

Geschichte und Betrieb

der

RUDER-RIEGE

des

Kgl. Gymnasiums zu Spandau

dargestellt vom

Protektor der Riege, Prof. Dr. Kunert.

Beilage zum Jahresbericht
des Königlichen Gymnasiums zu Spandau
1911.

1911. Progr.-Nr. 103.

of Sp
7 (1911)

703







Es gibt wenig deutsche Städte, deren Lage der Ausübung jeglichen Wassersports so günstig wäre als unser Spandau. Die Oberhavel, oberhalb der Spandauer Schleuse, bietet mit ihren mannigfachen Abzweigungen nach Saatwinkel, Tegel, Plötzensee, mit ihrem breiten, oft seeartig erweiterten Lauf, der vielfach von dem prächtigsten Wald eingefasst ist, die Möglichkeit zu Wasserpartien mit den verschiedenartigsten Zielen bis nach Oranienburg, ohne dass man eine Schleuse zu passieren hat. Die Strömung ist eine ganz geringe, so dass sowohl der Segler als auch der Ruderer sie kaum gewahr wird. Noch grösser beinahe sind die landschaftlichen Reize der Unterhavel südlich der Spandauer Schleuse mit ihren meilenweiten Strecken um Potsdam nach dem Schwielow-, dem Jungfern- und Zernsee, wobei nur die Strecke von Spandau bis zum Pichelsdorfer Gemeinde wegen der Strömung und des starken Schiffsverkehrs eine Ausnahme macht. Diese günstigen Wasserverhältnisse erfüllten mich, als ich vor 26 Jahren nach Spandau kam, mit grosser Freude. Da ich an der „Waterkant“ gross geworden bin, hatte ich mich schon frühzeitig mit der Ruderei und Segelei vertraut gemacht, und so übte ich diese liebe Erholung teils in gemieteten, teils in eigenen Booten fleissig weiter. Als dann im Winter 1894/95 S. M. der Kaiser dem Schülerrudern sein schon vorher bewiesenes Interesse durch Stiftung von Preisen betätigte, erwachte auch in mir der Wunsch, den Schülern unseres Gymnasiums die Segnungen des Wasserturnens zugänglich zu machen, zumal da eine Anzahl unserer Primaner Neigung dazu durch Teilnahme an Fahrten anderer, nicht aus Schülern bestehender Vereine bekundeten. Es gelang, durch eine Sammlung bei Kollegen, Freunden und Bekannten einen ausreichenden Betrag zusammen zu bringen, um bei Deutsch in Stralau einen Gigeiner von 10 m Länge und 0,85 m Breite aus Eichenholz zu kaufen. Da meine Segelyacht den Namen Frithjof führte, so erhielt die Gig den Namen Ellida. So hatten wir denn ein Boot, aber keine Unterkunft für dasselbe. Doch auch dafür fand sich Rat. Einer unserer Freunde, Herr Zimmermeister F. Bastian, einer der tüchtigsten und bekanntesten Segler bei Berlin, besass auf seinem Grundstück an der Oberhavel einen grossen Schuppen, in dem sein mächtiger Kutter „Oberhavel“ überwinterte. Der stets lebenswürdige und hilfsbereite Herr erbot sich, an der Längswand des Schuppens einen verschliessbaren Nebenraum anzubauen, in dem wir Boote und sonstiges Material unterbringen konnten. So waren die Vorbedingungen erfüllt, und die Ruderriege des Spandauer Gymnasiums konnte ins Leben treten. Unterdessen hatte unser nun bereits verstorbener Kollege Wutk der Sache ein ganz unerwartetes Interesse entgegengebracht. Ich wusste, dass er eigentlich wasserscheu war, und er hat auch nur ein einziges Mal seine Person einem so gefährlichem Fahrzeug, wie ein Ruderboot es ist, anvertraut. Aber er spendete von seinem Kapital 600 Mark und kaufte dafür einen Vierer von Cedernholz, den er Flora taufte. Ausserdem erbot er sich, die Verwaltungsgeschäfte der Ruderriege

zu übernehmen. Das wurde dankbar angenommen, und wir entwarfen dann folgende Satzungen, die dem Direktor vorgelegt und von ihm genehmigt wurden.

Königliches Gymnasium zu Spandau.

—— Ruder-Verein. ——

Satzungen.

§ 1.

Zum Eintritt sind Primaner und Sekundaner berechtigt. Dieselben haben:

1. Eine schriftliche Erlaubnis des Vaters bzw. Vormundes beizubringen.
2. Die Erlaubnis des Direktors einzuholen.
3. Den Nachweis zu führen, dass sie $\frac{1}{2}$ Stunde schwimmen können.

§ 2.

Der Eintritt kann gegen ein Eintrittsgeld von 1 Mark jederzeit, der Austritt nur am 1. April erfolgen. Der monatliche Beitrag beträgt während der 6 Sommermonate 1 Mark, während des Winterhalbjahrs 0,50 Mark. Die Zahlung geschieht im voraus innerhalb der ersten 3 Tage des Monats.

§ 3.

Die Leitung des Vereins geschieht durch zwei vom Direktor bestimmte Lehrer der Anstalt. Der eine übernimmt die technische Leitung, der andere die Verwaltung.

§ 4.

Einnahmen und Ausgaben bucht der Leiter der Verwaltung. Die Kassenbücher werden von Zeit zu Zeit vom Direktor geprüft.

§ 5.

Die Übungen und Fahrten werden nur in Begleitung des technischen Leiters und in Übereinstimmung mit der folgenden Ruderordnung unternommen.

§ 6.

Den Mitgliedern der Ruderriege wird die höchste Reinlichkeit und Vorsicht in allem, was das Boot betrifft, zur Pflicht gemacht; besonders wird vor dem unvorsichtigen Einsteigen in das Boot gewarnt.

§ 7.

Für etwaige Beschädigungen oder Verluste am Boot wird die jedesmalige Mannschaft verantwortlich gemacht.

§ 8.

Fehlen beim Rudern muss bis mittags 12 Uhr dem technischen Leiter angezeigt werden.

§ 9.

Die Schülerabteilungen reinigen das Boot abwechselnd alle 4 Wochen. Im Unterlassungsfall hat die betreffende Mannschaft 1,50 Mark Strafe zu zahlen; unentschuldigtes Fehlen eines Mitrunderers wird mit 0,50 Mark gebüßt.

* * *

Nach diesen Satzungen, die wir in Anlehnung an die des Kgl. Friedrich Wilhelm-Gymnasiums zu Berlin entworfen hatten, wurde die Ruderei aufgenommen und geführt. Wie ich glaube, mit gutem Erfolg und zur Zufriedenheit der Teilnehmer. Leider hatte ich versäumt, ein Fahrtenbuch führen zu lassen, so dass ich über die Einzelheiten des Betriebes nur auf meine Erinnerung angewiesen bin. Unterstützt wurde ich eine Zeitlang von einem liebens-

würdigen jungen Kollegen, Dr. Thulesius, der aus Bremen gebürtig und ein begeisterter Segler war. Er hat mich oft genug vertreten und auch selbständig grössere Fahrten nordwärts und südwärts von Spandau unternommen. Gewöhnlich wurde zweimal in der Woche nachmittags gerudert, die Zahl der Mitglieder schwankte zwischen 8 und 16. Letztere Zahl wurde, so viel ich mich erinnern kann, nicht überschritten.

Es dürfte hier der Ort sein, die allgemeinen Grundsätze darzulegen, nach denen ich das Rudern betrieben habe, und die Erwartungen, die ich daran knüpfte, zumal da sich dieselben im Laufe der Jahre nicht nur nicht geändert, sondern vielmehr befestigt haben. Ich meine, dass das Rudern für unsere Schüler nie als Selbstzweck, sondern immer nur als Mittel zum Zweck angesehen werden darf. Als Mittel, die jungen Leute auf der Linie, auf der wir sie zu erziehen wünschen, so weit es möglich ist, an seinem Teil zu fördern. Man darf Schüler-Ruderriegen nicht verwechseln mit Rudervereinen junger Männer, die schon ausserhalb der Schule stehend aus sportlichem Interesse die Sache betreiben und eine möglichst grosse sportliche Leistung erzielen wollen. Der rudernde Schüler soll als obersten Zweck immer das Ziel der Schule im Auge haben, das doch wohl auf unseren Gymnasien, Real-Gymnasien, Oberreal-Schulen usw. die Reifeprüfung ist. Das Rudern darf der Erreichung dieses Zieles niemals hindernd oder störend in den Weg treten, sondern soll sie vielmehr fördern. Wenn ferner Sportvereine in der Auswahl ihrer Mitglieder wählerisch sind oder wohl auch sein müssen, in Bezug auf körperliche Veranlagung und auf pekuniäre Verhältnisse, so meine ich, darf ein Schüler-Ruderverein niemals exklusiv sein, ja es müssen Mittel und Wege gefunden werden, gerade auch unbemittelten Schülern die Teilnahme zu ermöglichen, damit auch der Schein vermieden wird, als gäbe es für uns Schüler erster und zweiter Klasse. Auch die körperliche Beschaffenheit darf nicht als Hinderungsgrund für die Aufnahme gelten, denn ich habe gerade beobachtet, wie schwächliche Bürschen bei vernünftig bemessener, allmählich gesteigerter Anspannung den grössten Nutzen von der Ruderei hatten. Der einzige Grund für die Zurückweisung eines Schülers von der Riege muss in ungehörigem Betragen gefunden werden; dann wird die Zugehörigkeit auch als Sporn für gutes Verhalten wirksam sein. Soll nun die Erreichung des Zieles der Schule nicht durch das Rudern gefährdet werden, so darf es auch weder die Körperkraft noch die Gedankenwelt zu sehr in Anspruch nehmen, darf nicht einseitig und ermüdend, sondern muss kräftigend und belebend wirken. Ich habe mich bei keinem Versuch, den ich gesehen und selbst gemacht habe, überzeugen können, dass das Regattarudern diesem Zwecke dient. Auch die Ausführungen Kuhse's in seinem vortrefflichen Buch: *Schülerrudern*, Berlin 1908, Weidmann, haben mich nicht eines andern belehrt. Kuhse gibt zu, dass unsere vorschriftsmässigen Schülerboote für Regatten viel zu schwer sind und schlägt deshalb für diesen Zweck eine besonders gebaute Renngig von 0,75 m vor. Er sagt über das Wettrudern der Schüler im allgemeinen (S. 78): „Der Gedanke, Schüler an einem Wettrudern teilnehmen zu lassen, kann heute noch, trotzdem fast an allen grösseren Plätzen Wettrudern für Schüler verschiedener Schulgemeinschaften alljährlich stattfinden, manche Pädagogen in Aufregung versetzen. Und der Grund? — Nun, rudern sollen die Schüler aus hygienischen erziehlichen Gründen, aber beileibe keinen sportmässigen Betrieb! Das heisst: friedlichen Sport, Freiübungen in frischer reiner Luft, Wasserturnen, das gönnen wir unsern Kindern, aber keinen die Sehnen und Muskeln und den Geist anspornenden Wettkampf! Der regt auf, der lenkt ab, der schadet mehr, als er nützt. — Ja, wollen wir denn nicht unsere Söhne zu Männern erziehen, die in dem Kampf ums Dasein mit offenen Augen, jede Fiber gespannt, ihren Mann stehen können?“

Gegen diese Ausführungen habe ich einzuwenden, dass eine Regatta ohne Training nicht möglich ist, das Trainieren kostet aber in der Tat sehr viel Zeit, beansprucht sehr viel Sonderinteresse und beraubt die Übenden des schönsten Genusses beim Rudern, der Freude an der Natur. Wie dann aber die Regatta selbst junge Leute zum Kampf ums Dasein erziehen kann, vermag ich nicht einzusehen. Der Regattaruderer kommt mir vielmehr vor wie eine aufs höchste angespannte Maschine, die auf nichts eingehen kann, als auf die Weisung ihres Leiters, das ist des Mannes am Steuer. Der Anblick unserer Jungen, wenn sie nach dem Wettrudern völlig ausgepumpt als Sieger oder Besiegte am Ziel ankommen, kann mir keine Begeisterung für diese Art Sport abnötigen. Wir haben selbst früher bisweilen interne Regatten veranstaltet, sind aber immer wieder davon zurückgekommen, zumal da wir auch bei den Eltern unserer Ruderer wenig Anklang damit fanden.

Sportsmässiges Rudern, gewiss, aber so, dass gleichmässig die gesamte Mannschaft die ganze Zeit des Jahres, wo Rudern möglich ist, herangezogen wird, nicht aber für den einen Renntag eine bestimmte Mannschaft, womöglich von Leuten, die ausserhalb der Schule stehen, gedrillt wird. Nach Überwindung der ersten Schwierigkeiten mehrmalige wöchentliche Fahrten mit wechselndem Ziel, vor allem auch Übungen im Geschwaderfahren, was sich freilich nur auf breiteren Wasserflächen ermöglicht. Der Schüler soll nicht nur im Rudern, sondern auch im Steuern ausgebildet werden, erst dann ist er den Anforderungen desjenigen Ruderns, dem ich den ersten Platz für Schülerriegen zuweise, dem Wanderrudern, gewachsen. Ich komme unten darauf zurück. Das Geschwaderrudern aber hat meinen Schülern stets viel Freude bereitet und ermöglicht eine vortreffliche Schulung. Nehmen wir an, die Fahrt fände in sechs Booten statt, so wird dieselbe in Kiellinie beim Bootsbaus angetreten. Jedes Boot hat seine Nummer, ich selbst nehme entweder die Spitze oder den Schluss. Es ist schon eine nicht leichte Sache, bei dieser Fahrt die richtigen Abstände vom vorderen Boot zu berechnen. Darauf, dass dies gut gemacht wird, muss in der ersten Zeit viel Sorgfalt verwendet werden. Es ist oft genug nötig, das Ganze halten zu lassen oder einzelnen Booten klar zu machen, dass sie die Kiellinie nicht halten oder falschen Abstand haben. Da die Entfernung bei sechs Booten eine ziemlich grosse, über hundert Meter ist, so ist ein Signal nur mit der Pfeife möglich. Ein Pfiff bedeutet Achtung, die folgenden rufen die Nummer des zu monierenden Bootes. Genauere Befehle werden dann durch Winken mit der Paddel gegeben. So bekommt man in die kleine Flottille allmählich Ordnung hinein. Ist genügend breites Wasser erreicht, so heisst es plötzlich: In Dwarlinie rechts oder links marschiert auf, Geschwader auf der Stelle rechts um kehrt, doppelte Kiellinie formiert, doppelte Dwarlinie, rechts um, links um, usw. Oft genug werden die Manöver durch unerwartete Hindernisse gestört, ein Dampfer saust plötzlich um eine Ecke oder ein nicht endenwollender Schleppzug teilt unser Geschwader in zwei Hälften. Das sind Situationen, welche Ruderer und Steuerleute zu selbständigem Handeln nötigen und eine gute Schule abgeben. Mit Vorliebe suche ich auch enge Durchfahrten auf, die entweder nötigen, die Riemen lang zu nehmen und die Paddel zur Fortbewegung zu benutzen, oder die ohne Riemen und Paddel durch vorherigen Anlauf oder bei entsprechender Krümmung nur mit Backbord- oder nur mit Steuerbordriemen passiert werden. Das sind alles Dinge, die zur Ruhe und Kaltblütigkeit erziehen und die dem Wanderruderer geläufig sein müssen. Denn, wie schon vorhin gesagt, das Wanderrudern steht für mich auch für Schülerriegen an der Spitze des ganzen Sports. Mit Freude setze ich hierher, was Ruperti in seinem trefflichen Führer für Wanderruderer, Berlin 1910, Seite 2, sagt: „Einer der grössten Vorzüge des Wanderruderns ist seine Vielseitigkeit. Der Rekordathlet kann sich in ihm betätigen, wie auch das schwächliche Mädchen, der alte Herr, ja zusammen können sie fahren und der

Schwache ist nicht eine Belastung des Starken, wie in einer Rennmannschaft, einem Kampfspiel, er ist die Unterstützung des Starken, dem er Arbeit abnimmt. Nicht in dumpfer Stube, nicht in der Turnhalle . . . hält uns das Wanderrudern fest, es führt uns hinaus, wir lernen das Vaterland kennen und zurückkehrend in die Natur spülen wir den Großstadtstaub von der Lunge. Immer wechselnde Bilder ziehen vorüber. Statt des staubigen Weges des Spaziergängers die frische blaue Flut und die überraschenden Bilder, die die veränderte Perspektive vom niedrigen Wasserlauf wieder und wieder bietet. Das Rudern ist keine Arbeit nur eines Teiles der Muskeln, wie z. B. das Radeln. Richtig betrieben beschäftigt es die Muskeln des ganzen Körpers, wie sonst nur noch das Schwimmen und Turnen. Vor allem Tourenfahren, Reiten, Radeln, Gehen aber hat es den Reiz der Zusammenarbeit voraus. In einem Boot vereint bringt nur gemeinsame Arbeit aller jeden vorwärts, einseitige Leistungsprotzerei ist ausgeschlossen, und selbst in den Pausen, während man am Steuer sitzt, geht es vorwärts durch die andern, die vorher die Pause gehabt haben. Und gerade diese Vereinigung der Ruhenden mit den Arbeitenden verhindert sowohl endloses Geschwätz, das den Ruderer nur ermüden würde, wie stumpfes, stummes Kilometerfressen. Man tritt in eine andere Welt, aus der Alltäglichkeit heraus, auf heimlichen, einsamen Pfaden zieht das Boot dahin, nicht begleitet von Scharen von Sonntagsbummlern, unberührt von dem Sonntagsgetriebe der grossen Lokale, der Ausflugspunkte. Wer Natur liebt und nach den Anstrengungen geistiger Wochenarbeit durch körperliche Arbeit sich wahrhaft erfrischen will, der greife zum Wanderrudern.“ Wenn Ruperti bei seinem Preis des Wanderns im Boot auch im wesentlichen an den Großstädter denkt, der am Sonntag hinausflieht aus der nervenzerstörenden Schwüle und Unruhe Berlins, so ist doch, was er sagt, ebenso oder gar in höherem Maße richtig für den glücklichen Schüler, der nicht so an den Tag gebunden ist, dem erstens die Ferien zu Gebote stehen und der auch sonst durch die Güte der Behörden diesen oder jenen Tag zu froher Wanderfahrt benutzen darf. Was da etwa in der Schule einmal versäumt wird, vermag der erfrischte Körper und Geist des Rudernenden in kurzer Zeit wieder nachzuholen, zumal wenn von den Lehrern, wie das doch jetzt wohl überall geschieht, ein klein wenig Rücksicht auf den guten Zweck genommen wird. Früher war das leider nicht immer der Fall, wie ich selbst hinreichend erfahren habe. Bevor ich aber die Entwicklung unserer Riege weiter darstelle, möchte ich auf einen Punkt aufmerksam machen, der mir allerdings erst in den letzten Jahren sich als wesentlich aufgedrängt hat, den ich aber für ausserordentlich wichtig halte.

In allen Schülerriegen wird gewiss satzungsgemäss darauf gehalten, dass nach jeder Fahrt das Boot von der Mannschaft gesäubert, nachgesehen und wohlbehalten wieder an seinen Platz gebracht wird. Es wird trotzdem von Zeit zu Zeit nötig sein, eine Generalreinigung des ganzen Materials vorzunehmen. Auch das werden die Mitglieder der Riege unter Aufsicht des Leiters oder der Obmänner gern besorgen. Wie steht es aber nach beendeter Ruderei im Herbst? Die Boote sind stark benutzt, haben keinen Lack mehr, die Eisenteile keine Bronze und sind stellenweise rostig, die Steuerleinen nicht mehr zuverlässig, die Boote selbst in den Holzteilen undicht, ja gewiss auch hier und da gerissen oder gebrochen, was trotz der grössten Sorgfalt nicht zu vermeiden ist. Wer nun über grosse Geldmittel verfügt, bringt die reparaturbedürftigen Kähne einfach zum Bootsbauer und lässt sie wieder in Ordnung bringen. Wer gar einen eigenen Bootswart hat, überträgt diesem natürlich das Geschäft. Wer aber weder Geld noch Bootswart hat, macht notgedrungen, wie wir in Spandau, die Sache selber. Natürlich muss er es verstehen und wenn er es nicht versteht, so soll er es lernen. Die von selbst gebotenen Helfer sind die Schüler, unter denen sich immer anstellige Menschen finden, die gerne mit allerlei

Werkzeug umgehen lernen. Ich habe in den letzten Jahren mit Hilfe meiner Schüler unsere Boote selber instand gesetzt. Da ist es eine Freude zu sehen, wie schnell mancher, den man sonst für ungeschickt hielt, mit Hobel und Säge, Niethammer, Lack- und Farbenpinsel, Feile und Ziehklinge, Sandpapier und Takelgarn umzugehen lernt. Auch wird den so erzogenen Ruderern erstens ihr Boot viel lieber durch die Mühe, die sie sich damit gegeben haben, und zweitens werden sie befähigt, unterwegs bei Havarien, die niemals ausbleiben, den Schaden zu bessern, ohne gezwungen zu sein, bei jeder Kleinigkeit die angefangene Tour aufzugeben. Man klagt in unserer Zeit viel über unpraktisches Wesen der studierten Kreise, man sieht ein, wie gut und nützlich es ist, wenn Leute, die fast nur geistig tätig sind, Gelegenheit finden, auch praktisch sich irgendwie zu betätigen, zumal in einer Zeit, in der die Industrie eine so gewaltige Rolle spielt. Haben doch auch unsere Hohenzollern es nicht verschmäht, neben den hohen Aufgaben ihres Berufes irgend ein Handwerk zu ihrer Erholung zu lernen und zu üben. Nun, hier ist die Gelegenheit, sich nebenbei allerlei technische Fertigkeit anzueignen. Je länger man das treibt, je mehr man gewandt wird im Umgehen mit allerlei Handwerkszeug und Material, desto mehr Freude wird man an der Sache haben. Es ist auch dem Philologen, der den Homer doziert und andere alte Schriftsteller, nur von Vorteil, wenn er seinen Schülern praktisch zeigen kann, was ein Drillbohrer ist, wie ein Schiff gebaut und getakelt ist und dergleichen mehr. Auf diese Dinge bin ich, wie gesagt, erst im Laufe der Jahre gekommen, bin aber schon früher beim Tischler, Drechsler, Segelmacher, Kahnbauer in die Lehre gegangen und kann meinen Fachgenossen nur empfehlen, dasselbe zu tun.

Das sind im grossen und ganzen die Grundsätze, nach denen ich unsere Ruderriege in Spandau geleitet habe und noch leite. Freilich hatte ich in den neunziger Jahren daran recht wenig Freude. Einmal war die Arbeitslast, die ich auf mich genommen hatte, eine ziemlich grosse. Denn ich hatte für die viele der Ruderei gewidmete Zeit damals keinerlei dienstliche Erleichterung. Zweitens fand ich bei meinen damaligen Kollegen noch nicht das rechte Verständnis für den Wert des Ruderns. Vielmehr wurden mir häufig Klagen vorgetragen, wenn dieses oder jenes Mitglied der Riege es an den rechten Leistungen fehlen liess, wofür dann die böse Ruderei verantwortlich gemacht wurde. Schliesslich waren auch nicht hinreichende Geldmittel für einen gehörigen Betrieb vorhanden, denn die geringen Beiträge der Mitglieder reichten nicht aus, die Unkosten zu decken. Dazu kamen noch körperliche Beschwerden, die mich damals quälten, auch geringe Begeisterung von seiten der Schüler für die Sache. Ich befürwortete deshalb eine Auflösung der Ruderriege an unserer Anstalt. Das Protokoll der Konferenz vom 6. Mai 1898 weist darüber folgende Notiz auf:

„Die Angelegenheit des Gymnasial-Rudervereins wird besprochen. Da die Zahl der Mitglieder augenblicklich zu gering ist, so ist ein Weiterbestehen des Vereins in Frage gestellt. Damit die beiden Ruderboote nicht verdorben werden, wird beschlossen, dieselben vorläufig dem Akademischen Ruderklub in Berlin, der hier ein Klubhaus hat und sich zumeist aus früheren Schülern des Gymnasiums zusammensetzt, zur Benutzung zu überweisen mit der Verpflichtung, sie nach Möglichkeit zu erhalten.“

Damit war der Ruderverein zu Grabe getragen, und die Sache schien für unsere Schule abgetan zu sein. Acht Jahre lang war dann auch nicht mehr die Rede davon gewesen, als plötzlich im Oktober 1905 unser damaliger Direktor Herr Prof. Dr. Evers in einer allgemeinen Konferenz anfragte, ob einer der Herren des Kollegiums bereit sei, die Gründung und Leitung eines Rudervereins zu übernehmen. Es meldete sich niemand, und ich wies schliesslich auf die damit verbundene Arbeitslast, die fehlenden Geldmittel, die Klagen der Kollegen über mangel-

hafte Leistungen der Ruderer, genug auf die Gründe hin, welche mich veranlasst hatten, die Auflösung der Riege zu empfehlen. Der Herr Direktor wusste meine Bedenken der Reihe nach zu entkräften. In pekuniärer Beziehung glaubte er der Unterstützung seitens unserer vorgesetzten Behörden sicher zu sein, für den Mehraufwand an Arbeit sollte der Leiter dienstliche Erleichterung erhalten, das Verständnis der Lehrer-Kollegien für den grossen Wert der Ruderei sei gewachsen. Daraufhin erklärte ich mich bereit, einen zweiten Versuch zu machen und muss gestehen, dass ich es bis jetzt nicht bereut habe. Allerdings ist bei der Neugestaltung der Dinge die Arbeit und der Zeitverlust ein gewaltiger, aber die Freude über das Gedeihen der Jugend, die eigenen Fortschritte und die allseitige Unterstützung des idealen Zweckes wiegen beides reichlich auf.

Schon am 21. November 1905 traf die Nachricht ein, dass der Herr Minister eine Beihilfe von 1800 Mark zur Beschaffung von Rudermaterial sowie zu den Kosten der ersten Einrichtung eines Bootshauses bewilligt habe. Wir machten uns alsbald an das Entwerfen der nötigen Satzungen für die Riege, die im Anschluss an Berliner Muster folgendermassen lauten:

Satzungen

der Ruder-Riege des Königlichen Gymnasiums zu Spandau.

§ 1.

Die Ruder-Riege des Königlichen Gymnasiums bezweckt die Förderung und Ausbildung des Ruderns unter den Schülern der Anstalt. Eine Beteiligung der Ruder-Riege an öffentlichen Schülerrennen darf nur mit Genehmigung des Direktors stattfinden. An anderen offenen Rennen dürfen sich die Mitglieder der Ruder-Riege nicht beteiligen.

§ 2.

Die Ruder-Riege steht unter Aufsicht des Direktors und dem Protektorat eines Lehrers der Anstalt, dem auf seinen Wunsch ein Stellvertreter zur Seite gestellt werden kann.

§ 3.

Zum Eintritt in die Ruder-Riege sind nur Primaner und Sekundaner berechtigt.

Jeder Schüler hat:

1. eine schriftliche Erlaubnis des Vaters bzw. des Vormundes nach beigefügtem Probeexemplar beizubringen,
2. die Einwilligung seines Ordinarius und die schriftliche Erlaubnis des Direktors einzuholen,
3. den Nachweis zu führen, dass er Freischwimmer ist.

§ 4.

Der Eintritt kann jederzeit erfolgen, der Austritt nur am Ende eines Winterhalbjahres. Als Einschreibegebühr ist 1 Mark zu zahlen.

§ 5.

Die Mitgliedschaft erlischt ausser in dem Fall freiwilligen Austritts:

- a) wenn ein Mitglied die Schule verlässt,
- b) wenn einem Mitgliede durch den Direktor die Erlaubnis zur weiteren Beteiligung entzogen wird,
- c) wenn ein Mitglied wegen ungebührlichen Betragens durch den Protektor aus der Riege ausgeschlossen wird.

§ 6.

Der Beitrag beträgt für die Zeit des Wintersemesters monatlich 0,50 Mark, im Sommersemester 1 Mark monatlich und ist innerhalb der ersten drei Tage jedes Monats zu entrichten.

§ 7.

Im Frühjahr jedes Jahres treten die Mitglieder der Ruder-Riege unter Aufsicht des Protektors bzw. seines Stellvertreters zur Wahl von zwei Riegenführern zusammen.

§ 8.

Die Riegenführer, deren Namen dem Direktor anzuzeigen sind, führen die Mitgliederliste, sowie die Kassenbücher, nehmen die Beiträge in Empfang und führen sie an den Protektor ab.

§ 9.

Am Schlusse jedes Semesters haben die Riegenführer eine Mitgliederliste, sowie einen Kassenabschluss an den Direktor abzuliefern.

§ 10.

Weitere Versammlungen als die in § 7 erwähnte abzuhalten ist den Mitgliedern der Ruder-Riege verboten.

§ 11.

Die Übungen und Fahrten dürfen nur unter Aufsicht des Protektors bzw. seines Stellvertreters und in Übereinstimmung mit nachfolgender Ruder-Ordnung unternommen werden.

§ 12.

Änderungen an den obigen Satzungen und der Ruder-Ordnung bedürfen der Genehmigung des Königlichen Provinzial-Schulkollegiums.

Ruder - Ordnung.

§ 1.

Der Protektor sorgt für die Ausbildung der Riege im Rudern und Steuern.

§ 2.

Derselbe hält zu diesem Zweck, solange es die Jahreszeit gestattet, ein bis zweimal wöchentlich an bestimmten Tagen zwei Übungsstunden ab.

§ 3.

Die Mitglieder sind verpflichtet, an allen Übungen pünktlich und regelmässig teilzunehmen, falls sie nicht ausdrücklich von einer Übung befreit werden.

§ 4.

Das Rudern darf nur in Booten von verschriftsmässiger Breite geschehen.

§ 5.

Die für die Fahrt bestellte Mannschaft hat pünktlich zur Stelle zu sein; Verspätung von mehr als zehn Minuten wird mit 0,50 M. gebüsst.

§ 6.

Boot und Zubehör werden vor jeder Fahrt genau geprüft und etwa vorgefundene Schäden sofort im Fahrtenbuch vermerkt; andernfalls ist die Mannschaft für die nach ihrer Rückkehr entdeckten Schäden verantwortlich.

§ 7.

Jedes Boot darf nur mit vollständiger Ausrüstung gefahren werden.

§ 8.

In keinem Boot darf mehr als eine überzählige Person mitgenommen werden.

§ 9.

Der an der Fahrt teilnehmende Protektor oder sein Stellvertreter ist jedesmal Obmann der Mannschaft für das Boot, in dem er fährt. Für andere Boote bestimmt der Protektor den Obmann. Den Anordnungen des Obmanns ist unbedingt Folge zu leisten.

Der Obmann bestimmt die Plätze der Ruderer und die Reihenfolge, in der diese in das Boot einsteigen oder es verlassen.

§ 10.

Nach der Rückkehr hat jede Mannschaft sofort ihr Boot aus dem Wasser zu nehmen, zu reinigen und an seinen Platz zu bringen.

§ 11.

Während der Fahrt entstandene Schäden sind sofort dem Protektor zu melden.

§ 12.

Der älteste Riegenführer ist für ordnungsmässige Eintragung jeder Fahrt in das Fahrtenbuch verantwortlich und hat alle Eintragungen zu unterschreiben.

* * *

Diese Statuten wurden vom Direktor unterschrieben, dem Königlichen Provinzial-Schulkollegium vorgelegt und von diesem durch Verfügung vom 14. Dezember 1905 genehmigt. Für die Genehmigung zum Eintritt von seiten des Vaters oder Vormunds benutzen wir folgenden Vordruck:

Bescheinigung.

Hierdurch gesatte ich meinem Sohne, dem usw., in die Ruder-Riege des Königlichen Gymnasiums einzutreten. Die Satzungen und die Ruder-Ordnung derselben sind mir mitgeteilt worden.

Spandau, den

Unterschrift.

Darauf trat der Direktor mit der Königlichen Fortifikation unserer Stadt in Verbindung wegen Überlassung eines Geländes auf dem Glacis der Zitadelle zum Bau eines Bootshauses. In der liebenswürdigsten Weise wurde uns ein entsprechender Platz nach mündlicher Besprechung an Ort und Stelle gegen eine geringfügige Pacht angewiesen. Der Akademische Ruder-Klub besass auf dem genannten Glacis mehrere nebeneinander gelegene Bootshäuser und ein Stück zum Teil unbenutztes Gartenland. Davon erhielten wir ein ausreichendes Stück, auf dem unser Bootshaus errichtet wurde. Wegen des Baues eines solchen setzte ich mich mit meinem Freunde, Herrn Stadtrat Emil Müller hierselbst, in Verbindung, dessen einziger Sohn Obmann in unserer Riege wurde. Dieser Herr liess durch seine Techniker einen Entwurf anfertigen, dessen Grössenverhältnisse durch unser Grundstück, und dessen Preis durch die uns zur Verfügung stehenden Mittel bedingt war. Das Haus, aus Holz gebaut und mit Pappe gedeckt, ruhte auf gemauerten Pfeilern, hatte einen Fussboden von flachgebetteten Mauersteinen, die mit Zement überzogen wurden, eine Gesamtlänge von 16 m, eine Breite von 4,30 m und eine Höhe von 3 m. Es zerfiel in einen grösseren Raum für die Boote von 12 m Länge und einen Ankleideraum von 4 m. Der veranschlagte Preis betrug mehr als 1650 Mark, das Entgegenkommen des Erbauers ermässigte denselben ohne unsere Bitte auf 1500 Mark. Eine vom Direktor im Kollegium und bei seinen Freunden eröffnete Sammlung hatte etwa

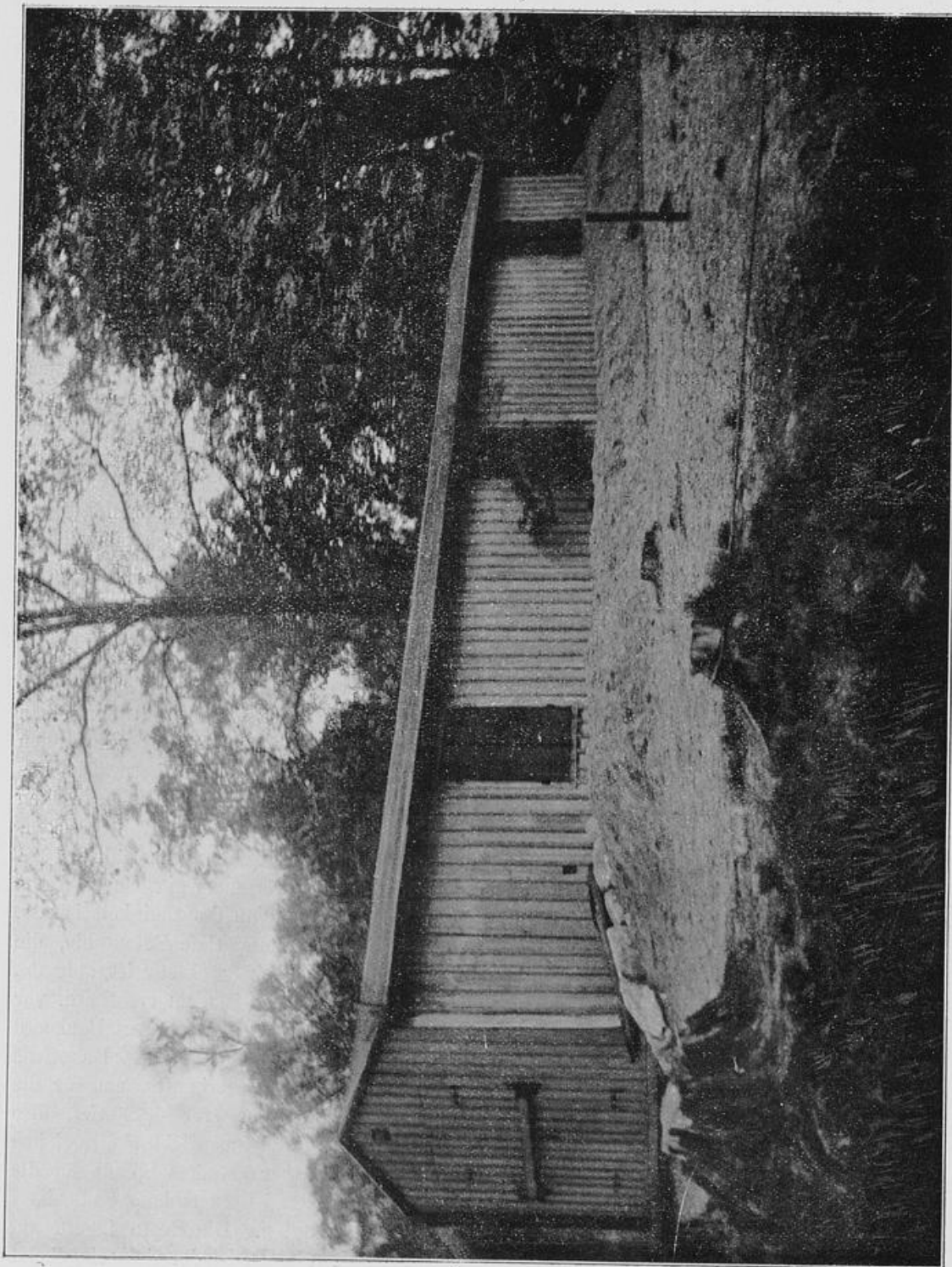
500 Mark ergeben, anfangs Juni wurde uns vom Ministerium eine abermalige Beihilfe von 1200 Mark bewilligt. Wir hatten schon im Winter zwei Gigboote von Cedernholz von 10,40 m Länge und 1 m Breite bei Deutsch in Stralau bestellt und am 6. April geliefert erhalten. Die Boote waren tadellos gebaut und wurden Odin und Freya getauft. Sie enthielten Rollsitze, konnten aber durch einzulegende Duchten leicht feste Sitze erhalten. Ausserdem baten wir den Akademischen Ruder-Klub um Rückgabe der beiden Vierer vom Jahre 1898 und erhielten auch die Ellida zurück, das andere Boot war unterdessen umgebaut worden. Die Riege war im Frühjahr mit 23 Mitgliedern eröffnet worden, zu denen im Laufe des Sommers noch 4 hinzutraten. Da ich in unsern drei Vierern nur 15 Mann setzen konnte, das Einüben junger, unerfahrener Mannschaft sich auch im Zweier viel besser macht, so bestellte ich im Laufe des Sommers bei Albert Buller, der in Wilhelmsruh bei Spandau eine neue Bootswerft eröffnet hatte, zwei Zweier von Cedernholz, die sich auch als Doppelskuller fahren lassen, von 8,50 m Länge und 1 m Breite. Die Boote sind sehr stabil und schnell, nur etwas schwach im Holz und müssen infolgedessen sehr sorgfältig behandelt werden. Sie kosteten je 430 Mark und erhielten die Namen Puck und Muck. Im Jahre 1907 wuchs die Zahl der Mitglieder auf 30 an, wodurch wieder eine Vermehrung des Bootsmaterials nötig wurde. Ich liess, abermals bei Buller, einen Vierer von Eichenholz bauen, der ein Schwesterboot unserer alten Ellida werden sollte und den Namen Frithjof erhielt. Er erfüllte unsere Erwartungen nicht ganz, denn er ist ziemlich schwer und wenig steif. Das Geld dazu wurde uns wiederum vom Herrn Minister bewilligt. So hatten wir denn unser Bootshaus voll, denn mehr als 6 Boote konnten wir nicht unterbringen in dem ziemlich beschränkten Raum, auch die Riemen und sonstiges Zubehör hatten keine gehörige Unterkunft. Auch sonst waren wir mit den ganzen Verhältnissen nicht recht zufrieden, wozu namentlich die sehr ungünstige Lage des Hauses beitrug.

Landschaftlich prächtig gelegen gegenüber der Anlegestelle der Personendampfer am Torfgraben, war es von der Spandauer Schleuse nur eine kleine Strecke entfernt. Dadurch kam es, dass wir erstens nur einen ganz kurzen Bootssteg bauen durften und zweitens oft genug an unsern Rudertagen mit den Booten gar nicht aus dem Haus heraus konnten. Denn die Lastkähne, welche im Schleusenrang öfter in doppelter, ja dreifacher Reihe dicht am Ufer lagen, machten das unmöglich. Da bedurfte es oft vieler guter Worte, damit die Herren Schiffer uns ein wenig Platz machten, und kamen wir wieder zurück, so lagen neue Fahrzeuge an derselben Stelle, mit deren Besitzern das Parlamentieren dann von neuem begann.

Wie sehr allmählich die Unlust über diese Dinge auf die Ruderriege wirkte, mag folgende Tabelle lehren. Eröffnet wurde die Riege Ostern 1906 mit 23 Mitgliedern, die im Sommer auf 27 und Ostern 1907 auf 30 anwuchsen. Im Jahre 1908 ging die Zahl auf 20 Mitglieder zurück, hob sich nach Änderung der ungünstigen Verhältnisse Ostern 1909 auf 29 und 1910 auf 33 Mitglieder, eine Anzahl, welche einzuüben, zu beaufsichtigen und zu beschäftigen einem einzelnen kaum noch möglich ist. Oktober 1906 hatte die Leitung unseres Gymnasiums Herr Prof. Esternaux übernommen, welcher sich die Förderung der Riege ebenso angelegen sein liess wie sein Vorgänger. Er erfreute uns sogar durch aktive Teilnahme an unseren Übungen und hat oft genug bei kürzeren Ausflügen im Boot gesteuert. Im Winter 1907 erhielten wir nun die Nachricht, dass unsers Bleibens an der Stelle des Glacis vor der Schleuse nicht mehr lange sein könne, da eine neue Schleuse gebaut werden solle und man zugleich beabsichtige, die vorspringende Uferspitze zwischen Schleuse und Militär-Badeanstalt, wo unser Haus lag, wegzustechen und so eine wichtige Verbreiterung und Regulierung des

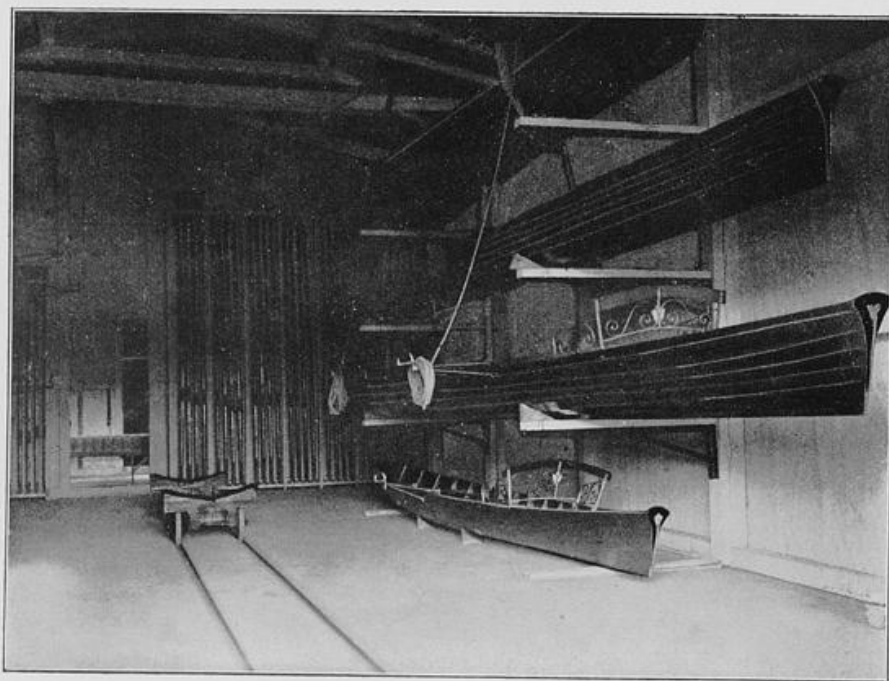
Havellaufs herbeizuführen. Diese Kunde erfüllte uns teils mit Freude, denn wir hofften nun den unleidlichen Störungen durch die Schiffer zu entgehen, teils mit Sorge, denn es liess sich kaum ein entsprechender anderer Platz für den Neubau ausfindig machen. Auf eine Anfrage von seiten unseres Direktors an die Kgl. Fortifikation kam im April die beruhigende Antwort, es würde gegebenen Falles gern für die Überweisung eines anderen gleichartigen Platzes im Zitadellglacis Sorge getragen werden. Die endgültige Erledigung der Sache geschah im März 1908, wo uns ein neues Gelände an der nördlichen Spitze des Glacis als Bauplatz überwiesen wurde. Unterdessen war aber die Bauleitung des Schleusenbaues mit der Anfrage an uns herangetreten, ob wir unser altes Bootshaus für 1250 Mark verkaufen wollten, sie wünsche es als Lager-schuppen für Zement zu verwenden. Nichts konnte uns erwünschter sein als dieses Angebot. Das Haus hätte abgerissen, transportiert und an der neuen Stelle in vergrösserten Dimensionen wieder aufgebaut werden müssen. Denn dass der Transport der Boote in und aus dem Wasser weiterhin, wie es früher geschah, nur mit der Hand besorgt würde, war unmöglich. Vor allen Dingen das Hinauf- und Herunterheben bei den Ständen im Bootshause liess sich auf die Dauer nicht weiter so durchführen. Die Kräfte der kleineren Schüler reichten dazu nicht aus, auch konnte sich leicht jemand eine Verrenkung oder Verletzung zuziehen. Ausserdem war der Preis ein höchst angemessener, so dass wir auch noch pekuniär besser davorkamen, und drittens entgingen wir dem recht unbequemen Zustand der Heimatlosigkeit während des Neubaus. Wo hätten wir mit unseren Booten und sonstigen Sachen unterkommen sollen? Also wurde dankbaren Herzens angenommen, und ich kann nicht unterlassen, auch hier wieder zu betonen, dass eine Förderung unserer Ziele von seiten aller Behörden, mit denen wir zu tun hatten, der Königlichen Kommandantur, der Fortifikation, der Wasserbau-Verwaltung mit der grössten Liebenswürdigkeit und Bereitwilligkeit stattgefunden hat.

Vom Herrn Minister wurden uns für den Umbau unseres Hauses 2000 Mark bewilligt, mit diesen und dem Erlös aus dem alten Hause musste also das neue gebaut werden. Ich wandte mich wieder an meinem bewährten Freund Herrn Stadtrat E. Müller mit demselben günstigen Erfolg. Wir erhielten ein Bootshaus, welches den Anforderungen, die wir stellen können, in jeder Weise genügt, obgleich die Ausführung manche Schwierigkeit bot. Das uns überwiesene Gelände war nämlich ein Erlensumpf, der nur im Hochsommer einigermassen trocken wurde. Er musste also aufgeschüttet werden. Das besorgte uns kostenfrei die Kgl. Streckenbauleitung mit dem beim Schleusenbau durch Baggern gewonnenen Boden. Im Jahre 1908 wurde freilich nur die Hälfte unseres Grundstücks aufgehöht, doch genügte der gewonnene Raum für die Errichtung des Hauses. Da aber der aufgeschüttete Boden keine Tragfähigkeit besass, so liess unser Bauherr unter dem ganzen Hause eine fünfzig Zentimeter tiefe Betonsohle, die zur grösseren Sicherheit mit aufrecht stehenden Eisenbändern kreuzweis durchsetzt ist, anlegen, und auf diese kam das Haus. Ich hatte, um meine Kenntnisse für den Bau zu erweitern, vor allen Dingen das neue Bootshaus am Wannsee studiert, auch den Techniker unseres Bauherrn zu einem Besuch dort veranlasst, der dem Neubau sehr von Vorteil gewesen ist. Das neue Bootshaus zerfällt, wie das alte, in einen Ankleideraum und einen Unterkunftsraum für die Boote und das sonstige Material. Beide Räume sind 6 m breit, ersterer 4,50 tief, also 27 qm gross. Er enthält eine grössere Längstafel und eine Quertafel aus Fichtenholz, eichen gestrichen, eine Wascheinrichtung mit Spiegel, ein grosses, in Fächer geteiltes Spinde für die Mannschaft, ein kleineres für den Protektor. Der Unterkunftsraum ist 13 m lang und bietet Stände für 8 Boote, welche noch um zwei vermehrt werden könnten. Die Boote lagern auf je zwei rechtwinkligen T-Eisen, welche mit durchgehenden Bolzen in die Binderstiele eingebolt



Altes Boothaus.

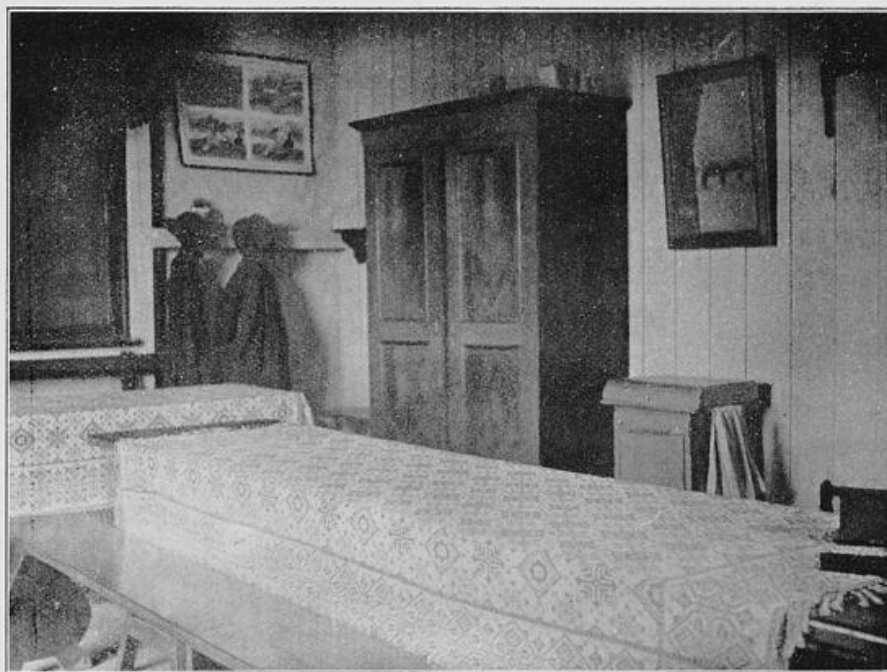
sind. Das Aufbringen des Bootes geschieht durch zwei Flaschenzüge mit Aufhängevorrichtung, welche auf zwei Laufschienen bis über das Bootslager nach rechts und links geholt werden können. Zwei Mann, welche in den Gebrauch der Anlage eingeweiht sind, vermögen mit Leichtigkeit auch schwere Boote auf- und abzubringen. Das zu Wasser zu bringende Boot legt sich auf einen Wagen, welcher in Schienen durch die Schiebetür des Hauses auf den Steg gerollt wird. Dieser Steg musste mit starkem Gefälle angelegt werden, weil das Haus dicht am Wasser und etwa $1\frac{1}{2}$ m über dem gewöhnlichen Wasserstand liegt. Er ist 10 m lang und 3 m breit und ruht mit seinem Ende auf leeren Tonnen, die sich dem jedesmaligen Wasserstand anpassen. Ausserdem besitzt er, damit er sich nicht durchbiegen kann, in der



Mitte jeder Längsseite einen starken, in den Grund gerammten Pfahl, an welchem er durch eine verstellbare Kette getragen wird. Die Schienen für den Wagen laufen bis ans Ende des Stegs, wo die Boote über zwei mit Eisenblech beschlagene Rollen ablaufen und aufgeholt werden können. Die Riemen und Skulls stehen aufrecht in eigenen Regalen zu jeder Seite der Eingangstür nach dem Ankleideraum, ausserdem befinden sich in dem Unterkunftsraum noch zwei Schränke für Besen, Spaten, Hacken und anderes Handwerkszeug.

Der Bau des Hauses wurde Ende Juni 1908 in Angriff genommen, als wir aus den Sommerferien zurückkehrten, war er vollendet. Unter dem 12. August findet sich in unserem Fahrtenbuch die Eintragung: Heute fand unter vielen Schwierigkeiten und starken Regengüssen der Umzug nach dem neuen Bootshaus statt. Er dauerte von 3— $5\frac{1}{2}$ Uhr.

Die Freundlichkeit des Erbauers verhalf uns noch zu einer Laube, die heute schon ganz mit wildem Wein überzogen ist, an der Nordseite des Hauses. Sie ist gedeilt, mit Tischen und Bänken ausgestattet, ermöglicht einen schönen Ausblick nach dem Eiswerder, der Pulverfabrik, ja bis nach Wilhelmsruh und bietet nach getaner Arbeit einen willkommenen Ruheplatz. Ein hoher, davor stehender Flaggenmast zeigt zur Zeit der Uebungen die Flagge der Riege. Im Jahre 1909 wurde uns auch die zweite Hälfte des Grundstücks angehört und das Ganze endgültig mit einem Drahtzaun umzogen. Der eingefriedigte Platz wurde allmählich mit gärtnerischen Anlagen versehen, wozu wir die Mittel vom Herrn Minister erhielten. In demselben Jahr vermehrte sich der Bootsbestand um den Einkuller Baldur, von Schuster in



Köpenick erbaut, ein vorzügliches kleines Boot, und im letzten Jahre um einen in Wannsee gekauften alten Vierer, der uns freilich durch fortwährende Reparaturbedürftigkeit keinen angenehmen Zuwachs bedeutet.

Das ist in grossen Zügen die Entwicklung unserer Riege. Da ich mich über die Grundsätze, nach denen sie geleitet wird, schon oben ausgesprochen habe, so bleibt eine Darstellung ihres Betriebes übrig. Ich glaube, dass das am anschaulichsten geschieht, wenn ich die dabei Beteiligten selber zum Wort kommen lasse, d. h. ich will im folgenden einen Auszug aus dem Fahrtenbuch geben, in welchem der jedesmalige Obmann jede Fahrt nach Dauer, Ziel mit etwaigen sonstigen Vorkommnissen zu buchen hat. Ich halte mich dabei möglichst an den Wortlaut der Berichte, glätte nur stilistische Unebenheiten und lasse einige jugendliche Über-

schwänglichkeiten persönlicher Natur weg. Die Auswahl treffe ich in der Weise, dass für jede Art von Betätigung ein oder mehrere Beispiele gegeben werden.

Sonnabend, den 19. 5. 1906.

Nachmittags von 3—5 Uhr ruderte Mannschaft I in Ellida, Mannschaft III in Freya und Mannschaft IV in Odin. In Valentinswerder wurde Rast gemacht. Als Gast durften wir einen früheren Lehrer der Anstalt, Herrn Dr. E. begrüßen, welcher auch das Steuer in Ellida übernahm.

Sonntag, den 20. 5. 1906.

Von 7—10 Uhr ruderte Mannschaft I in Ellida, Mannschaft II in Freya, Mannschaft III in Odin auf der Oberhavel. Das Frühstück wurde auf den Schifferbergen im Restaurant „Schützenhaus“ eingenommen.

Mittwoch, den 15. 5. 1907.

Die Mannschaften I—IV ruderten von 5—7 Uhr. Ziel Liebesinsel im Tegeler See. Herr Direktor Esternaux steuerte die Freya.

Sonnabend, den 8. 6. 1907.

Von 3—6 Uhr ruderten Odin, Freya, Ellida zur Bootswerft von Buller, von da nach Saatwinkel, wo Probefahrten mit dem Motorboot „Erich“ unternommen wurden, welches als Begleitboot bei der beabsichtigten Regatta dienen soll. Odin und Freya trainierten bei dieser Gelegenheit.

Sonnabend, den 29. 6. 1907.

Von 2½—5½ Uhr ruderten die Mannschaften I—IV nach Heiligensee. Auf dem Heimweg wurden wir von einem Gewitter überrascht und gelangten unter strömendem Regen zum Bootshaus.

Dienstag, den 2. 9. 1907.

Heute fand zur Feier des Sedantages eine Regatta bei der Grafenau statt. Die Boote wurden von einem Motor der S. D. G. zur Bahn geschleppt. Der Regatta voraus ging eine Auffahrt der Boote in einfacher und doppelter Kiellinie. Während dann vor den anwesenden Gästen am Ufer Turnspiele aufgeführt wurden, ordneten sich die Boote zur Regatta. Zuerst starteten die Vierer Odin und Freya, letztere siegte mit einer halben Länge. Dann folgten die Doppelskuller Puck und Muck, von denen Muck einen überlegenen Sieg zu verzeichnen hatte. Beim dritten Rennen zwischen den Vierern Ellida und Frithjof errang letzterer den Sieg. Nach einer Ansprache des Herrn Direktor Esternaux wurden den Siegern Preise in Gestalt von Büchern ausgehändigt. Dann wurden die Boote wiederum von dem Motor in Schlepptau genommen und nach einer Rundfahrt auf dem Tegeler See zum Bootshaus gebracht.

Sonnabend, den 22. 8. 1908.

Es wurde die Einweihung des neuen Bootshauses durch eine Fahrt nach der Grafenau gefeiert, welche um 4½ Uhr begann und an welcher der Herr Direktor teilnahm. Ellida führte im Heck ein Fässchen Bier mit sich. Als wir am Ziel angekommen waren, begrüßte der Obmann die Herren Lehrer durch eine Ansprache, überreichte ein Gruppenbild der Riege und beglückwünschte diese zu ihrem neuen Heim. Sowohl Herr Direktor Esternaux als auch

der Herr Protektor erwiderten darauf und wünschten der Ruderei fernerer fröhliches Gedeihen. Um 7 Uhr wurde die Heimfahrt angetreten.

Dienstag, den 1. 9. 1908.

Heute fand eine Tagestour nach der Unterhavel statt. Um 8 Uhr Abfahrt vom Bootshaus mit den Booten Odin, Ellida, Frithjof, Muck. Nachdem die Schleuse passiert war, gelangten wir in flotter Fahrt an Pichelswerder, Schildhorn, Gatow vorbei bis zum Grossen Fenster. Unterwegs hatte sich ein steifer Südost aufgetan, so dass vom Wannsee her eine gewaltige Dünung uns entgegenrollte. Frithjof und Muck nahmen viel Wasser über und drohten vollzuschlagen. Wir machten deshalb Kehrt und fuhren nach Gatow zurück, wo wir das Mittagessen einnahmen. Um 3 Uhr waren wir wieder im Bootshaus.

Freitag, den 2. 10. 1908.

Tagestour nach Borgsdorf. Abfahrt um 8 Uhr mit den Booten Odin, Freya und Muck, besetzt mit 15 Mann. Um 10 Uhr hinter Nieder-Neuendorf Frühstückspause von 20 Minuten. Weiter über Hennigsdorf, Hohen-Schöpping bis zur Gabelung des Pinnower Kanals und der alten Havel. Den vielen Windungen der letzteren folgend, gelangten wir um 12 $\frac{1}{4}$ Uhr nach Borgsdorf. Hier assen wir zu Mittag, tanzten und sangen, während die Boote von einem viertelstündlich abgelösten Doppelposten bewacht wurden. Um 3 Uhr traten wir die Rückfahrt an und waren um 6 $\frac{1}{2}$ Uhr zu Hause. Durchfahrene Strecke: 44 Kilometer.

Montag, den 5. 10. 1908.

Heute fand wieder eine Tagestour statt. Um 8 Uhr früh fuhr Ellida vom Bootshaus ab nach Oranienburg. Kurz hinter der Grafenau war Frühstückspause. Um 12 $\frac{1}{2}$ Uhr wurde die Pinnower Schleuse passiert und um 2 Uhr bei heftigem Gegenwind Oranienburg erreicht. Nach dem Mittagessen dauerte die Rast bis 4 $\frac{1}{2}$ Uhr. Dann traten wir, zum Teil segelnd, den Rückweg an und waren um 5 Uhr 20 Minuten wieder bei der Pinnower Schleuse. Als es dunkelte, setzten wir unsere Laterne in Brand und erreichten gegen 7 Uhr Heiligensee, wo abermals gerastet und zu Abend gegessen wurde. Um 8 Uhr fuhren wir beim schönsten Mondschein weiter und waren bald nach 9 Uhr im Bootshaus.

Sonnabend, den 29. 5. 1909.

In den Pfingstferien fand eine Tagestour nach der Unterhavel statt, an der in drei Vierern 18 Mitglieder der Riege teilnahmen. Die Fahrt begann um 7 $\frac{1}{2}$ Uhr bei wenig verheissungsvollem Wetter. Nach der Durchschleusung verlief sie ohne bemerkenswerte Ereignisse und ohne Pause bis hinter Lindwerder. Dort erreichten wir einen zu Tal fahrenden Schleppzug, den wir $\frac{3}{4}$ Stunden in Anspruch nahmen, natürlich ohne Entgelt. Die Zeit wurde durch reichliche Vertilgung des mitgebrachten Proviantes ausgenutzt. Kurz vor der Pfaueninsel warfen wir los und ruderten bei Sakrow vorbei in den Jungfernsee. Inzwischen hatten sich die Wolken geteilt und die Sonne lächelte freundlich auf uns hernieder, uns zur Ueberwindung der Schmerzen, welche die Blasen an unseren Händen verursachten, und zu erneuter Kraftanstrengung ermutigend. Unserem Drängen gab der Herr Protektor, der zuerst nur bis Sakrow gewollt hatte, nach und führte uns bis Nedlitz ins Restaurant „Zur Römerschanze“. Etwa um 12 Uhr trafen wir dort ein. Im Schatten schöner Bäume nahmen wir an langer Tafel Platz und assen und tranken. Der erste Obmann dankte bei dieser Gelegenheit unserem Leiter für seine Aufopferung der Riege gegenüber und sprach u. a. die Hoffnung auf baldige

Gründung einer Abteilung „alter Herren“ aus. Nach dem Essen fand ein kleines Tanzkränzchen ohne Damen statt, ferner wurden mehrere cantus von Stapel gelassen, viele Grüsse an die lieben Freunde und Verwandten abgesandt und schliesslich Kaffee getrunken. Um 2 Uhr brachen wir zur Rückfahrt auf. Wir ruderten zunächst bis Sakrow, wo einige Minuten im Boot gerastet wurde, dann zum Kaiser-Wilhelm-Turm, wo wir am gegenüberliegenden grünen Ufer unsere Glieder zur wohlverdienten Ruhe streckten, und schliesslich zum Havelgemünde. Dort rasteten wir zum letztenmal. Der Rest der Fahrt verlief ohne Schwierigkeit. Etwa um 6 Uhr gelangten wir in unser Heim. Die Haltung der Mannschaft übertraf die Erwartungen, das Wetter war das denkbar günstigste, die ganze Fahrt war herrlich.

Mittwoch, den 8. 9. 1909.

Fahrt in vier Vierern, Zweier Puck und Einer Baldur nach der Badeinsel im Tegeler See und nach kurzem Aufenthalt daselbst zurück. Dauer 3 – 5½ Uhr. Herr Direktor Esternaux und Herr stud. jur. Müller, ehemaliger Obmann der Riege, nahmen an der Fahrt teil.

Mittwoch, den 11. 5. 1910.

Um 3 Uhr Fahrt der älteren Mannschaft bei tüchtigem Sturm durch den sogenannten Spreewald. Um 4½ Uhr exerzierte die neueingetretene Mannschaft und bewies, gegen den Sturm bis zum kleinen Wall ankämpfend, dass sie schon tüchtige Fortschritte gemacht hatte.

Sonnabend, den 4. 6. 1910.

Der 1.—5. Juli sind glänzende Tage in der Geschichte unserer Riege, denn sie bewiesen, dass die Mannschaft gut geschult und durchaus zuverlässig ist. Die Mitglieder zeigten durch Ausdauer, Willenskraft und Umsicht, dass sie in keiner Weise hinter gleichen Vereinigungen zurückstehen. Nicht durch die Länge der zurückgelegten Strecke, welche für die gut geübte Mannschaft nicht allzu gross war, sondern wegen der Energie, mit welcher die glühende Hitze und die infolge von Sonnenbrand auftretenden Schmerzen ertragen wurden. Die 17 Mann zählenden Teilnehmer waren in die drei Vierer Ellida, Odin und Freya so verteilt, dass erstere, welche der Herr Protektor steuerte, keinen, die beiden letzteren je einen Ersatzmann an Bord hatten. Um 7 Uhr am 1. Juli versammelten wir uns im Bootshaus, um die letzten Vorbereitungen zu treffen, um 7½ Uhr konnte die Abfahrt erfolgen. In glatter Fahrt mit einmaliger Unterbrechung fuhren wir nordwärts bis 11¾ Uhr, wo wir kurz vor der Veltener Brücke eine längere Frühstückspause machten. Gestärkt durch die mitgebrachten Vorräte, passierten wir um 12½ Uhr die Pinnower, um 1½ Uhr die Sachsenhausener Schleuse. Da wir rechts und links nur grüne Wiesenflächen hatten ohne Baumwuchs, so verhalf uns die Sonne bald zu der bräunlichen, dem Ruderer so wohlanstehenden Hautfarbe. Kurz hinter der Malzer Schleuse, die wir etwa um 3 Uhr verliessen, wurde im Schatten prächtiger Bäume grosse Mittagsrast gemacht. Manche gönnten sich dann einen wohlverdienten Schlaf, während andere sich durch die Klänge eines mitgebrachten Schifferklaviers und sonstiger Musikinstrumente erfreuen liessen. Gegen 4 Uhr fuhren wir weiter, um die letzte Strecke bis zum ersten Nachtquartier zurückzulegen, wofür das Städtchen Liebenwalde in Aussicht genommen war. Um 5½ Uhr kamen wir dort an, brachten unsere Boote bei einem früheren Schiffsbaumeister unter und begaben uns in den Gasthof „Deutsches Haus“, wo wir Quartier vorausbestellt hatten. Herrlich schmeckten den ermüdeten Ruderern die reichlich bemessenen Portionen des warmen Abendessens. Dann beschlossen wir, noch einen kleinen Abendspazier-

gang durch den kleinen, freundlichen Ort zu machen. Derselbe machte mit seiner Ruhe und Abgeschlossenheit einen wunderbaren Eindruck und erinnerte uns an die Schilderungen Goethes, die dieser von ähnlichen Verhältnissen in Hermann und Dorothea gibt. Nach dem Rundgang durch die Stadt, auf welchem sich viele mit Mundvorrat für den kommenden Tag versahen, gingen wir in unser Quartier zurück, sandten zahlreiche Postkarten an Verwandte und Bekannte und begaben uns um 8 Uhr zur Ruhe. Wir hatten 47 Kilometer gerudert und hofften auf einen tiefen Schlaf, wenn auch unser Lager nur aus Stroh mit einigen Decken bestand. Dabei hatten wir aber die Rechnung ohne den Wirt gemacht; dieser hatte seinen grösseren Saal, der neben unserem kleineren Schlafsaal lag, einem Gesangsverein vermietet, durch dessen Anstrengungen wir nicht gerade begeistert wurden. Doch vermochte das nicht unsere gute Stimmung zu verderben. Gegen 4 Uhr erhoben sich die meisten, um halb sechs wurde auf der Veranda gefrühstückt, wobei uns die gute Beschaffenheit und Fülle des Dargebotenen mit dem Wirt, dem wir eigentlich böse waren, wieder aussöhnte. Dann ging es zu den Booten und um 7 Uhr wurde die Weiterfahrt angetreten, und zwar rechts ab in den Finowkanal hinein. Um 9 Uhr passierten wir das unendlich lange Schifferdorf Zerpenschleuse, das nur aus einer einzigen Reihe von kleinen Häusern besteht, die sich wohl eine halbe Meile lang an dem Kanal hinziehen. Gleich dahinter machten wir die erste Rast und ruhten etwa eine Stunde lang bei der Abzweigung des Werbellin-Kanals, den wir nun verfolgten. Gegen 11 Uhr gelangten wir zur Rosenbecker, um 12 zur Eichhorster Schleuse. Die Fahrt durch diesen Kanal hat grosse, landschaftliche Reize. Herrliche, waldige Ufer, deren dunkelgrüne Bäume sich prächtig von dem blauen Himmel abhoben, wechselten mit schönen, weiten Wiesenflächen. Bald umschloss uns Laub-, bald Nadelwald, so dass wir oft wie in einer grossen Laube dahinfuhren. Allmählich senkt sich das Gelände tiefer als die Sohle des Kanals, und man hat stellenweise einen unendlich weiten Ausblick ins Land hinein. Uns Städtern gefielen besonders die stillen Dörfer, aus denen die Hirten ihre bunte Herde unter dem Geläut der Kuhglocken auf die Weide trieben. Trotz der ungeheuern Glut an diesem Tage war es eine Wonne, mit gleichmässigem Takt die stillen Wasser dieses idyllischen Kanals zu durchfahren und sich seiner Schönheiten zu freuen. Bei der Eichhorster Schleuse trafen wir die Ordinariatsklasse unseres Protektors, die Oberprima. Sie machte an diesem Tage ihren Schulausflug, wurde aber, da der Ordinarius mit uns beschäftigt war, von einem anderen Lehrer geführt. Um 1 Uhr trafen wir sie noch einmal am Anfang des Werbellinsees, wo wir an einem lauschigen Plätzchen ein gemeinsames Lager aufschlugen. Bald sah man abwechselnd Ruderer und Oberprimaner, welche sich mit ihrem Badezeug aushalfen, in dem kristallhellen Wasser ein Bad nehmen. Gegen 3 Uhr brach alles auf, und für die Ruderer begann jetzt die herrliche Fahrt über den mächtigen Werbellinsee. Nur allzu wenig Deutsche wissen, dass unsere liebe, vielverspottete Sandbüchse, die Mark, so viele Naturschönheiten besitzt, zu deren grössten zweifellos der Werbellinsee gehört. Eine volle halbe Stunde dauerte die unvergessliche Fahrt über den halbmondförmigen, rings mit Wäldern besetzten See. An seiner nördlichen Hohlseite liegt das Jagdschloss Hubertusstock, ihm gegenüber an der anderen Seite das reizende Dörfchen Altenhof. Um 4 Uhr erreichten wir Elsenau, wo wir die Oberprima, welche über Hubertusstock wanderte, abermals treffen wollten. Bis zu ihrer Ankunft stillten wir unseren Durst an allerlei Getränken, unser Herr Protektor aber fuhr mit einem Vierer bis zur Bahnhofswirtschaft weiter, um wegen unseres Nachtquartiers Erkundigungen einzuziehen. Die sich dort bietende Unterkunft erwies sich für unsere Verhältnisse aber zu teuer, und so wurde von Elsenau, wo wir auch nicht unterkommen konnten, telephonisch in Altenhof angefragt mit be-

friedigendem Resultat. Nachdem wir noch ein gemütliches Stündchen mit der inzwischen eingetroffenen Oberprima verplaudert hatten, nahmen wir unsere Plätze in den Booten wieder ein und gelangten in einer halben Stunde quer über den See nach Altenhof, wo wir durch unser urwüchsiges, aber frisches Aussehen allgemeines Staunen unter den Gästen des Hotels hervorriefen. Bald stand ein herrliches warmes Abendessen vor uns, das mit wahren Heiss-hunger vertilgt wurde. Währenddessen war ein Gewitter über dem See aufgekommen, die zuckenden Blitze über der schäumenden Wasserfläche mit dem dunklen Waldhintergrund waren ein bezaubernder Anblick. Nachdem dann noch etwas gesungen worden war, wozu die musikalischen Ruderer die Klavierbegleitung leisteten, begaben wir uns in unsere Schlafräume, in denen gute, saubere Betten uns zum Schlaf einluden, der denn auch in dieser Nacht keinem fehlte. Erst um 7 Uhr erschienen wir wieder zum Morgenkaffee, dann wurden die Boote, die wir im Garten untergebracht hatten, bereit gemacht. Leider sah sich ein Mitglied genötigt, die weitere Teilnahme an der Tour aufzugeben und mit der Bahn nach Spandau zurückzufahren. Da wir ja aber zwei Ersatzmänner bei uns hatten, so war die Fahrt dadurch in keiner Weise gestört. Gegen 9 Uhr begann die Rückfahrt, für welche wir denselben Weg wie für die Hinfahrt nehmen mussten. Um 9 $\frac{1}{2}$ waren wir wieder in Eichhorst, eine gute halbe Stunde später bei der Rosenbeckschleuse. Als wir kurz vor 11 Uhr vor der Pechteichbrücke einen schönen, schattigen Platz entdeckten, beschlossen wir, hier grosse Mittagsrast zu machen. In nächster Nähe lag ein Forsthaus, wo wir für wenig Geld vorzügliche Milch bekamen. Gegen 3 Uhr brachen wir wieder auf. Die nun folgende Strecke war die anstrengendste der ganzen Tour. Obgleich wir uns nach Möglichkeit durch Hemden mit langen Ärmeln und durch Bedecken der Kniee zu schützen suchten, trafen doch die Sonnenstrahlen, die noch nie in dem ganzen Sommer so intensive Hitze besessen hatten, als an diesem Tage, ununterbrochen auf die schmerzenden Glieder. Ausser bei der Zerpenschleuse, die gegen 3 Uhr passiert wurde, machten wir keine Rast mehr bis zu unserem Quartier in Liebenwalde. So wünschte es die gesamte Mannschaft, und es zeugt von grosser Willenskraft, dass sie sich entschloss, unentwegt weiterzurudern, um nicht noch länger der höllischen Hitze preisgegeben zu sein. Es war eine tüchtige Leistung, und mit Stolz können wir sagen, dass jeder wacker bis zum Schluss durchgehalten hat. Kurz nach 4 Uhr waren wir in Liebenwalde. Die Boote wurden an ihrer alten Stelle untergebracht und dasselbe Gasthaus aufgesucht. Zunächst erfrischten wir uns an einer Tasse Kaffee. Gegen 8 Uhr wurde warmes Abendessen gebracht, das wieder den bekannten Zuspruch fand. Gegen 9 Uhr gingen wir schlafen. Wir erhielten auf unsere Bitte mehr Decken als das erste Mal, und der Gesangverein verschonte uns diese Nacht. Wenn auch an seine Stelle ein Turnverein trat, so waren wir doch zu müde, um uns durch ihn stören zu lassen und fanden bald den ersehnten Schlaf. Am letzten Tage unserer schönen Tour erhoben wir uns schon um 4 Uhr, um möglichst früh zu fahren und der Hitze möglichst zu entgehen. Nach dem Kaffee um 5 Uhr gingen wir zu den Booten und machten alles schnell zur Abfahrt bereit. Um 6 Uhr verliessen wir Liebenwalde und waren um 8 $\frac{1}{2}$ bei der Malzer Schleuse. Beinahe wäre uns noch am letzten Tage ein Unfall zugestossen. Bei der Friedrichstaler Brücke fuhr eins von unseren Booten auf eine im Wasser liegende Treidelleine, welche gerade in diesem Augenblick von den daran gespannten Pferden angeholt wurde. Durch die Aufmerksamkeit der Mannschaft wurde jedoch die drohende Gefahr des Kenterns vermieden. Dann ging es bis 10 Uhr ununterbrochen weiter, bis die Hitze schier unerträglich wurde. Jetzt gebot unser Herr Protektor dem Rudern Halt. Er hatte in Liebenwalde eine Treidelleine gekauft. Die drei Boote wurden aneinandergelegt und abwechselnd

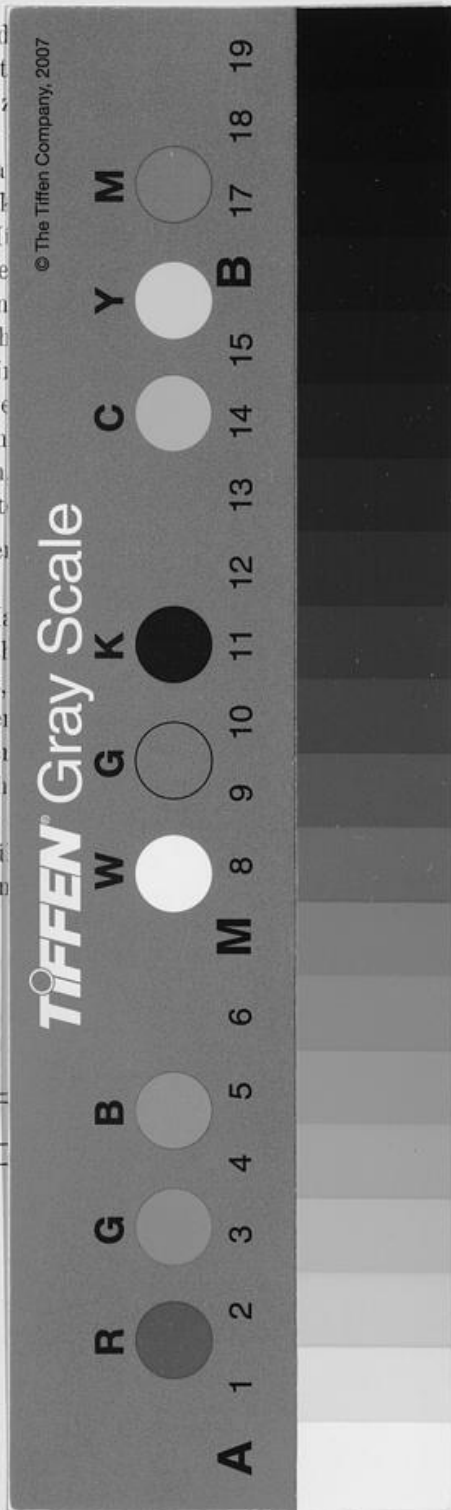
zwei Mann zum Treideln kommandiert, während die übrige Mannschaft, im Boot lang liegend, sich mit Tüchern gegen die Sonne schützte. So treidelten wir behaglich bis Oranienburg, das wir um 11 Uhr erreichten. Hier assen wir auch zu Mittag, und dann wurde weiter getreidelt bis Pinnower Schleuse, die wir um 3 Uhr hinter uns hatten. Trotz vielfachen Protestes von unserer Seite bestand unser Herr Protektor darauf, dass wir hier eine billige Schleppgelegenheit bis Hennigsdorf benutzten. Ein leer zurückfahrender Schlepper nahm uns für 2 Mark bis dahin mit. Es war nicht im geringsten Müdigkeit, sondern lediglich die fürchterliche Sonnenglut, die uns nachher einsehen liess, dass es so am besten war. Als wir um 5 $\frac{1}{2}$ Uhr in Hennigsdorf loswarfen, machte uns der Kapitän auf einen eben abgehenden Schleppzug aufmerksam, von dem wir uns dann mit Gemütsruhe bis Papenberge ziehen liessen. Hier gab der Herr Protektor unserem Drängen nach und wir legten zu einer letzten Rast an, um Kaffee zu trinken. Als um 6 Uhr die Sonne erheblich gesunken war, ruderten wir die letzte Strecke bis zu unserem Bootshaus in $\frac{3}{4}$ Stunden. Gegen 7 Uhr langten wir hier wohlbehalten an, körperlich müde, geistig erfrischt. Wir wünschen, dass dies nicht die letzte schöne Partie war, die wir mit unserer Ruderriege unternehmen durften. —

Soweit unser Obmann als Berichterstatter. Sein Wunsch ist ihm in Erfüllung gegangen. Zu Anfang Oktober durfte er abermals an einer viertägigen Ruderfahrt teilnehmen, die uns mit zwei Vierern durch den Paretzer Kanal über Brandenburg nach dem herrlichen Plauer See und heimwärts über Werder, den Schwielow und Potsdam führte. Sie war von besserem Wetter begünstigt als die Sommerfahrt, und wenn auch an Aufmerksamkeit und Leistungen der Teilnehmer tüchtige Anforderungen gestellt wurden, so löste sie doch, wenn möglich, eine noch grössere Freude und Begeisterung aus als die erste. Beide Dauerfahrten bewiesen zur Genüge, dass das *ἐκπαιεῖν* der Griechen auch für unsere Jugend ein wesentlicher Faktor der Erziehung ist. Nirgends aber ist das auf bessere Art möglich als im Tourenboot. Möchte das Tourenrudern noch oft unseren Schülern Gelegenheit bieten, den Körper zu ermüden und den Geist zu erfrischen zum Segen unserer Anstalt und damit zum Segen unseres schönen deutschen Vaterlands.



zwei Mann zum Treideln kommandiert, während d
sich mit Tüchern gegen die Sonne schützte. So t
wir um 11 Uhr erreichten. Hier assen wir auch z
bis Pinnower Schleuse, die wir um 3 Uhr hinter
unserer Seite bestand unser Herr Protektor darau
heit bis Hennigsdorf benutzten. Ein leer zurück
bis dahin mit. Es war nicht im geringsten M
Sonnenglut, die uns nachher einsehen liess, dass e
in Hennigsdorf loswarfen, machte uns der Kapitän
merksam, von dem wir uns dann mit Gemütsruh
der Herr Protektor unserem Drängen nach und wi
zu trinken. Als um 6 Uhr die Sonne erheblich ge
bis zu unserem Bootshaus in $\frac{3}{4}$ Stunden. Gegen
körperlich müde, geistig erfrischt. - Wir wünschen
die wir mit unserer Ruderriegen unternehmen durft

Soweit unser Obmann als Berichterstatter
gangen. Zu Anfang Oktober durfte er abermals
die uns mit zwei Vierern durch den Paretzer Ka
Plauer See und heimwärts über Werder, den Sch
besserem Wetter begünstigt als die Sommerfahrt.
Leistungen der Teilnehmer tüchtige Anforderungen
möglich, eine noch grössere Freude und Begeister
bewiesen zur Genüge, dass das *ἐκπαιδευτικόν* der Griech
Faktor der Erziehung ist. Nirgends aber ist das
Möchte das Tourenrudern noch oft unseren Schü
müden und den Geist zu erfrischen zum Segen un
schönen deutschen Vaterlands.



iegend,
rg, das
treidelt
tes von
gelegen-
2 Mark
terliche
 $\frac{1}{2}$ Uhr
ug auf-
ier gab
Kaffee
Strecke
en an,
ie war,

ng ge-
nehmen,
rlichen
ar von
eit und
wenn
efahrten
ntlicher
renboot.
zu er-
unseres


Hopf'sche Verlagsbuchdruckerei
Gebr. Jenne, G.m.b.H., Spandau
