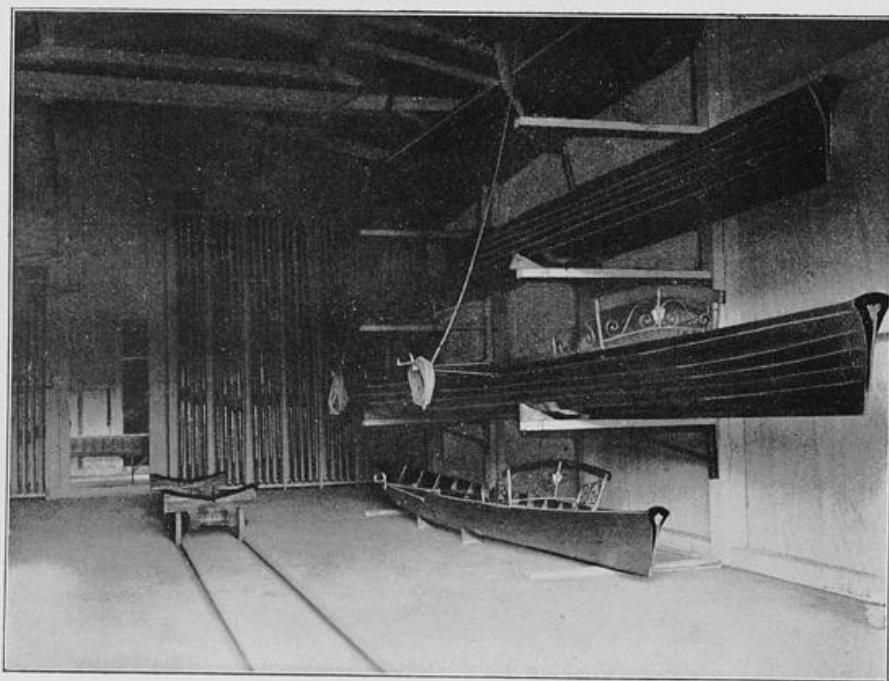


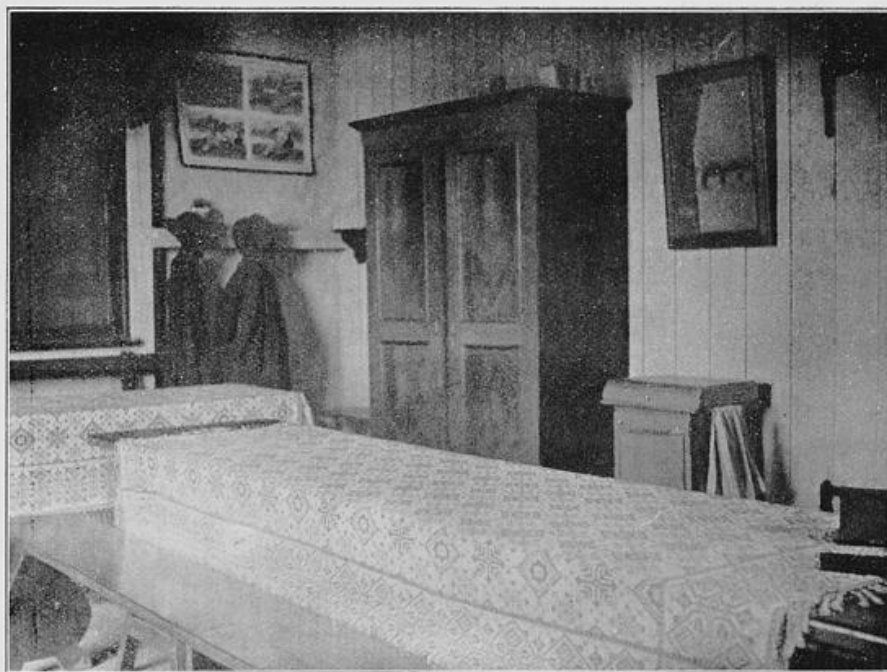
sind. Das Aufbringen des Bootes geschieht durch zwei Flaschenzüge mit Aufhängevorrichtung, welche auf zwei Laufschienen bis über das Bootslager nach rechts und links geholt werden können. Zwei Mann, welche in den Gebrauch der Anlage eingeweiht sind, vermögen mit Leichtigkeit auch schwere Boote auf- und 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 gedeielt, 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 angehöhnt 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

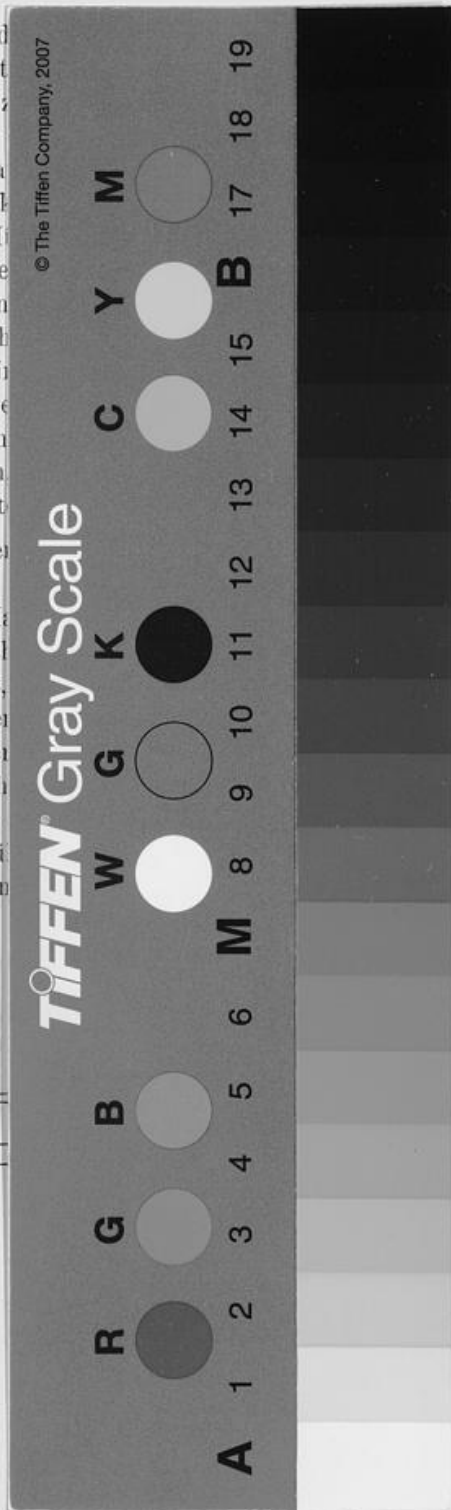
zwei Mann zum Treideln kommandiert, während die übrige Mannschaft, im Boot lang liegend, sich mit Tüchern gegen die Sonne schützte. So treidelten wir behaglich bis Oranienburg, das wir um 11 Uhr erreichten. Hier assen wir auch zu Mittag, und dann wurde weiter getreidelt bis Pinnower Schleuse, die wir 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
