

Rudern und Kanu



**Olympia-
Heft**

Nr.
21

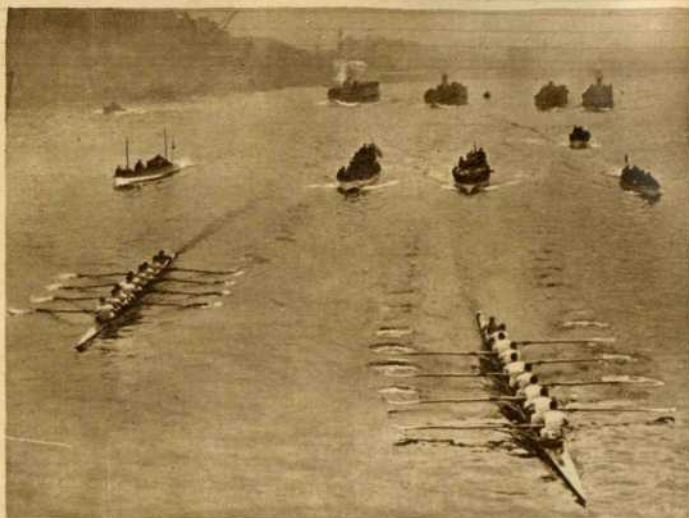
10 Pfg.

Rudern und Kanu



Photos zu diesem Heft lieferten: Argus-
foto, Berlin / Erich Arndt, Berlin / Hans
Bittner, Berlin / Erich Dumm, Berlin /
M. S. Ehler, Berlin / Schirner-Sport-
bilder, Berlin / Hugo Schmidt, Mün-
chen / Weltbilderdienst, Berlin

In Gemeinschaft mit dem Reichssportführer herausgegeben vom
Propaganda-Ausschuß für die Olympischen Spiele Berlin 1936
Amt für Sportwerbung



England — Mutterland des Rudersportes (Oxford — Cambridge)

Rudern gehört, wie auch das Schwimmen, zur Urbetätigung des Menschen. Sportliches Rudern rechnen wir aber erst vom Jahre 1715 ab, in welchem der englische Schauspieler Dogget für Rennen der Fährleute als Preis einen Rock und ein Abzeichen — Dogget's coat and badge —, neben einem Geldpreis aussetzte. Beides, Rennen und Preis, haben sich bis auf den heutigen Tag erhalten. So wurde England das Mutterland des Rudersportes. 1768 bereits wurde eine Wettfahrt achtfühiger Boote ausgetragen. 1828 schlug der Beander Club Christ Church Oxford im Rennen in Henley, dem nicht weniger als 20 000 Zuschauer mit Spannung folgten. Den ersten seit 1829 regelmäßig ausgetragenen Achterkampf zwischen Oxford und Cambridge gewann Oxford mit fünf Längen.

Wie kam nun das Rudern nach Deutschland? Englische Kaufleute brachten es nach Hamburg. Sie hatten in Hamburg einen English Rowingclub gegründet. Wenige Monate später entstand



Anrudern in Grünau, der Olympia-Ruderstrecke

der erste deutsche Ruderklub: Der Hamburger R. C. Das war im Jahre 1836. Am 22. September 1844 fand bereits in Hamburg die erste größere Regatta statt, an der 36 Boote in sieben Rennen teilnahmen. Man muß sich daher wundern, daß die weitere Entwicklung des sportlichen Ruderns in Deutschland lange auf sich warten ließ. Erst in den 60er und 70er Jahren nahm die Zahl der Vereine rasch zu. In Elbing, Kiel, Frankfurt a. M. bildeten sich Klubs — seit 1876 auch in Berlin —, die besonders auf die Weiterentwicklung des Wettruderns hindrängten. Das Bedürfnis nach einheitlichen Wettkampfbedingungen führte 1883 zur Gründung des Deutschen Ruderverbandes. Von dieser Zeit ab wurde auch eine deutsche Meisterschaft im Rudern ausgeschrieben. Deutsches Rudern ging nun seine eigenen Wege. Ein eigenes Verbandsorgan, der „Wassersport“, der zur „geistigen Untermauerung“ gegründet wurde, war sein wesentlicher Schrittmacher. Heute steht der Deutsche Ruderverband mit

seinen 150 000 Mitgliedern, seinen 600 Bootshäusern und seiner Flotte von vielen tausend Booten an der Spitze aller rudersporttreibenden Länder der Welt.

Warum rudern?

Auf diese Frage hat mal eine Ruderin geantwortet: „Sie werden sich wundern, daß eine so langjährige Ruderin wie ich diese Frage bedächtig wiederhole. Der Grund? Es gibt zu viele Gründe, so daß ich nicht weiß, wo ich mit dem Aufzählen anfangen soll.

Ich rudere, weil ich gesund bleiben will!

Ich rudere, weil ich jung bleiben will!

Ich rudere, weil ich mir meine Schwungkraft erhalten will!

Ich rudere — ach ja —, weil es so schön ist!

Was wissen Sie, armer Landgebundener, von der Schönheit eines betauten Morgens oder von dem Frieden einer Dämmerstimmung und von der Köstlichkeit des Mondlichts auf spiegelndem Wasser. Oder soll ich etwas erzählen von der Schönheit der Kraft, die im leichtbeschwingten Rhythmus der Ruderarbeit liegt; von der Freude der Gleichgestimmtheit, die wir fühlen, wenn wir mit schwungvollen Schlägen unser Boot vorwärtstreiben? Oder von der Sehnsucht nach der weiten Ferne, nach dem „Jrgendwo-Land“? Wenn wir dann am Abend müde und befriedigt heimwärts lenken, den Blick hinausgerichtet in den weiten Himmel über uns, ja dann — Verzeihung, eine ganz kurze Frage: „Warum rudern Sie eigentlich nicht?“ Wahrscheinlich werden Sie sagen, es sei zu teuer. Nun, Sie sollen und Sie werden kein Boot kaufen. Das tut der Verein. Das Vereinsleben ist Träger des deutschen Rudersports. Der Verein ist die Keimzelle einer großen, einzigartigen Gemeinschaft. Er ist ein Stück Lebensschule, weil in ihm jedes Mitglied, es sei jung oder alt, arm oder reich, männlich oder weiblich, Sauberkeit, Ordnung, Pünktlichkeit, Hilfsbereitschaft, Rücksichtnahme lernt. Rudern kann nicht wie Schwimmen Volksport werden. Um so mehr muß man sich wundern, daß es mit seinen 150 000 organisierten Mitgliedern solche bekannten Volkssportarten, wie Schwimmen und Skilaufen, rein zahlenmäßig überflügelt. Und die Lösung des Geheimnisses? Nun, zum ersten Male veranstaltete 1934 der



Auf Wanderfahrt



Auf Wanderfahrt: 1934 nahmen zum ersten Male 150 Ruderer von acht Nationen an einer Wanderfahrt „Rund um Berlin“ teil

Deutscher Ruderverband eine Fahrt für Ausländer „Rund um Berlin“. 150 Ruderer kamen aus England, Dänemark, Holland, Italien, Belgien und Polen, und alle waren sie restlos begeistert. Einer sprach dabei folgende Worte: „Deutschland, das muß ich sagen, ist das glücklichste, schönste und günstigste Ruderland der Welt!“ Und er hat wahr gesprochen. Wo gibt es noch soviel verträumte und unerschlossene Winkel wie in unserem Vaterlande? Wo gibt es einen solchen Fluß- und Seenreichtum wie bei uns? Wo kann man so ungehindert wandern und rudern die Heimat in Ruhe schauen?

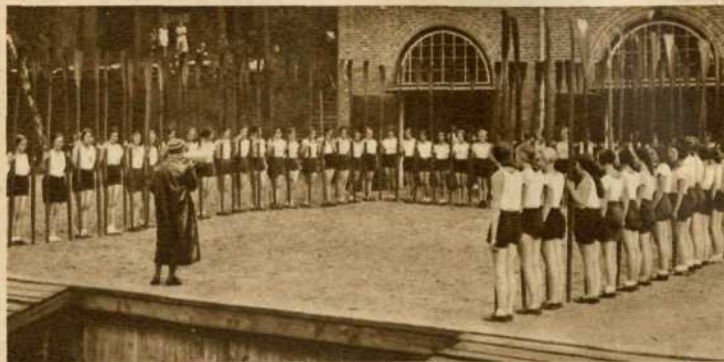
Auch für diese Wanderfahrten brauchst du kein eigenes Boot. Du kannst es dir entweder von einem der 600 Rudervereine borgen oder auch vom Deutschen Ruderverband ausleihen, der Verbandsboote in fast allen Gauen des Deutschen Reiches bereit hat. So magst du rudern und sonnen und zelten bis hoch ins Alter hinauf. Denn das ist ein weiterer Vorzug dieses Sportes, daß man ihn bis ins betagte Alter ausüben kann. Alljährlich gibt es Männer im Greisenalter, die ihre 3000 bis 5000 km rudern, und von den Rudern rühmt der Arzt, daß sie das leistungsfähigste Herz hätten.

Von der Arche zur Zigarrenkiste

Von der Arche Noah bis zum heutigen Renneiner ist ein weiter Weg. Laß uns solch ein Boot mal näher anschauen. Es sieht so schön und so zerbrechlich aus, daß man es gar nicht berühren möchte. Welch schöne Form es hat und wie das Holz goldgelb in der Sonne leuchtet! Doch wieviel Mühe, Fleiß und Überlegung stecken in solch einem Boot! Du kannst es mit einer Hand heben; denn es wiegt nur etwa 30 Pfund. Und doch trägt diese „Zigarrenkiste“ selbst einen schweren Mann und fliegt, von starken Armen gezogen, wie ein Pfeil durchs Wasser. Aber in dem Bootschuppen liegen noch viele andere Boote, längere und kürzere, breitere und schmalere. Wenn die erzählen könnten! Das gäbe wohl eine lange Geschichte. Wie mag man überhaupt auf diese Form und gerade auf diese



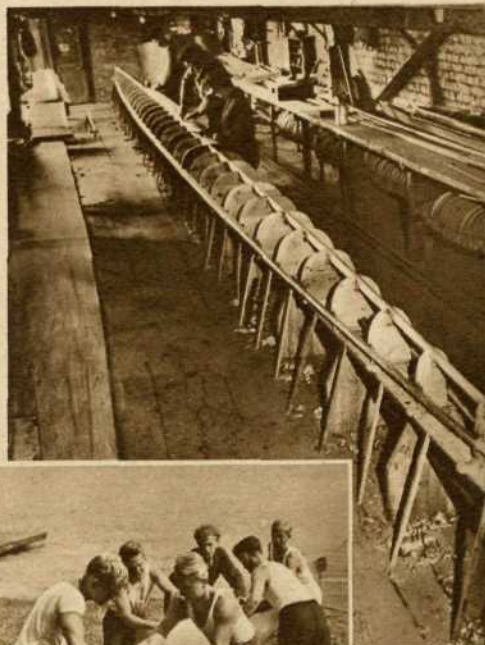
Die Erbsensuppe



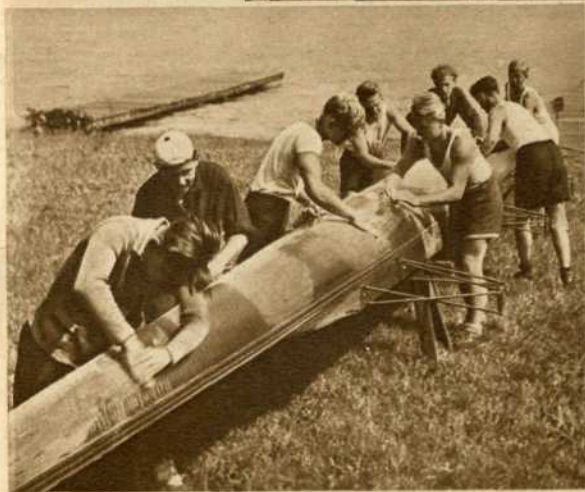
Antreten des Ingeatruderverbandes Groß-Berlin

Länge gekommen sein? Die allgemeine Annahme ist die, daß die Schiffsbefakungen in ihrer freien Zeit in den Häfen in den schweren Beibooten, den Gigs, Wetttrudern veranstalteten. Es waren Mannschaftskämpfe in vielfühigen Booten, die später von den Bootsbauern nachgebaut und in der Zahl der Sitze auf zwölf, zehn und acht beschränkt wurden. Im Laufe der Zeit hatte man herausbekommen, daß nach Länge und Breite für einen günstigen Lauf der Achter am geeignetsten sei, und ihn bis zum heutigen Tage als Krone der Bootsbauerei beibehalten. Diese langen und schweren Boote wurden gerieimt, d. h. je ein Mann bekam ein Ruder, Riemen genannt, in die Hand und mußte damit arbeiten. Daneben entwickelte sich aber noch eine andere Art, ein Boot vorwärts zu bewegen, das Skullen. Es geht zurück auf das vorerwähnte Wetttrudern der Fährleute, die Mann gegen Mann kämpften. Hier mußte das Boot mit zwei kleineren Rudern, den Skulls, angetrieben werden. So gibt es nach der Art des Antriebs also Riemen- und Skullboote. Nach der Zahl der Rudernden unterscheidet man: Einer, Zweier, Vierer und Achter. Nach der Bauart schließlich: Klinker- und Rennboote. Alle Boote bis zur Mitte des vorigen Jahrhunderts waren Klinkerboote, d. h. die Bootshaut bestand aus mehreren Planken, die dachziegelförmig — wie Klinker — aneinandergereiht wurden. Unsere Wander-

boote werden noch heute in dieser Weise gebaut. Um sich im Wettkampfe einen Vorteil zu verschaffen und die Boote schneller zu machen, wurden sie zunächst schmaler gebaut. Dabei ergab sich die Frage, wohin sollte man nun das Lager für das Ruder, das bisher in einem



Ein Olympia-Achter wird „aufgeplant“



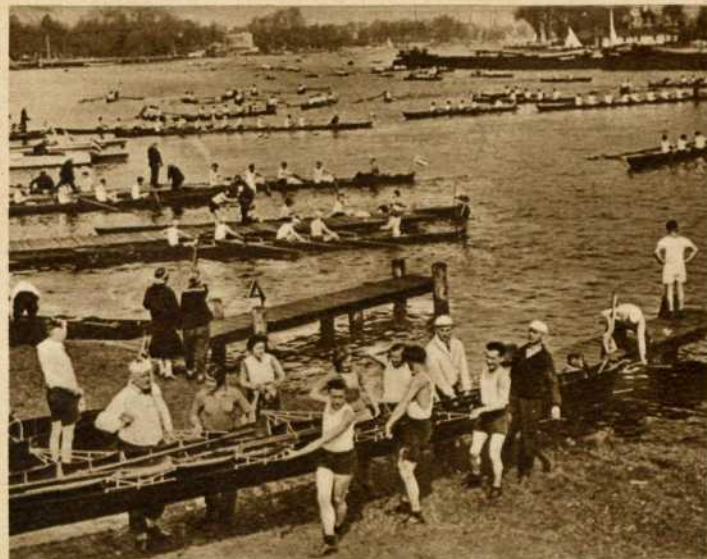
Eilichtige Ruderer überholen ihre Boote selbst

Einschnitt der Bordwand selbst ruhte, legen. Man baute dafür ein eigenes Kästchen, die Rolle, und brachte sie mit Streben außerbords an. Das führte zum Ausleger. Um die Reibung des Bootes

herabzumindern, legte man den Bootskiel nach innen und fertigte eine glatte Haut an. So startete im Jahre 1856 auf der Henley-Regatta zum ersten Male ein solches „Rennboot“ mit Innenkiel und glatter Bootswand. Bisher hatte man nur mit den Armen und dem Rumpfe gearbeitet. Um nun auch die Beinkraft auszunutzen, zog man eine Lederhose an, die man, wie auch den Sitz, mit Fett einrieb. Man rutschte auf dem Sitz hin und her und vergrößerte dadurch den Antriebsweg. Bald war die Gleitbank



Die Bootstaupe



Ein fröhlicher Rudersonntag bei Berlin

erfunden, die sich in Schienen bewegte, und schließlich auch 1884 der Rollsitz. Damit war alles Wesentliche im Laufe der Jahrzehnte gefunden, und seit dieser Zeit haben sich unsere Renn- und Wanderboote nicht mehr groß sichtlich verändert. So werden wir jetzt einen Achter mit ganz anderen Augen als vorher anschauen. Wir befühlen vorsichtig seine glatte Haut. Wir lassen den Duplegrollsitz in der ansteigenden Rollbahn auf- und niedergleiten. Wir sehen durch die Zellophanhülle des Bugs und des Hecks bis auf den Innenkiel und lassen die Drehrolle auf dem Duraluminiumausleger sich schnell um ihre Achse drehen. Fast 20 m ist er lang und doch nur wenig über 50 cm breit. Ist er dann mit etwa 1500 RM. zu teuer bezahlt?

Ist rudern schwer zu erlernen?

Rudern ist ein Handwerk und eine Kunst. Es kommt ganz darauf an, was man daraus macht. Will man auf Wanderschaft gehen, so hat man in wenigen Stunden die nötige Technik erlernt. Will man aber Rennen rudern, dann kommt es auf Bruchteile von Sekunden an; denn schon drei Sekunden sind etwa eine Bootslänge. Gute Rennrunderer sind also Künstler ihres Faches, und man rechnet für ihre „Lehrzeit“ mindestens drei Jahre.

Rudern beginnt man heute mit dem Skullen. Denn das Skullen hat wesentliche Vorteile. Man kommt schneller vorwärts. Man kann gerade schwingen im Boot. Man kann allein rudern. Darum sollte der Wanderruderer auf alle Fälle mit dem Skullen beginnen. Es hat sich ferner gezeigt, daß ein guter Skuller stets auch ein guter Riemenbootfahrer ist; aber nicht immer umgekehrt.

Wenn man mit seinen ersten Übungen selbstverständlich auch gleich im Boot beginnen kann, so ist es doch ratsam, wenigstens einige Stunden im Kasten „Handgriffe“ zu üben. Die Deutsche



In der „Arche Noah“ der DSG werden 20 Mann zu gleicher Zeit ausgebildet.

Hochschule für Leibesübungen in Berlin bedient sich der „Arche Noah“, eines Mitteldinges zwischen Boot und Kasten, das fast so schnell läuft wie ein Boot und Platz für 20 Anfänger hat. Hier lernt der Schüler die Ruderbewegungen in der Fahrt, und außerdem hat der Lehrer die Möglichkeit, von Platz zu Platz zu gehen, dem

Schüler die Hand zu führen und Fehler abzustellen. Es ist ratsamer, dem Anfänger sogleich den ganzen Schlag zu zeigen, als diesen, wie es früher geschah, in sechs und noch mehr Teile zu zerlegen, um sie dann zu einem Ruderschlag zusammenzusetzen. Dagegen sollte man den Rollsitzegebrauch, d. h. also die Beinarbeit erst dann einschalten, wenn Körperschwung, Armarbeit und die Führung der Stells keine größere Schwierigkeit mehr machen. Die Schwierigkeit, gut zu rudern, liegt in der günstigsten Ein- und Unterordnung der drei Kräfte — Oberkörper, Arme und Beine — in den Lauf des Bootes. Wind und Wetter bleiben natürlich auch nicht ohne Einfluß auf die Rudertechnik. Starker Wellengang und scharfer Gegenwind sind Prüfsteine für eine Rudermannschaft. Um gut rudern zu können, muß der Platz für den Ruderer zurecht gemacht werden. Dieses „Trimmen“ des Bootes ist eine Kunst für sich. Es kommt dabei darauf an, die Arm-, Bein- und Körperlänge des Betreffenden in das richtige Verhältnis zur Sitzhöhe, zum Dollenabstand und zur Rollbahnlänge zu bringen.



Anleitung
im Rennstift

„Einsatz“
die Beine
treten,
der Körper
schwingt,
die Arme
ziehen ..



Training heißt: „Organisation des Sieges“.

Für den Rennrunderer ist jeder Bruchteil einer Sekunde wichtig. Schon ein einziger Fehlschlag kann ihm den Sieg kosten. Die Regattabahn ist normalerweise 2000 m lang, und in den sechs bis acht Minuten des Kampfes kann allerlei geschehen. Darum sagt ein alter Rudererspruch, daß „man erst im Ziele gewonnen habe“. Man muß

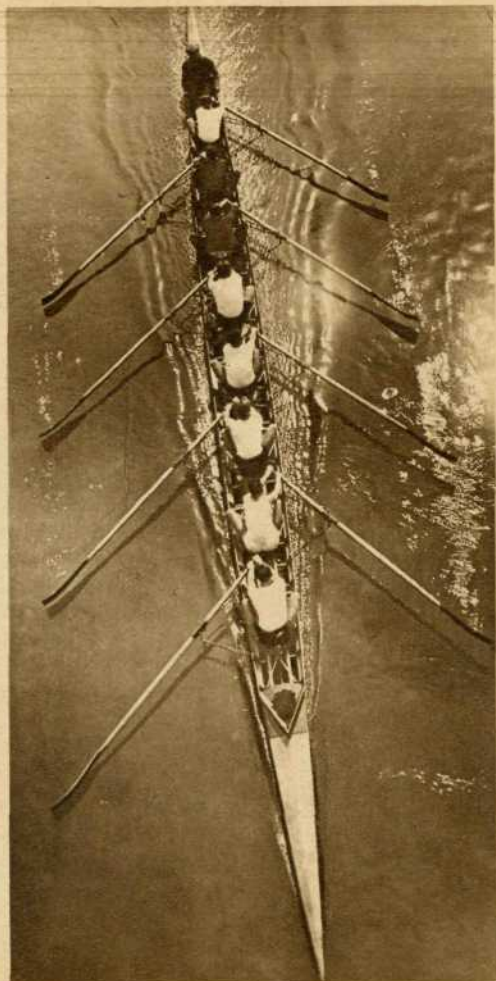


„Ausheben!“
Der Körper ist
ausgeschwun-
gen, das Blatt
restlos „durch-
gezogen“

ferner wissen, daß eine Mannschaft in einem Regattajahre meist nur ein duzendmal an den Start geht. Im Gegensatz zu einem Kurzstreckenläufer, der jeden Sonntag ein oder auch mehrere Rennen laufen kann. So gilt es daher bei den wenigen Starts alle Kräfte zusammenzunehmen. Dies um so mehr, als es im Rudern nur einen Sieger und nur einen Preis gibt! Auch dann, wenn 20 und mehr Mannschaften gestartet sein mögen.

Weil Rudern zu meist Mannschaftsleistung ist; weil nur wenige Male gestartet werden kann und weil es schließlich nur einen Sieger gibt, darum muß ein Rudertraining genau durchdacht, ausge-

Rhythmus und Kraft

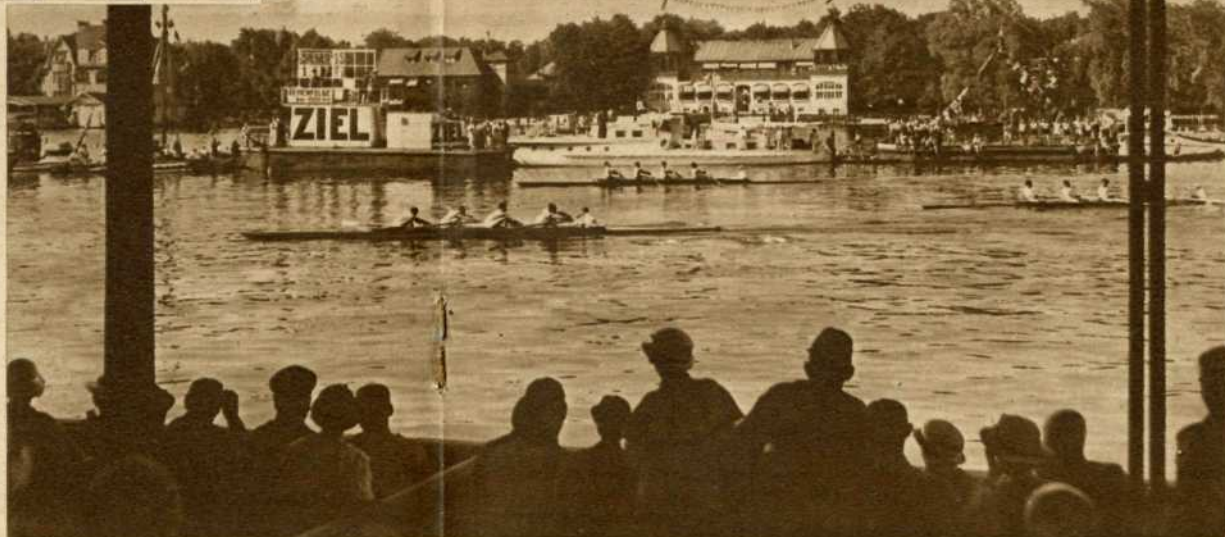


Marinesturm
als Helfer bei
der Grünauer
Regatta



arbeitet und durchgeführt werden. Jemand hat es einmal „eine Kadettenanstalt des Lebens“ genannt, und das ist wahr. Es ist eine Erziehungsschule zu freiwilligem Gehorham, zu Unterordnung, Pünktlichkeit und Pflichterfüllung. Hier gilt der einzelne wenig, die Gesamtheit alles. Im Boot gibt es kein Verstellen; denn Bootskameraden sind Freunde, und sie müssen schon das gleiche wollen, wenn es laufen und siegen soll. Da wird

„Berliner Ruder-Club“
siegt im Kaiserregatta



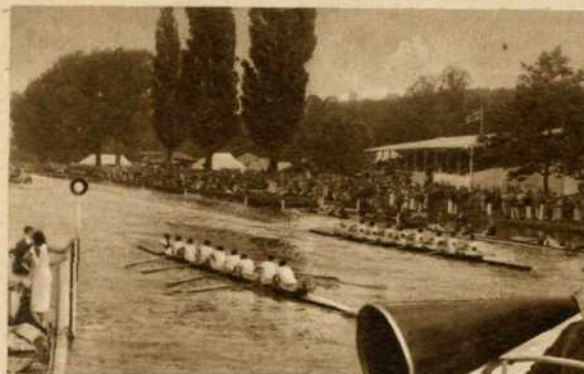
das Bootshaus zur zweiten Heimat und zum wahren Kameradschaftshaus. Da ist der Eid, den jeder leisten muß, nur eine feierliche Formsache. Freiwillig unterwirft sich der Trainingsmann den Gesetzen, die ihm auf die Dauer des Trainings das Rauchen, Trinken und Flirten verbieten. Die Ehre des Vereins gilt es zu verteidigen, und das ist ein Preis, der des hohen Einsatzes wert ist.

Was weiß der Unkundige, wieviel Fleiß, Wille, Opfer, Überlegung dazu gehören, um eine Achtermannschaft regattareif zu

machen?! Von der Anfängerarbeit im Kasten bis zur „beseelten Maschine“ ist ein weiter und mühevoller Weg. Schon im November beginnt daher die Vorarbeit für den Trainingsmann. Er hat durch Gymnastik, Baldbau und Kastenarbeit seinen Körper in Form zu bringen und seine Ruderarbeit so weit auszuweiten, daß er sich dann Anfang März bei den Fahrten im Boot auf die nächsthöheren Aufgaben: Zusammenarbeit, Tempowechsel und Zugkraft einstellen kann. Denn nicht die Mannschaft wird im Kampfe Sieger sein, die den vollendetsten Stil rudert, sondern die, welche neben dem technischen Können die beste Mannschaftsarbeit und den größten Siegeswillen zeigt. So lernen sich die Trainingsleute zunächst auf längeren Fahrten kennen. Des Trainers wachsame Auge tauscht Ungeeignete gegen Bessere aus. Umbesetzungen werden vorgenommen, bis die Mannschaft endgültig „sitzt“ und jeder seinen Stammapplatz hat. Der begeisterte, fähigste und technisch beste Ruderer kommt auf den Schlagplatz; der ruhigste dahinter; dann kommen die „Zugnummern“; nun die „Unsauberen“ und schließlich der „Balancenkünstler“. So steht vier bis sechs Wochen vor der ersten Regatta die Achtermannschaft fest. Es kommen Probekämpfe gegen die Stoppuhr oder gegen eine zweite Mannschaft. Dann werden Starts und Spurts geübt, und schon ist der erste Regattatag da. Und mit ihm auch das berühmte Regattafieber, das weder Jungmann, Junior noch Senior verschont. Denn diese erste Schlacht ist oft entscheidend für das ganze Rudersjahr. Zum ersten Male gilt tatsächlich jeder einzelne der rund 200 Schläge für die 2000 m lange Strecke. Ein einziger Wille befeelt die Mannschaft: er heißt Sieg! Mit fast



Das Boot „geht in den Stall“



Kampf der Achter in Henley. Snappes Unterliegen des B.R.C.

20 km Geschwindigkeit fliegt das Boot dahin. Und doch, der Gegner war um wenigstens besser. Kurz vorm Ziel brach die Mannschaft zusammen. Aber im Herzen schwur man, zu vergelten und es das nächste Mal besser zu machen. Diese Bootskameradschaft ist etwas Wunderbares. Sie ist viel schöner noch als der Sieg selbst. Und darum wird auch das Wettrudern nie aufhören, solange es Ruderer geben wird.

Don Henley bis zur Olympiade 1936

Von allen Regattastrecken der Welt ist die in Henley die berühmteste. Sie ist das „Grünau Englands“, und es trifft



Der Starter

sich hier alles, was im Rudern auf der Welt einen Namen hat. Darum stimmt es, wenn das Sprichwort sagt: „In Henley gesiegt zu haben heißt, zu den besten Ruderern der Welt zu zählen.“ Viele Male haben deutsche Ruderer dort ihr Heil versucht. Nur viermal ist es ihnen bisher gelungen, dort Sieger zu werden. Woher das kommt? Die Regattabahn in Henley ist eine Strecke, die schön, aber heimtückisch ist. Sie ist 110 m länger als die unsrigen, und es gilt dort, gegen den Strom zu rudern. Diese sechs Achterlängen sind unseren Mannschaften fast stets zum Verhängnis geworden; und wenn man die fremden Bedingungen berücksichtigt, unter denen unsere Mannschaften dort starten müssen, so ist es eine interessante Frage, wie sich 1936 die Engländer mit der Grünauer Strecke abfinden werden. Noch nie bisher haben sie sich hier versucht.

1934 war das Jahr des bisher größten Erfolges deutscher Ruderer in Henley. Drei der Besten errangen in zwei Starts zwei Siege! Das Paar Möller-Braun von der RG. „Wiking“, Berlin, wiederholte den von Klaus-Ehrenberg von der RG. „Victoria“, Berlin, 1903 erfochtenen Sieg im Riemenzweier. Dr. H. Buhg vom Berliner RC. gewann, nachdem er schon 1932 erfolgreich gewesen, 1934 erneut den Preis der „Diamond Sculls“. Damit ist er der einzige ausländische Ruderer, der diesen wertvollen Preis zweimal erringen konnte. Doch noch nie ist einer ausländischen Mannschaft dort ein Sieg im Vierer, der in England stets ohne Steuermann gerudert wird, gelungen. In dieser Bootsgattung ist England unbestrittener Meister. Denn nicht nur in Henley, sondern auch auf allen bisherigen olympischen Regatten ist England im Vierer ohne Steuermann stets Sieger geblieben, so wie es Amerika immer im Achter war. Und wie ist es mit Deutschlands Olympiaerfolgen im Rudern? Nun, so oft wir teilnahmen, so oft haben wir auch eine Gold- und mehrere Silbermedaillen erringen können. 1912 war es der Ludwigshafener RB., der im Vierer mit Steuermann in Stockholm den Sieg davontrug. 1928 siegten im Riemenzweier Müller-Moeschler vom BRK. „Hellas“, bei der Olympiaregatta in Amsterdam. 1932 war es in Los Angeles der Berliner RC. im Vierer m.St., der den ersten Preis und außerdem durch Buhg-Boehslen im Doppelzweier den zweiten Preis davontrug. Durch den weiteren zweiten Platz des RC. „Amicitia“, Mannheim, im Vierer ohne Steuermann, kam Deutschland

auf den dritten Platz in der Rangliste hinter Amerika und England. Außer an diesen Kämpfen der gesamten Rudermannschaft hat es vor dem Kriege einmal, 1913 in Gent, an den Europameisterschaften mit dem Erfolge teilgenommen, daß es mit zwei Siegen beste Rudernation wurde. 1934 erst trat es erneut der internationalen Vereinigung, abgekürzt „FISA“, bei und ging nach 21 Jahren in Luzern erstmalig wieder an den Start. Zwei Siege waren die Ausbeute. Im Einer wurde Schäfer vom Dresdner RB. Europameister, und im Vierer ohne Steuermann errang der Würzburger RB. einen eindrucksvollen Sieg. So waren unsere Ruderer überall, wo sie sich im Auslande bliden ließen, stets gefürchtete und geachtete Gegner.

Nun wird der Deutsche Ruderverband 1936 zum ersten Male eine Olympia-Regatta durchzuführen haben. Die Strecke in Grünau wurde mit Recht als Regattabahn ausgewählt. Auf ihr werden sich vor 50 000 Zuschauern olympische Ruderkämpfe abwickeln, in denen Deutschland eine gute Rolle spielen sollte. Der Satz „Alles für Deutschland“ gilt auch dem Ruderer als heilig. Der Gemeinschaftsgedanke wurde durch den Führer des Deutschen Ruderverbandes, Präsident Pauli, erneut durch Bildung von Olympiazellen in verschiedenen Städten des Reiches in den Vordergrund geschoben. Und es fügt sich gut, daß 1935, also ein Jahr vor den Olympischen Spielen, erstmalig in der Geschichte des deutschen Rudersports, die Europameisterschaften in Deutschland zum Austrag kommen. Die Grünauer Bahn und unsere Olympiamannschaften werden damit eine Generalprobe erleben, wie sie nicht besser denkbar wäre. Hier wird sich dann zeigen, ob unsere Ruderer auf dem richtigen Wege für 1936 sind.



Das neue Olympia-Boothaus in Grünau

Kanusport

Die Athener Tagung des IOC. vom Mai des Jahres 1934 hat den Antrag der internationalen Repräsentantschaft für Kanusport auf Zulassung des Kanusports zu den Olympischen Spielen angenommen. Somit werden bei den Olympischen Spielen 1936 in Berlin erstmalig Wettkämpfe im Kanu ausgetragen, und der jüngste Zweig des Wassersports hat den Anschluß an die Sportarten von Weltgeltung gefunden.



Bis in die kleinsten und flachsten Gewässer dringt das kleine, wendige, flachgehende Kanu vor, wohin kein anderes Boot gelangt

Es ist der Sport in dem Boot, dessen Urahnen die Kajaks der Eskimo und die Rinden-Canoes der kanadischen Indianer waren. Die Bezeichnung Canoe—Kanu, die von den Amerikanern, Engländern, Spaniern und Franzosen sprachlich für diese Art von Eingeborenenfahrzeugen übernommen wurde, hat ihm den Namen gegeben. Der Begriff Kanu wurde zum Sammelnamen für beide Bootstypen, für den bis auf eine Sighlute gedeckten Kajak und für das offene kanadische Kanu, Kanadier genannt. Besondere Kennzeichen für das Kanu sind die spitzzulaufenden Bootsenden, die verhältnismäßig geringe Länge und die Fortbewegung in der Blickrichtung vermittels des Paddels in der Form des Einblatt- oder des Doppelpaddels.

In den siebziger Jahren des vorigen Jahrhunderts entstand das erste Sportkanu. Der Schotte John Mac-Gregor baute es nach dem Vorbild eines Eskimokajaks und besaß damit die europäischen Wasserstraßen. Sein Tun fand Nachahmung in den nordischen Staaten und in Deutschland, überall wurden die hervorragenden

Eigenschaften des leichten Fahrzeuges für Wasserwanderfahrten erkannt. Zu gleicher Zeit übernahm man in Kanada und den Vereinigten Staaten von Indianern, Jägern und Goldsuchern die Form des offenen Rindenkanus, des besten Verkehrs- und Transportmittels zur Überwindung der naturgegebenen Wasserstraßen, Flüsse und Seentetten, für Sport und Jagdfahrten der Erholung und Entspannung.

In den Vereinigten Staaten von Nordamerika wurde der erste Kanu-Verband, die American Canoe Association (1881) gegründet, Kanada folgte im Jahre 1890, Schweden im Jahre 1905 mit der Schaffung einer Kanusportorganisation. Der Deutsche Kanu-Verband wurde im Jahre 1913 geschaffen, nachdem der erste Kanuverein 1905 in Hamburg entstanden war. Im Jahre 1919 begann dann von Deutschland und vom Deutschen Kanu-Verband ausgehend eine gewaltige Entwicklung des Kanusports, die 1924 zur Gründung des Internationalen Kanu-Verbandes führte, dessen Leitung Deutschland übernahm, und die ihre Krönung in der Zulassung zu den Olympischen Spielen fand.

Die Aufwärtsbewegung des Kanusports findet ihre Begründung hauptsächlich in den ethischen und sportlichen Werten, die ihm eigen sind; vor allem in seiner Naturverbundenheit. Auf den schönen Wasserstraßen der Heimat, in der gesunden, staubfreien Luft tummelt



Im Sitz auf dem Boden des Kajaks — Oberkörper leicht nach vorn neigen, Paddel in Schulterbreite mit beiden Händen fassen! — Von weit vorn Wasser holen, mit dem rechten Arm das Paddel ziehen, mit dem frei nach vorn schwingenden linken drücken!

der Kanufahrer sein Boot, fern vom Hasten und Treiben der Großstadt. Im Kampf mit Wellen und Wind, mit Stromschnellen und Hindernissen stählt er Körper und Geist. Ausdauer, Mut, Entschlußkraft, Hilfsbereitschaft, Körpergeschicklichkeit, Gewandtheit in der Bootsbeherrschung sind die Eigenschaften, die er besitzen muß, um den Elementen troh zu können. Zu seiner Ausrüstung gehören Zelt und Kochgerät, die ihm erst die Wunder des Wasserwanderns erschließen und die ihn zu einem einfachen und daher gefunden Leben führen, einem Leben der wahren Kameradschaft, einer Lebensweise, die starke, frohe, frische, tatfreudige und aufrechte Menschen hervorbringt, Menschen, die ihrer Heimat aufs engste verbunden sind, weil sie auf ihren Fahrten ihr Vaterland und seine Menschen wahrhaft kennen und lieben lernen.

Besonderer Anlaß für die schnelle Verbreitung des Kanusports war die Erfindung des Faltbootes. Alfred Heurich, Rosenheim am Inn, schuf dieses Boot im Jahre 1905 nach dem Vorbild des Eskimokajaks aus einem Bambusstabgerüst mit einem Leinwandüberzug und erschloß damit zunächst einmal die schnellfließenden, stromauf praktisch nicht zu befahrenden Flüsse des Alpengebiets. Mit dem zusammenlegbaren Boot löste er das Problem des Transports zu Lande. Erst das Faltboot ermöglichte weite Fahrten, Ferienfahrten in andere Landesteile oder Länder, weil es die Transportschwierigkeiten beseitigte und die Transportkosten auf ein Minimum herabsetzte.

Die Entwicklung des Wanderkanus geht in neuester Zeit wieder auf die Linienführung und Maße des Eskimobootes zurück, das sich trotz völligen Verzichtes auf jede Stabilität (Kentericherheit) als das geeignetste Boot für den Kampf mit den Wellen erwies, vorausgesetzt, daß es von einem geübten Fahrer gelenkt und gepaddelt wird. Als es vor einigen Jahren gelang, die Kunst der Eskimos nachzuahmen, sich mit dem gekenterten Boot wieder aufzurichten, ohne das Boot zu verlassen, begann auch die Abkehr vom breiten, stabilen Boot.

In jedem sportfrohen Menschen steckt der Wille zum Kampf, nicht nur mit der Natur, sondern auch zum Wettkampf mit den Sportkameraden, die Lust, die Kräfte zu messen mit den Gefährten.

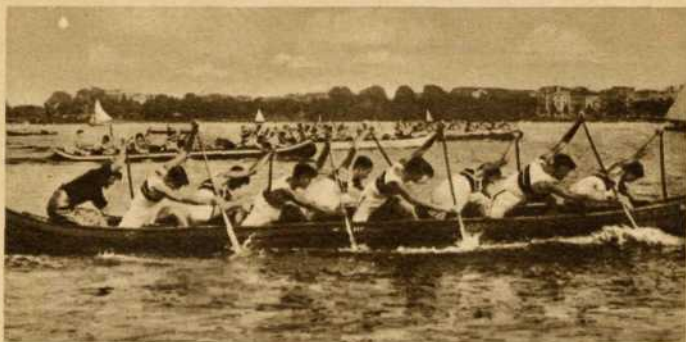


Der Doppel-Kanadier. Fein ausgeschliffene Paddeltechnik

Am Startplatz einer der volkstümlichsten Kanuregatten, der Isar-Regatta, einer Faltbootlangstreckenwettfahrt, die im Gebirge beginnt, wo nur das Faltboot zu Hause ist

So hielt mit dem Kanu auch gleich der Wettkampfsport im kleinen Boot seinen Einzug bei den Vereinen und Verbänden der Länder. Der Wunsch nach größter Schnelligkeit ließ sehr bald besonders leichte und schmale Bootstypen, Rennboote, entstehen. Die Entwicklung der Rennbootformen wurde nach den ersten größeren internationalen Kanuwettkämpfen in Göttenburg 1923 durch die Formen der





Zeuner-Kanadier. Jugend- und Übungsboot, im Endkampf in einem Rennen

schwedischen Kajaks in stärkstem Maße beeinflusst, das gleiche gilt für die Paddeltechnik. Das „Schwedenboot“ ist in seiner Grundform in die internationale Bootstabelle eingegangen; der kurze, schnelle, steile Schlag mit dem kurzen Doppelpaddel beherrscht auf der kurzen, der 1000-m-Rennstrecke, auch heute noch die Paddeltechnik. Der Rennsport im Kanadier hat seine Verbreitung auf dem Kontinent hauptsächlich in Deutschland und in der Tschechoslowakei gefunden. Der Rennkanadier wird kniend gefahren.

Während in den nordischen Ländern fast ausschließlich das Einmannboot verwendet wird, hat sich in den übrigen Ländern der Zweierkajak und neuerdings der Viererkajak eingeführt, in erster Linie durch die Initiative Deutschlands, das in diesen Bootsarten bisher ungeschlagen blieb.

Das Faltboot, ursprünglich nur ein Wanderboot, eroberte sich die lange Strecke im Wettkampfsport wiederum dank der deutschen Pioniertätigkeit für diese Bootsart, die auf der letzten Tagung des Internationalen Kanu-Verbandes ihren Einzug in die internationale Bootstabelle hielt. Seine Maße sind dabei so gehalten, daß seine Eigenschaften als Wanderboot gewahrt bleiben.

*



Der Vierer-Kajak ist neben dem Zweier-Kajak das urdeutsche Mannschaftsboot. 1936 werden die ersten internationalen Rennen in ihm ausgetragen

Wenn man im Bereich der Großstadt an schönen Sonntagen Tausende von Kanus gemächlich dahintreiben sieht, deren Insassen, bequem zurückgelehnt, fast sorglos die Paddel bewegen, so könnte man annehmen, Kanufahren sei keine Kunst. Aber in diesem Falle dient das Kanu auch nicht als Sportgerät, sondern nur als Verkehrsmittel, um zum Wochenendplatz zu gelangen. Sehr bald wird der Zuschauer feststellen können, daß diese Gondellei mit dem eigentlichen Kanusport so wenig zu tun hat, wie die Mietsbootruderei mit dem Rudersport. Er wird zwischen diesen Aushpaddlern immer wieder Kanufahrer hindurchflitzen sehen, deren Boote, deren Paddeltechnik und Körperhaltung den streng sportlichen Charakter auch dem Laien ohne weiteres offenbaren. Der Besuch einer Kanu-Regatta oder des Trainingsquartieres und des Trainings eines Kanuvereins wird den Unterschied um so augenfälliger hervortreten lassen, wenn die raffigen Boote im Rudel über die Strecke jagen, wenn die Paddel der Kajakfahrer wie Windmühlenslügel durch die Luft wirbeln oder wenn die Körper der Kanadierfahrer im rhythmischen Schwung sich nach vorne werfen, wenn am Ufer die Kameraden mit anfeuernden Rufen das Tempo noch zu beschleunigen suchen und aus dem Megaphon im Begleitboot die Anweisungen des Trainers oder Schiedsrichters ertönen.

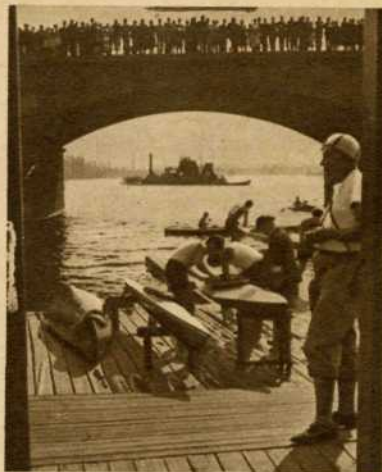


Wanderfahrt im Haltboot

In hartem, streng durchgeführtem Training werden auch die Mannschaften des Kanusports für ihre großen Aufgaben vorgebildet. Nach sorgfältiger Auswahl durch den Sportarzt — gesundes Herz und gesunde Lunge sind Vorbedingung — und nach feierlicher Verpflichtung beginnt das Bootstraining im zeitigen Frühjahr, für den Bootsneuling zunächst im Wanderboot. Der richtige Sitz (Hüftknochen in Waschbordhöhe), die richtige Haltung (Oberkörper leicht nach vorn geneigt und nicht gegen die Rückenlehne gelehnt, die übrigens im Rennboot fehlt!) werden geübt, ferner Paddelfassen, Paddelseinsatz, Durchzug, Schlagzahl, Start und Endspurt. Daneben läuft der theoretische Unterricht über Technik und Taktik. Zum Training gehört auch im Sommer die Gymnastik, besonders als Ausgleichsgymnastik, da ja das Paddeln selber in der Hauptsache Oberkörper-Arbeit ist. Vom Wanderboot geht es ins Rennboot, und vom Start auf kleinen, örtlichen Vereins-, Kreis- oder Bezirksregatten zu den Gauregatten. Bis der Trainingsmann aber soweit ist, vergehen ein bis zwei Jahre; der Fall ist selten, daß ein Neuling

in kurzem, steilem Aufstieg sich innerhalb eines Regattasommers von der Anfängerkategorie bis zur Seniorenklasse hinaufkämpft und mit Erfolgsaussichten gegen die Besten antreten kann.

Wenn dann das Sportjahr mit den Deutschen Kanumeisterschaften und den Gaustaffelmeisterschaften seinen Höhepunkt erreicht hat und die Winterszeit herannaht, so gibt es für den Trainingsmann nur eine kurze Pause. Zwar kommt das Bootstraining im Winter aus natürlichen Gründen in Fortfall, dafür treten dann andere Sportarten in ihre Rechte mit dem Zweck und Ziel, die im Sommer erworbene körperliche Leistungsfähigkeit aufrecht zu erhalten und auszubauen. Dazu dienen wiederum Gymnastik und in erster Linie Lauf (Waldlauf), Lauffspiele (Handball), Schwimmen und, wo es möglich ist, Skilauf; denn Skilaufen ist seiner Natur



Die deutschen Kanufahrer sind im Zweier-Kajak besonders erfolgreich

In der Regattapause am Bootshausen



nach der dem Kanufahren zunächst und zu innerlichst verwandte Sport. Es ist das gleiche seelische Erlebnis, die sommerliche Kajakfahrt durch die in sommerlicher Pracht prangende Landschaft oder das Gleiten auf den Stiern durch die verzauberte Winterlandschaft, und es ist letzten Endes ja das gleiche Element „Wasser“ in seinem ewigen Kreislauf, das dieses Erlebnis vermittelt.

*

Die Bestleistungen der meisten Sportarten sind mit Stoppuhr, Meßlatte und Maßband genau festgelegt. Der Wassersport kann mit solchen Zahlen deshalb nicht aufwarten, weil seine Wettkämpfe auf den naturgegebenen Kampfbahnen der Seen und Flüsse nie unter den gleichen Verhältnissen stattfinden. Bald ist es Seitenwind, bald Vorder- oder Rückenwind, der die gefahrenen Zeiten beeinflusst, von anderen Faktoren wie der Wassertiefe oder -breite ganz abgesehen. Absolute Rekordziffern gibt es im Kanusport nicht. Immerhin vermitteln die Siegerzeiten der deutschen Meisterschaften ein anschauliches Bild.

Das Kanupolo, ein weiterer Zweig des Kanusportes, ist ein Kampfsport, das außerordentliche Gewandtheit und Kraftentfaltung verlangt. Jede Mannschaft besteht aus sechs Spielern in wendigen, kurzen Faltbooten, Poloboote. Ein mittelgroßer, luftgefüllter Lederball ist mit der Hand oder mit Paddelhilfe ins Tor des Gegners zu bringen. Das ergibt spannende Kampfmomente, wenn die

Parteien teils vorwärts, teils rückwärts mit voller Kraft geschickt durch das Spielfeld eilen oder verbissen um den Ball ringen. Die Deutsche Meisterschaft im Kanu-

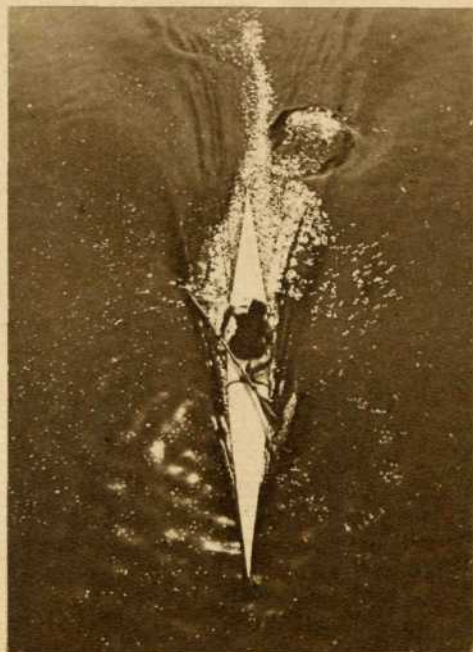


Zum Durchqueren einer Stromschnelle gehört Kraft und Mut

polo wechselte in den letzten Jahren zwischen Polizei-Hamburg, Alster-Canoe-Club-Hamburg und Wanderfalte-Essen, die heute den Titel tragen. Kanufegeln wird hauptsächlich in 7,5-qm- und 5-qm-Booten ausgeübt. Diese kleinsten Segelfahrzeuge verlangen außerordentlich große Geschicklichkeit und viel seglerisches Können. Seit 1931 werden in der 7,5-qm-Klasse Deutsche Kanufegelmeisterschaften ausgetragen, seit 1934 ist diese Bootsklasse international. Deutscher Meister 1934 wurde Ruhnau, Königsberg, auf „Elch“, Europa-Meister Nils Holm, Schweden.

Die Wettkämpfer im Kajak und Kanadier, im Poloboot und im Segelkanu sind aber nur der Stoßtrupp für viele Zehntausende von Wasser-

wanderern, die weit weg von den Schauplätzen des Sports und des Wassersports ihre Straße ziehen in der Einsamkeit der Wassermäandergebiete des In- und Auslandes, deren Kampf mit Wind und Wellen, mit den Tücken des Wasserlaufs kein Publikum begeistert bewundert. Selbst von den gefähr-



Der reinrassige Kajak, das Boot des Wasserwanderers der Zukunft. Es wird allein durch Körpergeschicklichkeit und Fahrkunst beherrscht

lichen Erstbefahrungen der wildesten Wildflüsse, deren Bezwingung der Erstbesteigung stolzer Felsriesen durch unerschrockene Alpinisten vergleichbar ist, vernimmt man fast nur in den Fachzeitschriften. Und dennoch ist diese Masse sportbegeisterter, unbekannter Kanufahrer die Grundlage für die Auslese der Kämpfer, die ihren Sport vor der Welt zu vertreten haben, die für Deutschlands Farben und Deutschlands Ehre im Jahre 1936 auf der olympischen Wasserkampfbahn in Berlin-Grünau kämpfen, und wie wir hoffen, auch siegen werden.

Literatur — Rudern und Kanu.

„Rudern und Stulen, das grundlegende Ruderlehrbuch“, von Woodgate (deutsch) (Wassersport-Verlag, Berlin SW 19, Sendelstr. 7, in Zeilen 2.—RM.) / „Rudern und Stulen“ von H. Kauscher und O. Proben (Verlag Westermann) / „Fairbairns Trainingsmethode“ überfetzt von B. Fertig (Wassersport-Verlag, Berlin SW 19, 0,50 RM.) / „Normblätter des Deutschen Ruderverbandes für Boote und Bootsgesetz“ (Wassersport-Verlag, Berlin SW 19, 2.—RM.) / „Anleitung für das Rudertaining Jugendlicher“ (Wassersport-Verlag, Berlin SW 19, 1,50 RM.) / „Handbuch für Wanderruderer mit Verzeichnisse des deutschen Rudersports“ (Wassersport-Verlag, Berlin SW 19, 2.—RM.) / „Wanderfahrten im Ruderboot“ von E. Maat (Wassersport-Verlag, Berlin SW 19, 1,75 RM.) / „Der Steuermann im Ruderboot“ von G. Frank (Wassersport-Verlag, Berlin SW 19) / „Die Führer und Karten für Wanderruderer“ (Wassersport-Verlag, Berlin SW 19) / „Die Richtlinien und Bestimmungen für das Frauenrudern“ (Wassersport-Verlag, Berlin SW 19, 0,20 RM.) / Das amtliche Organ des Deutschen Reichsbundes für Leibesübungen, Fachamt 14, Rudern, und des Deutschen Ruderverbandes: der „Wassersport“, Verlag Berlin SW 19, erscheint jeden Donnerstag, 53. Jahrgang / Jahrbuch des deutschen Rudersports: der „Wassersport-Almanach“, 55. Jahrgang (Verlag Berlin SW 19, Sendelstr. 7) / „Die Allgemeinen Wettfahrtbestimmungen des Deutschen Ruderverbandes, Bestimmungen für das Deutsche Meisterschaftsrudern“ (Verlag des Deutschen Ruderverbandes, Berlin SW 19, Sendelstr. 7).

Fachzeitschrift: „Kanu-Sport“ / „Kaltboot-Sport“, München 2 SW, Paul-Hense-Str. 9 / „Trainingsbuch für den Kanusport“ / „Körperschule für den Kanusport“ / „Wanderführer mit Karten über fast alle bekannten Gewässer des In- und Auslandes“ / „Das deutsche Flußwanderbuch“, ein Jahrbuch mit Flußverzeichnis und Verzeichnis aller D.A.B.-Anschriften, erscheint jährlich neu / „Das Kaltboot“ von E. Hertweg, sämtlich im Verlag des Deutschen Kanu-Verbandes, München 2 SW, Paul-Hense-Str. 9 / „Paddelsport und Flußwandern“ von E. J. Luther (Neeth & Co., Stuttgart) / „Mit Kaltboot und Zelt“ von P. Walther (Quelle & Meyer, Leipzig) / „Kaltboot kößt vor!“ von S. Rittlinger (F. A. Brockhaus, Leipzig) / „Kipp, kipp, Surrah! (Estimo-Kenterfunf)“ von S. E. Pawlata (Neeth & Co., Stuttgart) / „Kanu- und Segeln“ von A. Tiller (Kloßing & Co., Berlin) / „Kajak-Selbstbau“ von Joh. Frießel (H. C. Schmidt & Co., Berlin).

Auskunft und Beratung in Kanusportangelegenheiten durch das Fachamt für Kanusport im Reichsbund für Leibesübungen. Leiter: Dr. M. Edert, München 2 SW, Paul-Hense-Str. 9.

Die 26 Hefte der Olympia-Hefereihe

unterrichten jeden Deutschen über das, was er vom olympischen Sport wissen muß.

- 1 Olympia 1936, eine nationale Aufgabe
- 2 Skilauf
- 3 Bobfahren, Eishockey
- 4 Eislauf
- 5 Fußball
- 6 Handball
- 7 Hockey
- 8 Laufen und Gehen
- 9 Fünf- und Zehnkampf
- 10 Springen
- 11 Werfen
- 12 Boxen
- 13 Gewichtheben und Ringen
- 14 Fechten
- 15 Schießen
- 16 Reiten
- 17 Turnen (Ringe, Reck, Barren, Pferd)
- 18 Turnen (Bodenturnen, Freiübungen, Klettern)
- 19 Schwimmen
- 20 Wasserball und Wasserspringen
- 21 Rudern und Kanu
- 22 Segeln
- 23 Radfahren
- 24 Segelflug
- 25 Leibesübungen mit „Kraft durch Freude“
- 26 Führer durch die Sportsprache

Jeder Volksgenosse erhält die Hefte für 10 Pfg. das Stück bei seiner N.S.-Organisation, Arbeitsstätte oder bei seinem Sportverein.

Druck und Verlag: H. A. Braun & Co., Berlin-Tempelhof, Alboinstrasse 21—23.