

Schüler Ruder Club (SRC) - Dokumentations Projekt

Orm Hager

orm@doc-tcpip.org

DRAFT - Version 1.0

11. November 2007

Zusammenfassung

Auch dieser Artikel ist „Work in progress“, wie ein IBMer sagen würde. Hier möchte ich dokumentieren, wie die Ausrüstung in den 80er Jahren beschaffen war.

1 Einführung

Dieser Text beruht auf der Interpretation meiner völlig Subjektiven Erfahrungen während meiner aktiven Zeit im SRC. In dieser Zeit war ich im Schnitt 1600 km jährlich auf Wasser, und ich habe fast alle Wanderfahrten mitgemacht und teilweise organisiert.

Im folgenden möchte ich etwas sagen zur Ausrüstung, ein paar Dokumente vorstellen und einige Fotos besprechen.

2 Ausrüstung

Eine spezielle Ausrüstung war für Wanderfahrten notwendig, da der Transport im offenen Boot doch für Besonderheiten sorgt. Zum Rudern selbst brauchte man keine spezielle Ausrüstung, normale Sportkleidung war, teilweise mit leichter Modifikation, völlig ausreichend. Der Kauf von speziellen Ruderschuhem galt schon als Luxus. Da Rudern in dieser Zeit unweigerlich mit Messing-Dollen und daher Schmierfetten auf Mineralölbasis verbunden war, wurde möglichst alte Sport-Kleidung bevorzugt. Abgetragene, an bestimmten Stellen verschlissene Kleidungsstücke legten darüber hinaus Zeugnis der Erfahrung und Fähigkeiten des Trägers ab.

Wir sprechen auch über eine Zeit, als es noch keine Funktionskleidung, keine Fleece-Hemden und keine atmungsaktiven Materialien gab. Auch war der Zugang zu speziellen Waren schwierig, im Gegensatz zu heute, wo jedes Geschäft eine Sport- und Fitness Abteilung hat.

Ich erinnere mich an tagelange Suchen nach Ruderschuhem oder der seinerzeit neuen, isotonischen Getränke („Isostar“). Zusätzlich war die Qualität eine andere, erwähntes Getränk löste sich schlecht und schmeckte eher bescheiden.

Auch die Europäische Union hatte ihre segensreiche Wirkung noch nicht entfaltet; so gab es auf dem deutschen Markt keine Getränke in den leichten Kunststoffflaschen, wie sie in Frankreich normal waren. Diese Flaschen waren aber für Regatten beliebt, und so wurden die aus Frankreich im Sommer mitgebrachten Flaschen gepflegt und mehr mehrfach benutzt.

Die nötige Ausrüstung für Wanderfahrten wurde meistens über Wiederverwerter abgelegter, militärischer Ausrüstungs-Gegenstände bezogen. Ein Katalog der Firma *Räer GmbH* in Hildesheim machte einem viele Freunde.

In Zeiten von Amazon et al. muß man den Ablauf noch einmal ins Gedächtnis rufen: Zuerst mußte per Postkarte der Katalog bestellt werden, was sich 1 - 2 Wochen hinzog. Dann konnte man per Brief die ausgefüllte Bestellliste verschicken, und nach 4 - 6 Wochen die bestellte Ware per Nachnahme-Paket in Empfang nehmen. Und das bei beachtlichen Liefergebühren.

2.1 Seesack

Die Seesäcke waren in der Regel aus gebrauchten Armeebeständen, daher aus sehr schwerem Baumwollstoff gefertigt und farblich olivgrün, aber meistens sehr stark ausgebleichen.



(a) Trageriemen

(b) Schulterriemen und Griff

Abbildung 1: Großer und kleiner Seesack

Ich bin Besitzer zweier Seesäcke (Abb. 1), einer kleinen Version mit etwa 70 Liter, für kürzere Fahrten. Die große Version mit gut 100 Liter Inhalt war für Sommerfahrten nötig. Damit weder Kleider noch Schlafsack naß werden, benutze ich gummierte Kleidersäcke mit etwa 40 Liter Inhalt. Diese lassen sich mit einem angenähten Stück Kordel wasserdicht verschliessen. Müllsäcke und Plastiktüten empfand ich immer als eines Ruderers unwürdig. Das gilt selbstverständlich auch für die modernen Seesäcke im Ortlieb-Stil.

Besonders interessant sind die Trageeinrichtungen der Säcke (Abb. 1). Da wird die Anreise oder das Umtragen zur Herausforderung.

2.1.1 Wie wird der Seesack gepackt?

Dazu wird zuerst der Schlafsack in einen der Kleidersäcke gestopft, die Kleidung findet im anderen Kleidersack Platz.



Die Isoliermatte wird weit aufgerollt in den Seesack gesteckt. In diesen zylinderförmigen Raum läßt sich der Kleidersack mit dem Schlafsack leicht einschieben.



Der zweite Kleidersack kommt darüber, und der Seesack kann verschloßen werden.



Es entsteht eine kompakte Rolle, die sich leicht verstauen läßt und auch als komfortable Sitzgelegenheit dient.



Abbildung 2: Würde ich heute auf Wanderfahrt gehen, dann sähe es wohl so aus.

2.2 Ruderschuhe

Ein einfaches Sandalenmodell aus einem eigenartigen, aber recht beständigem Kunststoff. Der Riemen wurde mit einer Klemmschnalle geschlossen. Diese war aus Kupfer gefertigt. Die Sandalen gab es in den Farben Weiss und Braun und waren nur in spezialisierten Geschäften zu erhalten. Die Ruderschuhe waren mit oder ohne Socken tragbar, erfahrene Ruderer kombinierten mit *Steuerbord/Backbord Socken*.



Nach langen Sommerfahrten war das ganze Bein dunkelbraun, die von den Riemen abgedeckten Stellen völlig weiss, und am Aussenfuß unterhalb des Knöchels war ein großer, kreisrunder, kupferfarbener Fleck, der sich nicht abwaschen ließ. Das sorgte in den ersten Sportstunden nach den Ferien für wahre Menschaufläufe.

2.3 Steuerbord/Backbord Socken

Ein paar Wollsocken, bestehend aus einer roten und einer grünen Socke. Für Ruderer absoluter Kult, meistens von einer liebenden Mutter oder Freundin gestrickt.

Es gibt eine lange Diskussion um die Art der Benutzung dieser Socken, da die spezielle Situation im Ruderboot zu paradoxen, fast quantenphysikalischen Effekten führt. Wir erinnern uns: Steuerbord ist die in Bewegungsrichtung rechte Seite, Backbord die linke Seite (wobei hier die technisch vorgesehene Bewegungsrichtung gemeint ist; so wechselt bei einem rückwärts fahrenden Schiff Steuerbord und Backbord nicht - man vergleiche dazu Luv und Lee, also das dem Wind zugewandte bzw. abgewandte Bord). Bei einem Ruderer wäre demnach der rechte Fuß der Steuerbord-Fuß, der linke entsprechend der Backbord-Fuß. Sitzt ein Ruderer als Steuermann, also in Fahrtrichtung, im Boot, so stimmt die Farbe der Socken mit den Borden überein. Rudert derselbe Ruderer jedoch, sitzt also mit dem Rücken zur Fahrtrichtung, so stimmen die Farben der Socken nicht mehr mit den Borden überein. Da ein Ruderer in der Regel rudern möchte und nur unter Protest steuert (schon aus guten Ton), tragen viele Ruderer die Socken anders herum. Das führt dazu, daß sie an Land (unberechtigterweise) verspottet werden.

2.4 Ruderhose

Die klassische Ruderhose war eine einfache, kurze Sporthose aus Baumwolle in Blau, manchmal auch Rot. Meist war diese Hose stark abgenutzt, und bei kaltem Wetter trugen einige Ruderer lange Unterhosen unter der kurzen Sporthose.

Die heute üblichen, längeren Hosen aus dem Radsport waren seinerzeit tatsächlich dem Radsport vorbehalten.

2.5 Kocher

Der Ruderer-Standard Kocher war lange Zeit ein Kartuschen Kocher der Firma Camping-Gas. Die blauen Wegwerf-Kartuschen waren fast überall erhältlich und der Kocher funktionierte bei warmer Witterung ausgesprochen gut. Das große Problem war die extreme Leistungseinbuße bei niedrigen Aussentemperaturen bei Herbstfahrten. Findige Ruderer stapelten dann zwei Kocher übereinander.

Später kamen Spirituskocher aus Schweden auf, die sich als erstaunlich leistungsfähig erwiesen, aber trotzdem immer ein wenig den Ruch des anfängerhaften hatten.

Mittlerweile haben auch die technisch aufwendigen, aber sehr leistungsstarken Benzinkocher (z.B. von Coleman) einige Verbreitung erlangt.

Vor der Erfindung der Heissluft-Pistole wurde der Kocher auch zum Aufsetzen der Manschetten an den Skulls benutzt. Hier handelt es sich um Schrumpfschläuche aus weissem Kunststoff, die sich unter Hitzeeinwirkung fest um das Skull schliessen.

2.6 Kautex Tonne

Eine blaue Kunststoff-Tonne mit 30 Liter Inhalt, einem schwarzen Deckel und zwei seitlichen Griffen. Unzerstörbar, wasserdicht und ein Muß für den Profi, da man sich auch sehr gut auf die Tonne setzen oder sie als kleinen Tisch nutzen konnte. Seinerzeit nur über Beziehungen zu bekommen, oder durch direkte Vorsprache im Kautex-Werk in Bonn. Die Schwachstelle der Kautex-Tonne war der Metallreifen, der den Deckel verschloß. Nach längerer Benutzung brach er meist, sodaß die Tonne sich im Falle eines Absuffs wahrscheinlich geöffnet hätte.



Abbildung 3: Eine Kautex-Tonne

Es gab längere Diskussionen um die Tonne, da sich die Tonnen nur schlecht im Boot verstauen liessen. Daher wurde auch ein „Tonnen-Verbot“ erwogen, meines Wissens aber nie umgesetzt.

Die Tonnenbesitzer fühlten sich jedenfalls einer Elite zugehörig, und blicken - auch heute noch - mit Verachtung auf die Weicheier mit den weissen „Rundkanistern“ mit Schraubdeckel.

Eine ordentliche Tonne muß natürlich entsprechend beschriftet werden. Auf meiner Tonne finden sich folgende Texte, die über die Jahre von verschiedenen Leuten und in verschiedenen Situationen entstanden sind. Die Aufschriften sind in zwei Gruppen einteilbar:

Philosophische Einsichten und Betrachtungen zum Rudersport :

- We are rowing in a teapot too, if the sea is much to cool
- Rowing is groovy, but stupid, too.
- Zeit ist Geld, und Penner haben doch Zeit, oda?
- Juhuu! Endlich dürfen wir mal umtragen!

Reflexion kultureller Art und allgemeine Sinnsuche :

- „Der Bumerang“ von Christian Morgenstern
- Is this the real me? - Aus „Quadrophenia“ einer Rock-Oper von „The Who“.
- Propositum meum est in taberna mori

Es befinden sich weiterhin zwei Aufkleber auf der Tonne: Einer der Bootswerft Empacher, sinnigerweise unter der Aufschrift „Plakate anleben verboten“. Im Deckel ein Aufkleber eines Campingplatzes in Näsaker, Schweden. Anscheinend habe ich die Tonne mal einem Schwedenfahrer geliehen, ich habe dort nicht gerudert.

2.7 Ortlieb Sack

Ein etwas schwächerer Ersatz für die Kautex-Tonne. Allerdings ein sehr effektiver Ersatz, praktisch, wasserdicht und als Schwimmhilfe geeignet. Besonders vorteilhaft ist, daß so jeder Ruderer am Ruderplatz seine Kleinigkeiten zur Verfügung hat.



Abbildung 4: Ein Ortlieb-Sack der zweiten Generation

2.8 Piddel

Der Rest eines verunfallten Skulls, abgesägt und als Paddel umfunktioniert. Sehr praktisch beim Schleusen.

2.9 Arschbalsam

Das sind rechteckige Kautschukstücke, die man bei Langstreckenregatten auf den Rollsitze legt und so den Schmerzen vorbeugt. Das ist wie ein Balsam, und es ist für eine spezielle Körperregion.



(a) Ansicht von Oben

(b) Ansicht
von der Seite

Abbildung 5: Arschbalsam aus Naturkautschuk

2.10 Kapuzen-Pullover

Geeignete Oberbekleidung für den Ruderer war immer ein Problem. Die Jacken von klassischen Trainingsanzügen hatten den Nachteil, daß sich bei der

sitzenden Haltung im Boot der Reisverschluß nach vorne und oben aufwellte und man leicht hängenblieb. Normale Baumwoll-Sweatshirts waren in der Regel aus eher dünnem Stoff gefertigt und kalt.

Beliebt waren Kaputzen-Pullover aus Baumwolle, die allerdings mit einer „Känguru-Tasche“ gestraft waren. In dieser Tasche blieb man mit Sicherheit hängen, man mußte sie also zunähen oder den Pullover mit der Innenseite aussen tragen.

2.11 K-Way

Das erste, leichte Regencape, das sich in eine integrierte Tasche mit Riemen stecken ließ. Der Stoff war ein fester Nylonstoff, der innen verschmolzen war. Im Endeffekt war das K-Way und verwandte Produkte unnützlich, da man entweder von Oben schnell nass wurde, oder langsamer, aber sehr gründlich, durch Schwitzen durchfeuchtet wurde. Technische Innovation beschränkte sich lange auf die Gestaltung intelligenter Lüftungssysteme. Mangels Alternative war ein solches Regencape Teil der Standard-Ausrüstung.

2.12 Sonnenhut

Ruderer sind extrem erfindungsreich, wenn es darum geht, den eigenen Kopf vor der Sonneneinstrahlung zu schützen. Sämtliche Varianten militärischer Kopfbedeckungen, alle möglichen Mützen ziviler Produktion und jede Art von Tuch wurden benutzt. Auch ein T-Shirt oder eine Ruderhose erfüllten ihren Zweck gut.

2.13 Corporate Identity

Im SRC gab es Aufnäher und Aufkleber. Beides war eher Magelware, beim Aufnäher kam noch hinzu, daß man ihn tatsächlich aufnähen mußte. Selbst bedruckte T-Shirts, Sweat-Shirts waren da noch nicht so in Mode. Andere



Abbildung 6: Der SRC Aufnäher

Vereine waren da etwas fortschrittlicher, so hatten GRC und GRV Sweat-Shirts mit Vereins-Logo.

3 Dokumente

3.1 Strompass

Mein Strompass. Ich erhielt ihn nach der Ausbildung zum Steuermann und bestandener Steuermanns-Prüfung. Danach hat dann niemand mehr danach gefragt.

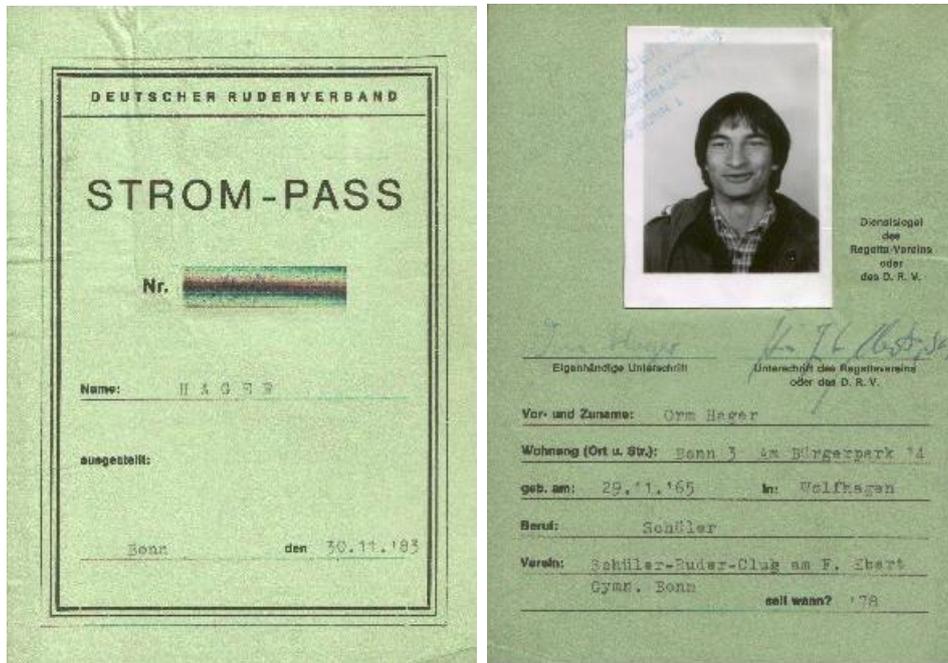


Abbildung 7: Mein Strompass

3.2 Rennlizenz

Die Rennlizenz bzw. die damit verbundenen, sportärztlichen Untersuchungen waren (bzw. sind) Voraussetzung für die Teilnahme an DRV Regatten (zB. im Rahmen von „Jugend trainiert für Olympia“. Man muß die Lizenz bei der Meldung zum Rennen vorlegen. Bemerkenswert waren die Untersuchungen

LIZENZ-NR.	<p>Visite médicale/ärztliche Untersuchung</p> <p>Date/Datum: _____</p> <p>Apte aux Regates Junior 1500 m/Senior/Elite Tauglich Junioren-Regatten 1500 m/Senior/Elite</p> <p>Unterschrift des Arztes/Stempel des Arztes</p>	<p>FÉDÉRATION ALLEMANDE DES SOCIÉTÉS D'AVIRON DEUTSCHER RUDERVERBAND</p> <p>LICENCE POUR JUNIORS JUGEND - LIZENZ</p> <p>Nom: <u>Hager</u> Name: _____</p> <p>Prénom: <u>Orm</u> Vorname: _____</p> <p>Sexe: <u>männl.</u> Geschlecht: _____</p> <p>Date de naissance: <u>29.11.65</u> Geburtsdatum: _____</p> <p>Nationalité: <u>Deutsch</u> Nationalität: _____</p> <p>Sociétés ou école: <u>Friedrich - Oberst - Gymnasium Bonn</u> Verein oder Schule: _____</p>
LIZENZ-NR.	<p>Visite médicale/ärztliche Untersuchung</p> <p>Date/Datum: _____</p> <p>Apte aux Regates Junior 1500 m/Senior/Elite Tauglich Junioren-Regatten 1500 m/Senior/Elite</p> <p>Unterschrift des Arztes/Stempel des Arztes</p>	<p>Nom: _____</p> <p>Prénom: _____</p> <p>Sexe: _____</p> <p>Date de naissance: _____</p> <p>Nationalité: _____</p> <p>Sociétés ou école: _____</p>
LIZENZ-NR.	<p>Visite médicale/ärztliche Untersuchung</p> <p>Date/Datum: _____</p> <p>Apte aux Regates Junior 1500 m/Senior/Elite Tauglich Junioren-Regatten 1500 m/Senior/Elite</p> <p>Unterschrift des Arztes/Stempel des Arztes</p>	<p>Nom: _____</p> <p>Prénom: _____</p> <p>Sexe: _____</p> <p>Date de naissance: _____</p> <p>Nationalité: _____</p> <p>Sociétés ou école: _____</p>
	<p>Visite médicale/ärztliche Untersuchung</p> <p>Date/Datum: _____</p> <p>Apte aux Regates Juniors Tauglich für Junioren-Regatten</p> <p>Unterschrift des Arztes/Stempel des Arztes</p>	<p>Lizenz-Nr. <u>813177</u></p>
	<p>Visite médicale/ärztliche Untersuchung</p> <p>Date/Datum: <u>18.5.82</u></p> <p>Apte aux Regates Juniors Tauglich für Junioren-Regatten</p> <p>Unterschrift des Arztes/Stempel des Arztes</p>	<p>Lizenz-Nr. <u>813177</u></p>
	<p>Visite médicale/ärztliche Untersuchung</p> <p>Date/Jour im: <u>21.5.84</u></p> <p>Apte aux Regates Juniors Tauglich für Junioren-Regatten</p> <p>Unterschrift des Arztes/Stempel des Arztes</p>	<p>Lizenz-Nr. _____</p>
	<p>Visite médicale/ärztliche Untersuchung</p> <p>Date/Datum: _____</p> <p>Apte aux Regates Juniors Tauglich für Junioren-Regatten</p> <p>Unterschrift des Arztes/Stempel des Arztes</p>	<p>Lizenz-Nr. _____</p>






Fédération Allemande des Sociétés d'Aviron
 Deutscher Ruderverband

Le Président: Dr. Claus Key
 Le Secrétaire: [Signature]

Abbildung 8: Meine Rennlizenz

beim Sportarzt: das reichte von einer richtigen Untersuchung mit Atemvolumenmessung über eine oberflächliche Begutachtung bis zur administrativen Erledigung ohne Präsenzpflcht. Bezahlt werden mußte diese Untersuchung natürlich in allen Fällen, was mein Vertrauen in die ethischen Standards der Ärzteschaft nachhaltig beschädigt hat.

4 Fotografien

4.1 Frühstück der Ruderer



Durch eine Raum-Zeit Inkongruenz muß Renoir dieses herrliche Stillleben gekannt haben. Das ist pralles Ruderer-Leben. Im Hintergrund die Odysseus, damals ein recht undichtes und schon älteres Boot, auf dem Rhein recht empfindlich - dafür aber recht schnell. Die Kautex Tonnen dienen als Sitze, während sich am Boden die Reste eines opulenten Frühstückes finden. Im Zentrum des Bildes sieht man einen Becher „Nusspli“, sehr typisch für ein Ruderer-Frühstück. Man beachte die beiden Kocher, rechts ein Kartuschen-Modell, links ein Modell mit Gasflasche. Links im Vordergrund liegen zwei Ständer zusammengerollt am Boden - wahrscheinlich residiert hier die Fahrtenleitung.

4.2 Jugend Trainiert für Olympia

Im Rahmen des Programmes „Jugend Trainiert für Olympia“ gab es jedes Jahr die Landesausscheidung in Essen, auf dem Baldenay-See. Das war ein sehr stimmungsvolles Event, alle Schüler-Ruder Vereine und Riegen waren vertreten. Ziel der ganzen Aktion war, immer schneller zu sein als die GRCer. Wenn man sich in Essen qualifizierte, dann durfte man zur bundesweiten Entausscheidung in Berlin fahren. Es gab einen Flug nach Berlin (heutzutage vielleicht nichts besonderes mehr), man bekam eine Wochenkarte für die Stadt Berlin, und man konnte Ost-Berlin besuchen.



Abbildung 9: Berlin-Aufnäher

Die eigentliche Regatta war weniger stimmungsvoll, weil ganz weit draussen und vom Ufer auch schlecht zu beobachten. Zusätzlich gabe es verschiedene Gimmicks, wie den abgebildeten Aufnäher und ein Regencape. Dieses Regencape hatte jedes Jahr eine andere Farbe und war der Stolz des Besitzers - auch wenn der stilsichere Ruderer das Regencape in Berlin nicht anzog, da die Stadt von Schülern in diesen Regencapes überschwemmt war. Mein Regencape hatte ich mühevoll mit einem Lorbeerkranz und einem lateinischen Sinnspruch verziert, später wurde es mir leider gestohlen.

In Berlin mußten wir über den Hoffnungslauf in den Endlauf. Wir haben auch in diesem Rennen unsere bewährte Taktik angewandt: Denn Start versammeln und dann das Feld von hinten aufrollen. Dieses Mal waren die Gegner psychisch stabiler, und wir kamen auf den dritten Platz (die ersten hatten mehr als eine Bootslänge Vorsprung, die zweiten konnten von Glück reden, daß die Strecke nur 1000 Meter lang war - uns fehlten Zentimeter).



Abbildung 10: So sehen Sieger aus: Die Mannschaft des SRC vor dem Start zum Endlauf in Berlin. Steuermann Fabrice Morel, Peer Zickgraf, Arndt Zickgraf, Jörg Bong und Orm Hager.

4.3 Langstrecken Regatta

Die Königsklasse des Regatta-Ruderns ist natürlich die Langstreckenregatta, und die Betonung liegt auf „lang“. Hier sind zwei Regatten Klassiker: Lüttich und Genf. Der Ruderer-Himmel ist, an diesen Regatten teilzunehmen und so für Becher, Teller und Kanne zu sorgen - nur das Besteck-Problem ist nach wie vor ungelöst.

4.3.1 Lüttich



Abbildung 11: Lüttich, im Rennen: Orm Hager, Ulrich Klein, Herve Loridan, Robert Langer, mit Steuerfrau Nadine Loridan

Hier fährt man 60 km auf einem Rundkurs in Lüttich, über die Maas und einen Seitenkanal. Es sind sieben Runden zu fahren (für Weicheier gibt es auch eine Version mit fünf Runden). Es gibt eine große Anzahl Boots- und Alters-Klassen. Auf der Strecke fährt man unter unzähligen Brücken durch. Das Tempo der Regatta ist sehr hoch, da man fast stetig in direkter Konkurrenz zu anderen Booten steht und auch die eigentlichen Gegner in der gleichen Bootsklasse recht gut im Blick hat. Jeder Teilnehmer erhält einen Zinn-Teller, bei Mehrfach-Teilnahme gibt es noch ein Messing-Skull.



Abbildung 12: Lüttich, nach dem Rennen: Der Teller

4.3.2 Regatta um den Genfer See, „Genf“

Die Regatta führt um den gesamten Genfer See, etwa 160 km. Es gibt nur eine Bootsklasse, Gig-Vierer mit Steuermann. Weiter Teile der Regatta werden nachts gerudert, und der Genfer See ist kein leichtes Gewässer, wenn das Wetter nicht gut ist. Absüffe und Abbrüche sind an der Tagesordnung. Die Anzahl der startenden Boote ist gering, und mit Einbruch der Dunkelheit fährt man ziemlich allein über den See. Da wird die Regatta dann ein Kampf gegen den inneren Schweinehund. Jeder erfolgreiche Teilnehmer erhält einen Zinn-Becher; bricht man ab, so gibt es einen Glasbecher (auch als „Schandbecher“ bekannt). Der Gesamtsieger gewinnt zusätzlich noch eine Zinnkanne.



Abbildung 13: Der Zinn-Becher