauer her, außerdem waren alle fahrplanmäßigen Züge überfüllt, und das Gewirr der Begleitfahrzeuge war derartig groß, daß die wettsegelnden Yachten sich kaum zum Start durchkämpfen konnten.

Unter den Startern dieser ersten Kieler Woche 1882 finden wir einen jungen Korvetten-Kapitän Tirpitz, den Träger eines heute historisch gewordenen Namens.

Der Erfolg dieses wassersportlichen Ereignisses ermunterte die Veranstalter, von jetzt ab alljährlich eine Kieler Regatta-Woche abzuhalten und die Gäste kamen bald von nah und fern. 1884 setzte bereits eine starke Beteiligung skandinavischer Yachten ein, 1885 erprobten zum erstenmal Berliner ihr Können auf Salzwasser.

Im Sommer 1888 war der „junge Kaiser“ zur Regierung gekommen und bekundete alsbald sein Interesse an dem neuen Sport durch Stiftung eines Wanderpreises. Seine Königliche Hoheit Prinz Heinrich übernahm das Protektorat über den Marine-Regatta-Verein, der 1891 zum Kaiserlichen Yachtclub umgestaltet wurde und im Verein mit dem Norddeutschen Regatta-Verein bis heute die Veranstaltung als Gastgeber leitet. Jahr für Jahr vervollständigte sich die Kieler Woche, wurde sie Treffpunkt der seglerischen „Spitzen“ und Prüfstein für das Können aller segelsporttreibenden Nationen.

1893 erschien der erste „Meteor“, beteiligte sich zum erstenmal Seine Majestät der Kaiser aktiv an den Wettfahrten, trat zu den sportlichen Veranstaltungen der Glanz des Kaiserhofes, der in den Junitagen Unzählige nach Kiel lockte.

1895 — Kanaljahr! Unvergeßliche Tage für jeden, der sie miterleben durfte, unvergeßlich besonders für die Bürger unserer Stadt. Hunderte von fremden Kriegsschiffen bedecken den Hafen bis hinaus nach Holtenau, 232 Segel- und Dampfyachten tragen dazu bei, das glitzernde Bild zu beleben und zu verschönern.

Einige Zahlen aus dem Jahr 1900 sind bezeichnend für das weitere Wachsen und Werden der Wettfahrten: 468 Meldungen, davon 55 von ausländischen Yachten. 1900 ist das Geburtsjahr der Sonderklasse, die mit 15 Neubauten ihre glanzvolle Laufbahn beginnt, stets mit den kostbarsten Preisen ausgezeichnet wird und durch viele Jahre als Gipfel internationaler Yachtbaukunst und seglerischen Könnens angesehen wird. Prinz Heinrich und die Kaisersöhne kämpfen erfolgreich mit französischen, belgischen, skandinavischen und spanischen Sportkameraden. Die Engländer, obgleich diese Klasse ursprünglich einer englischen Herausforderung ihre Entstehung verdankt, hielten sich fern und traten lieber mit größeren Fahrzeugen auf. Daß ihnen die Entwicklung des deutschen Segelsports und die steigende Bedeutung der Kieler Woche nicht gleichgültig war, bewies der Besuch König Eduards im Jahre 1904. Ihm zu Ehren versammelte sich die gesamte deutsche Heimat-

flotte und forderte zu Vergleichen mit den anwesenden englischen Kriegsschiffen heraus.

1907 konnte die Kieler Woche ihr 25jähriges Jubiläum feiern. An den 220 Segelwettfahrten dieser 25 Jahre hatten sich insgesamt 5969 Yachten beteiligt, von denen 963 fremde Flagge führten. Dazu kamen die internen Wettfahrten für die Boote der Kriegsmarine, die 1720 Meldungen aufwiesen. Die stattliche Zahl von 3378 Ehrenpreisen war zur Verteilung gekommen. Hinter diesen Ziffern aber stehen die nicht zu ermittelnden Verdienstsommen, die Werften, Handwerker, Goldschmiede, Gasthäuser und unzählige andere Gewerbe durch diese Sportwoche und den Fremdenzufluß hatten. Der Goldstrom kreiste und diente besonders dazu, unseren jungen Yachtbau weiter zu entwickeln. Schon hatte eine deutsche Yacht „Felca“ die Franzosen in ihrem eigenen Lande besiegt und den „Pokal von Frankreich“ heimgebracht. Noch ehe die Siegesmeldung hier eingegangen war, hatten die Franzosen bereits die Aufforderung zur Revanche ergehen lassen. Sie scheuten weder Mühe noch Geldmittel und holten sich ihre Revanche in der Kieler Woche 1907 mit einem französischen Neubau, dem die ältere deutsche „Felca“ nicht gewachsen war. Das Boot wurde später verkauft und aus dem Erlös der „Felca“-Preis gestiftet, der wertvollste deutsche Segelpreis und heute unsere am heißesten umstrittene Trophäe.

Immer weiter wuchs sich die Kieler Woche aus, immer mehr Wettfahrten mußten sich in den Zeitraum von knapp acht Tagen hineinpressen lassen, 1911 kamen auch noch Motorboots-Wettfahrten hinzu. Das Programm scholl zum Umfang einer kleinen Hausbibel an, weil manchmal vier Regatten am gleichen Tage abgehalten werden mußten. Von der Organisation, der Arbeit hinter den Kulissen, die hier in Kiel geleistet werden mußte, damit alles bis aufs Letzte klappte, — davon macht sich ein Uneingeweihter überhaupt keine Vorstellung. Eine große englische Sportzeitschrift schrieb damals: „Das Anstaunenswerteste in dem ganzen hier vorhandenen Rennwesen ist vielleicht die Art, wie die Tagesprogramme ausgegeben werden. Sie erscheint uns als das bewundernswertesten System, das wir bisher vor Augen bekommen haben. Es ist ein Beweis für die Sorgfalt und Gründlichkeit, mit der die Deutschen alles anfassern.“

Galt dies schon für normale Jahre, so mußten alle beteiligten Persönlichkeiten ihre Kräfte verdoppeln für 1912, das wieder als ein „Großes Jahr“ anzusprechen ist. Bereits vor der eigentlichen Kieler Woche fanden die Kämpfe um den französischen Eintonner-Pokal auf der Förde statt. Dann aber rüstete die Stadt zum 25jährigen Jubiläum des Kaiserlichen Yacht-Klubs, dem zu Ehren die zweite Europa-Wettfahrt in Kiel abgehalten werden sollte. Nach Urteil der Auslandspresse sind alle hierdurch entstehenden Aufgaben geradezu glänzend gelöst. Die Blätter sind voll des Lobes, wie der ganze



Kieler Woche 1912 — Phot. Andresen

vielgestaltige Apparat der Wettfahrtleitung funktionierte, wie kein einziger Irrtum vorkam, kein Versehen, wie für die fremden Yachten und die zahllosen fremden Gäste gesorgt wurde. Nicht nur die Segler, sondern auch alle Schaulustigen fanden aufopferungsvolle Gastfreundschaft. Die Zahl der anwesenden Dampfer und Yachten war auf 400 angewachsen und zu 148 ausgeschriebenen Rennen waren 1046 Meldungen abgegeben, eine Zahl, die die kühnsten Erwartungen übertraf. Soweit man zurückgehen mag in der Geschichte der Kieler Woche, hatten diese Zahlen bisher kaum die Hälfte erreicht und die Europa-Woche des Vorjahres, die in England abgehalten war, hatte nicht annähernd ähnliche Ziffern aufzuweisen. Über 77 Yachten wehte die deutsche Flagge, 51 dagegen waren die Vertreter von 11 fremden Nationen, fast die Hälfte aller Wettsegler waren Neubauten. Für die Stadt Kiel war die „Woche“ längst der Höhepunkt des Jahres geworden, der Zeitpunkt, nach dem man rechnete, bis zu welchem alle Erneuerungsarbeiten, alle geplanten Verschönerungen am Gewand der Stadt, wie an den einzelnen Häusern fertiggestellt werden mußten. Zehntausende von Gästen strömten allsommerlich herbei. Es war kein Grund zu glauben, daß es nicht immer so weiter gehen würde, — bis zum Juni 1914. Mitten in der Kieler Woche machte das Attentat von Serajewo der Fröhlichkeit ein Ende, die Flaggen sanken auf Halbmast. Wir haben in den nächsten Jahren noch manches Mal unsere Flaggen auf Halbmast gesetzt, ja, wir haben sie, bildlich gesprochen, auch heute noch nicht vorgeheißt, denn die Folgen des verlorenen Weltkrieges lasten auf wenigen Städten so schwer, wie auf der unsrigen.

In den vier Jahren des Krieges gab es keine Kieler Woche. Bescheiden vegetierte die Segelerei innerhalb des von Minen und Sicherungen aller Art gesperrten Hafens.

Trotzdem wurden Regatten gesegelt, bei denen sich aber die Zuschauermenge auf der Yacht-Klub-Brücke, wie der Chronist humorvoll bemerkt, „aus 3 Yachtschülern und 1 Hund zusammensetzte“.

Als nach Friedensschluß die Inflation unser Leben auf ganz unmögliche Weise zu komplizieren begann, stellten sich die leitenden Männer unserer Segelvereine — zu denen als junger kräftiger Sproß die Kieler Segelvereinigung gekommen war — die Frage: Sollen wir nach sechsjähriger Pause und unter den heutigen Verhältnissen wieder eine Kieler Woche veranstalten? Das Losungswort unserer Zeit: „Durchhalten“ entschied auch diese, für die Stadt so wichtige Angelegenheit. Im bescheidenen Rahmen, ohne viel Festefeiern, ohne höfischen Pomp, wird die alljährliche Wettfahrtreihe abgehalten im Geiste des neuen Deutschland: Anspruchslosigkeit, Kameradschaft, reiner Sport, der nicht mehr eine Angelegenheit des großen Geldbeutels, sondern persönlicher Tüchtigkeit ist. Das Herrenseglerturn hat die bezahlte Rennmannschaft endgültig verdrängt und wenn wir auch nicht mehr Dutzende von kostspieligen Neubauten alljährlich aufs Wasser setzen, so leisten unsere handfesten Seekreuzer und erprobten Ausgleichsyachten Vorzügliches. Daß der Gedanke des Wiederaufbaus richtig war, beweist die Zahl der wettsegelnden Yachten, die 1921 schon wieder auf 94 angewachsen war und damit fast die höchste Zahl der Vorkriegszeit erreichte. Noch fehlten die Ausländer völlig, aber im Jahre 1925 hatten wir die Freude, eine Anzahl Yachten unter der blaugelben schwedischen Flagge zu begrüßen und ein Geschwader von schwedischen Kriegsfahrzeugen aller Art hatte sie herbegleitet, so daß das Bild des Hafens äußerlich fast dem früherer Zeit glich. An den Ufern freilich hat sich manches verändert: das prunkvolle Heim des Kaiserlichen Yacht-Klubs, seinerzeit von

Krupp dem Verein zur Verfügung gestellt, ist anderen Zwecken dienstbar gemacht. Die Seebadeanstalt, einst der Treffpunkt der eleganten Welt, beherbergt das Institut für Weltwirtschaft und Seeverkehr und auch das historische Seglerhotel „Bellevue“ dient der Wissenschaft. Dafür hat sich die Kieler Segel-Vereinigung an der Reventlow-Brücke ein stattliches, wahrhaft künstlerisches Heim geschaffen und für den Kaiserlichen Yacht-Klub erstet unweit seines Yacht-Hafens ein neuer stattlicher Bau, der bestimmt ist, diesem im In- und Ausland hoch angesehenen Klub den würdigen Hintergrund zu geben. Überall an der Förde liegen Segelyachten: am Schloßgarten um die Brücke des neugegründeten Kieler Segel-Klubs, die Flotte des Akademischen Segel-Vereins und an der Seeburg die grünen Fahrzeuge der „Freien Turnerschaft an der Kieler Förde“. Die Bewohner der östlichen Vororte haben einen Segelklub „Schwentinemünde“ gegründet.

Dem immer beliebter werdenden Kanu-Sport dient zur Unterkunft ein Blockhaus am Düsternbrooker Weg, ein zweiter Kanu-Klub, der „Kieler Wassersport-Verein“, hat sich am Strandweg aufgetan und belebt zu allen Tageszeiten mit seinen flinken Bootchen die blaue Fläche. Schlanke Achter und Vierer gleiten blitzschnell dahin. Was unser Revier für die Segelregatten so geeignet macht, gilt erst recht für den Rudersport, ganz besonders angenehm empfinden auswärtige Ruderer das Fehlen von Gezeiten und Strömungen, die z. B. das Rudern auf der Elbe so erschweren.

Merkwürdigerweise ist das Jahr 1882, das die erste Kieler Woche sah, auch für den Rudersport der gute Anfang gewesen. Zum erstenmal kamen Hamburger Vereine zu einer offiziellen Regatta nach hier. Damals ruderte man noch über 4000 m, eine Strecke, die später durchgehend auf 2000 m herabgesetzt wurde. Auch beim Rudern zeigte sich die Marine voll Interesse und unter den Herren, die sich um das Zustandekommen der Wettfahrten als Starter und Richter verdient machten, finden wir die Namen: Köster, Brommy, Wallmann, Scheer.

1900 wurden die Kieler Rennen bereits von 13 auswärtigen Vereinen beschickt. Die Bahn, die zuerst außerhalb

von Bellevue ausgelegt war, wurde später, um vor See-gang geschützt zu sein, in den inneren Hafen verlegt. Weil aber 1902 ein furchtbarer Nordost-Sturm auch hier die leichten Boote behinderte, so daß kaum eins von ihnen durchs Ziel kam, wanderte man nach dem Flemhuder See, und, nach dessen Zuschüttung, nach dem Einfelder See.

Die Kieler Mannschaften haben stets vorzüglich gearbeitet und stellten 1894—1896 den besten deutschen Vierer. Sie waren es, die im Verein mit Hamburger Ruderern 1895 die Engländer schlugen, so daß sie seitdem nicht wiedergekommen sind.

Folgende Ruderverbände sind hier beheimatet:

Der I. Kieler Ruder-Klub von 1862,
Ruder-Gesellschaft „Germania“,
Akademischer Ruderverein,

ferner die Schüler-Ruderklubs „Aegir“, „Wiking“, „Nep-tun“ und „Teifun“.

Außer Rennfahrten bietet unser Revier auch Gelegenheiten zu herrlichen Tourenfahrten, sei es, daß man bei gutem Wetter eine Küstenfahrt nach der Schlei oder Howachter Bucht unternimmt, oder landeinwärts nach dem Westensee, die Schwentine aufwärts, oder der holsteinischen Seenkette fährt. Die Regatta-Vereine lassen es sich angelegen sein, Verbesserungen zu treffen, so daß man jetzt von Gremsmühlen über den Eutiner See bis nach Neustadt bezw. Lübeck gelangen kann.

Der große Norddeutsche Schüler- und Jugend-Ruder-Verband, insgesamt 40 Vereine, aus Groß-Hamburg, Schleswig-Holstein, Mecklenburg und Bremen wird seine erste Regatta um die Meisterschaft im Vierer dies Jahr auf unserer Förde abhalten. Das ist in flüchtigen Zügen ein Bild von der Entwicklung des Kieler Wassersports und seiner heutigen Gestalt. Wir können den Anblick des sonntäglichen Förde nicht vergleichen mit dem der Vorkriegszeit, aber was der Wassersport hier an äußerlichem Glanz verloren hat, hat er dafür an innerer Kraft gewonnen: er ist volkstümlich geworden und trägt in hohem Maße bei zur Gesundheit und Wiedererstarung unseres Volkes.

DAS KIELER SPORTLEBEN

b) Kieler Rasensport

Von Stadtrat Georg P. Blaschke

Kiel ist Sportstadt und dafür bekannt in der ganzen Welt; die Kieler Woche, die Kieler Fußballspieler, die Turner, Ruderer, Schwimmer haben den Namen Kiels zur Bedeutung gebracht und eine weitblickende Stadtverwaltung hat dazu beigetragen, Mittel und Wege zu bieten, daß diese sportliche Regsamkeit erhalten

bleibe. Diese Regsamkeit ist bodenständig, herausgewachsen aus der Lage Kiels, die Gelegenheit zur Ausübung aber auch fast aller Sportzweige bietet. Stufenweise läßt sich diese sportliche Entwicklung im Laufe der Jahrzehnte verfolgen; wie Jahresringe liegen die einzelnen Zeitabschnitte umeinander: Schwimmen, Segeln, Rudern bildeten den Kernpunkt. Es war selbstverständlich, daß diese drei Sportarten das öffentliche Leben