

Helmut Sittlers Erinnerungen

Zunächst ein paar Sätze zu meiner „ruderischen Vergangenheit“:

Da man früher erst im Alter von 14 Jahren Mitglied eines Rudervereins werden konnte, bin ich auch erst dann, genau gesagt am 1. Juni 1942, Mitglied der ehemaligen Frankfurter Ruder-Gesellschaft Fechenheim von 1910 geworden, einer der beiden damaligen Ruderclubs in Fechenheim. Ich erlernte das Rudern und bereits 1943 konnte ich fünf Mal am „Lamettasteg“ anlegen und es gelang uns sogar, die hessische Landesmeisterschaft (sie wurde damals als HJ-Gebietsmeisterschaft bezeichnet) im Leichtgewichts-Jugend-Vierer m. Stm. zu erringen. Das Besondere an diesem Sieg war, dass die Mannschaft von einem „Gönner“ sogar belohnt wurde. Fritz Boller, so hieß der Gönner, hatte ein Lebensmittelgeschäft und versprach uns, für den Fall des Sieges eine Kiste mit Handkäse. Das Rennen fand auf der Frankfurter Strecke statt. Etwa 200 Meter vor dem Ziel lagen wir eine halbe Bootslänge hinter dem führenden Boot aus Rüsselsheim. Da rief unser Steuermann „Männer, denkt an die Handkäs“. Das gab uns neue Kräfte, und wir haben das Rennen noch mit einer Luftkastenlänge Vorsprung gewonnen. Am nächsten Tag kam Boller mit 50 Stück Handkäse, wovon wir dem Instruktor (so nannte man damals den Trainer) 10 Stück abgaben. Für jeden von uns blieben acht Stück, was im Kriegsjahr 1943 bei der rationierten Versorgung mit Lebensmitteln schon eine tolle Sache war. Von da an hießen wir „Der Handkäsvierer“.

Der Zusammenschluss des Fechenheimer RV 1887 mit der Fechenheimer RG von 1910: Trotz des Verlustes der beiden Bootshäuser und sämtlicher Boote im 2. Weltkrieg wollte man das Rudern in Fechenheim nicht aufgeben und einen Neuanfang wagen. Dabei waren sich die Beteiligten beider Rudervereine darin einig, dass ein getrennter Neubeginn unsinnig sei. Da beide Vereine nichts mehr besaßen, waren die Verhandlungen auch nicht schwierig. Man begrub alte Feindseligkeiten unter dem Motto „Einigkeit macht stark“ und taufte später dann auch eines der ersten Boote auf den Namen „Einigkeit“. Konrad Bingemer und Fritz Bechthold vom RV und Wilhelm Lauckhardt und Andreas Mann von der RG führten bereits 1946 die ersten Gespräche, obwohl zu dieser Zeit alle Vereinstätigkeiten durch die amerikanische Besatzungsmacht verboten waren. Als Protokollführer durfte ich an diesen Gesprächen teilnehmen, aber als damals 17-jähriger wäre es mir in diesem erlauchten Kreis nie erlaubt worden, auch einmal etwas zum Thema zu sagen.

Im gleichen Jahr erfolgte noch der Zusammenschluss unter dem Namen Frankfurter Wassersportverein 1887. Man wählte diesen Namen, weil man davon ausging, später auch noch eine Paddelabteilung anzugliedern. Erst 1950 wurde der Namen in Ruder-Club geändert. Der Zusammenschluss erfolgte, indem sich formell die RG auflöste, der RV seinen Namen in WSpV änderte und die Mitglieder der RG dem neuen

Wassersportverein beitraten. Als Gründungsjahr blieb das des ältesten Vereins erhalten. Vom RV wurde die Farbe schwarz übernommen (sichtbar am Hals- und Armausschnitt des Trikots durch einen schwarzen Rand), von der Ruder-Gesellschaft der rote Stern und die roten Streifen auf den Ruderblättern. Auch im Vereinswappen sind die beiden Farben enthalten.

Hauptthema war natürlich von Anfang an: der Wiederaufbau und die Beschaffung von Booten. Damals erfuhren wir, dass sich in Seligenstadt ein Ruderverein aufgelöst und seine Boote zum Verkauf angeboten hatte. Also fuhr ich mit dem Fahrrad nach Seligenstadt, fragte mich nach dem damaligen Vorsitzenden durch, von dem ich dann erfuhr, dass er das letzte Boot, einen Gig-Vierer, am Tag zuvor verkauft hatte. Also kein Boot für unseren Club. Hinsichtlich des Wiederaufbaus wurden die verrücktesten Ideen diskutiert, wie z.B. der Kauf des Mainbörnchens oder dieses anzumieten, Basaltsteine der zerstörten Freiligrath-Schule als Fundament zu verwenden u.ä. Mit der Währungsreform im Juni 1948 kam allmählich Bewegung in die Sache. Das erste Boot, ein Gig-Vierer von der Oltmannwerft in Bremen, wurde angeschafft. Eine Blechhalle wurde errichtet, wobei die Friedhofsmauer für eine Seite genutzt wurde. Als erstes Boot wurde ein geklinkerter Gig-Vierer auf den Namen des langjährigen Vorsitzenden der RG, Wilhelm Lauckhardt, getauft, der in den Tagen der Währungsreform tödlich bei einem Autounfall verunglückte. Eugen Pfahls, der damalige Vorsitzende, übernahm die Vertretung der Oltmannwerft für Süddeutschland. Anstelle seiner Provision ließ er uns dann später ein weiteres Boot zukommen. Da kam uns 1949 ein Zufall zu Hilfe. Bei einem Fußballspiel der Fechenheimer 03 standen Wilhelm Schneider und sein Chef Hans Gase (er war Prokurist und Leiter der Exportabteilung der Cassella) zusammen und unterhielten sich. Dabei stellte sich heraus, dass Gase auch einmal Ruderer war und bei Wratislavia Breslau, Ruder-Club am Wannsee Berlin und während seiner beruflich bedingten Aufenthalte in Südamerika und später in Mailand gerudert hatte. Schneider hätte nicht Schneider sein dürfen, wenn er nicht sofort versucht hätte, Hans Gase als Mitglied zu gewinnen. Was ihm dann auch gelang. Das alles geschah zu einer Zeit, in der der Bootsplatz noch ein Trümmerhaufen war. Gase wiederum war der Typ des „Machers“. Es dauerte nicht lange und er kam mit konkreten Vorschlägen zum Wiederaufbau. Vor allem aber konnte er den damaligen Werksleiter von Cassella, Johann Max Danner – später mit der Gründung der Aktiengesellschaft war er Vorstandsvorsitzender – für seine Ideen gewinnen. Noch 1949 wurde eine ehemalige Wehrmachtsbaracke (mit dem Geld von Cassella) für 2000 D-Mark gekauft. Diese Baracke stand in der Nähe der ehemaligen Großmarkthalle und diente einer Firma für Molkereiprodukte als Verwaltungsgebäude. Sie wurde von den Mitgliedern abgebaut, nach Fechenheim transportiert (natürlich mit Fahrzeugen der Cassella), zwischengelagert und 1950 von den Mitgliedern aufgebaut. Eine Längsseite wurde die Bootslagerhalle, die andere Umkleide- und Duschaum, Vorstandszimmer und

Saal. Zur gleichen Zeit wurde der Keller (unter der Gaststätte) ausgehoben (mit Schaufeln). Zum Abtransport des Erdaushubes wurden Gleise für eine Kipplore nach draußen verlegt und die Erde ganz einfach den Damm hinunter gekippt. Noch heute sieht man hier die Wölbung im Damm. Schließlich wurde auch noch der Keller hochgemauert und mit einer Betondecke versehen. Die Steine für das Mauerwerk kamen von dem Trümmergrundstück eines ehemaligen Wohnhauses, das der Cassella gehörte. Wochenlang waren Mitglieder damit beschäftigt, den Mörtel von diesen Steinen abzuklopfen. Soweit war dies der erste Bauabschnitt. Architekt war übrigens unser Mitglied Philipp Eith, der Bauausschuß setzte sich aus Anton Hinterseher, Franz Bös und Heinrich Bachmann zusammen.

Der zweite Bauabschnitt, der Bau des massiven Hauses mit Gaststätte und Wohnung, erfolgte bereits 1951. Die endgültige Einweihung des gesamten Komplexes erfolgte im November des gleichen Jahres. Mit den Worten: "Der Rudersport begann in Hütten, er wird in Palästen untergehen" begann der damalige Vorsitzende des Hessischen Ruderverbandes, der Frankfurter Stadtrat Dr. A. R. Lingnau, seine Glückwunschrede. Das „untergehen“ wollen wir einmal vergessen. Aber im Vergleich zu den Bootshäusern, die die Fechenheimer in der Vergangenheit besaßen, war das neue Anwesen schon ein Palast, insbesondere auch zu der damaligen Zeit. Natürlich war das neue Haus mit Strom- und Wasseranschluß ausgestattet. Da unsere Nachbarschaft noch nicht bebaut war, wurde der Wasseranschluß mit dem der Friedhofshalle verbunden. Mit der Fertigstellung des Bootshauses hatte der Verein 28.000 DM Schulden, hauptsächlich aus dem Rohbau. Schreiner-, Elektriker-, Schlosser- und Heizungsarbeiten wurden von Handwerkern der Cassella ausgeführt. Über die Schulden wurden Wechsel ausgestellt, die mehrfach prolongiert wurden. Auch die Brauerei (Glaab, Seligenstadt) belastete ihr Obligo mit 8.000 DM. Im Laufe der Zeit wurden dann die Wechsel auch eingelöst. Zum Teil mit Geld von der Cassella und auch aus den damals noch sehr spärlich fließenden Sportförderungsmitteln.

Johann Max Danner war es, dem das alles viel zu klein vor kam. Er meinte: „Da bauen wir das Gleiche noch einmal nebenan.“ Dort wo sich heute das Haus Leinpfad Nr. 3 befindet, stand damals die Gärtnerei Rauch. Uns aber hat es gereicht und niemand wollte noch mehr Schulden riskieren.

Das Gelände, auf dem unser Bootshaus errichtet wurde, und ein Teil des Wiesengeländes gehört der Stadt Frankfurt am Main und wurde uns als Erbbaugelände überlassen. Die Pacht betrug damals DM –,10 pro Quadratmeter. Als Ende der 60er Jahre eine kleine Parzelle hinzukam, wurden plötzlich DM –,50 pro qm verlangt, wodurch der Pachtzins von bisher knapp DM 200 auf rund DM 1.000 angehoben werden sollte. Mit Hilfe von Rechtsanwalt Popp, der unser Mitglied war, gelang es jedoch, die Summe auf DM 600 zu reduzieren.

Um die Vereinskasse zu stärken, kam ich auf die Idee, auf dem rückwärtigen Gelände eine Paddelhalle zu errichten. Der Vorstand war damit einverstanden, es wurden Zeichnungen angefertigt und ein Bauantrag eingereicht. Die Kosten waren mit DM 10.000 veranschlagt. Die Halle sollte Platz für 100 Paddelboote bieten. Pro Platz sollten DM 5,-- als Miete erhoben werden. In knapp zwei Jahren wären so die Baukosten finanziert worden. Doch da kam vom Bauamt der Hinweis, dass wir ja auf einem Gelände bauen wollten, das uns nicht gehörte; denn neben den städtischen Parzellen gab es noch eine ganze Reihe von Grundstücken, die Privatpersonen gehörten und die müssten das erlauben. Wir entschlossen uns, die Parzellen zu kaufen. Das war nicht einfach, denn es gab sieben oder acht Eigentümer von Parzellen, die oft nur 30 qm groß waren. Da zu dieser Zeit noch sogenannte Stopppreise galten, durften offiziell nur DM 4,-- pro qm gezahlt werden. Manche Eigentümer waren damit einverstanden, anderen wieder mussten wir „unter dem Tisch“ noch etwas nachschieben. Für rund DM 2.600,– erwarben wir knapp 600 qm. Das dauerte aber etwa zwei Jahre, denn ein Eigentümer lebte in England, andere wollten erst gar nicht verkaufen. Als wir dann endlich hätten bauen können, war Paddeln nicht mehr gefragt. So kam es nie dazu. Ein Gutes aber hat der Grunderwerb gebracht. Heute ist das Gelände - falls es einmal als Bauland genutzt würde – ca. Euro 400,-- pro qm wert. Aber auch ohne den Verkaufswert ist das Grundstück von großer Bedeutung für den Verein, dient es doch als Sicherheit bei Kreditaufnahmen.

An dieser Stelle möchte ich eine Sache einschieben, die alljährlich zum Ritual im deutschen Rudersport gehörte: die Trainingsverpflichtung. Sie wurde auch bei uns bis Ende der 60er Jahre „zelebriert“. Es war dies eine absolut feierliche Handlung, bei der auch stets große Teile der Mitgliedschaft anwesend waren. Jeder Ruderer, der ins Training ging um an Regatten teilzunehmen, musste zu Beginn der Saison ein Schriftstück unterschreiben, in dem festgehalten war, was er zu tun hatte bzw. was er nicht tun durfte: nicht rauchen, keinen Alkohol trinken, regelmäßig und pünktlich zum Training erscheinen, um 22 Uhr im Bett liegen, Urlaub zu Regattabesuchen verwenden, den Anweisungen des Trainers unbedingt Folge leisten, das Bootsmaterial pfleglichst behandeln und Ähnliches mehr. Z.B. hatte der Trainer das Recht zu kontrollieren, ob der Ruderer auch tatsächlich um 22 Uhr im Bett war. Einige der großen Rudervereine hatten in ihren Bootshäusern Schlafräume, so dass die Trainingsrunderer während der ganzen Saison dort gelebt haben. Schlimm konnte es werden, wenn ein Ruderer bei einem Trainingsbruch erwischt wurde. Es war dies ein Grund zum Ausschluss aus dem Verein. War ein solcher erfolgt, durfte ein anderer Verein den Betroffenen nur dann bei sich aufnehmen, wenn der bisherige Verein dazu die Genehmigung erteilte. So streng waren früher die Bräuche!

Mit der Fertigstellung des Bootshauses und der Anschaffung weiterer Boote konnte ab 1952 wieder ein geregelter Ruderbetrieb aufgenommen werden. Hier sei noch festgehalten, dass Hans Gase - seit 1950 Vorsitzender - als er sein 25-jähriges

Dienstjubiläum feierte, von der italienischen Vertretung der Cassella, der Firma SASEA, Mailand, sich auf seinen Wunsch einen Rennachter für uns als Jubiläumsgeschenk erbeten hatte. Das Boot trug dann auch seinen Namen. Auch der C-Einer Hans wurde von ihm angeschafft. Und da ich gerade bei Hans Gase bin, noch einige wichtige Daten: Er war stellvertretender Vorsitzender des Frankfurter Regattaver eins, Mitglied des Verbandsausschusses des DRV und zuständig für das Lehrgangswesen, internationaler Schiedsrichter und u.a. eingesetzt bei den olympischen Spielen 1960 in Rom sowie mehreren Europa- und Weltmeisterschaften. Zurück zum FRCF. Bereits 1949 stellte sich der erste Regattaerfolg ein, dem 1950 drei, 1951 sieben und 1952 16 folgten. Bis 1965 waren es dann 98. Eigentlich war das Rudern in Fechenheim nur den Männern vorbehalten. Nur vereinzelt haben Frauen beim ehemaligen Ruderverein im Boot gesessen. In der zweiten Hälfte der 50er Jahre wurde bei uns dann das Frauenrudern sehr zaghaft eingeführt. Das Problem bestand in erster Linie darin, dass für Frauen keine Umkleieräume vorhanden waren. Die Damen haben sich in dem kleinen Häuschen am Eingang zum Bootshaus umgezogen. Duschen konnten sie jedoch nicht.

Nach meiner Wahl zum Vorsitzenden (Ende 1966) führte ich einige Neuerungen ein. Zunächst waren wir einer der ersten deutschen Rudervereine, die das Kinderrudern (ab 10 Jahren) einführten. Der Teilnahme an Regatten setzte ich eine gründlichere Ausbildung voraus. Schließlich starteten wir eine groß angelegte Werbeaktion, die sehr erfolgreich war. Oft hatten wir danach 40 Anfänger auf dem Wasser. Die Zahl der Mitglieder, die sich um deren Betreuung kümmerten, war entsprechend. Die Erfolge blieben nicht aus und mehrten sich nach der Gründung der Rudergemeinschaft Frankfurt beträchtlich. Bis zu meinem Ausscheiden als Vorsitzender (1972) wurden in sechs Jahren 236 Rennen gewonnen. Die Erfolgsserie, an der inzwischen auch viele Erfolge der Frauen beteiligt waren, hielt noch bis in die 90er Jahre des vergangenen Jahrhunderts an. Nach einer Unterbrechung, die mit deutlichem Mitgliederschwund verbunden war, kam erst wieder Schwung in den Sportbetrieb, als der Anbau mit Kraftraum, neuen Umkleide- und Duschräumen fertig gestellt war (2001).

Ich bin mir nicht sicher, was ich mehr bewundern soll: den architektonisch gelungenen Erweiterungsbau oder den Mut derer, die das Projekt angegangen sind und es realisiert haben. Beides verdient besondere Anerkennung. Den Initiatoren Dieter Merget und Michael Schmidt sei auch an dieser Stelle ein herzliches Dankeschön ausgesprochen.

Zum Schluss möchte ich noch einige sicher auch interessante Anmerkungen zu der allgemeinen Entwicklung unseres Sports in den letzten Jahrzehnten anfügen: Zunächst hat sich der Ruderstil einige Male verändert. Während man bis in die 30er Jahre den sog. „orthodoxen“ Stil ruderte, d.h. Hohlkreuz und fast kerzengerade Körperhaltung beim Anriss („Groß werden beim Anriss“, brüllte der Trainer), kam

danach allmählich der nach dem englischen Trainer Fairbairn benannte Stil zum Tragen. Hier war die Körperhaltung nicht mehr verkrampft wie bisher. Karl Adam (Ratzeburger RV) war es, der etwa zu Beginn der 60er Jahre mit dem von ihm propagierten Intervalltraining neue Ansätze brachte, die letztendlich dazu führten, dass Deutschland international die erfolgreichste Rudernation wurde. Er hat auch einige Veränderungen an den Booten vorgenommen, welche die Neugierde der anderen Nationen weckte. Nicht selten sind die Fachleute aus dem Ausland mit Zollstock und Schieblehre um seine Boote gegangen und haben diese vermessen und dann auch nachgebaut. Eines haben sie aber übersehen: Adam hat auch die Rollschiene hinten um 1 bis 1 1/2 cm erhöht, wodurch das Vorrollen erleichtert wurde.

In Frankfurt gab es die Bootswerft Opelit, deren Inhaber, Georg von Opel, selbst - Ruderer war. Er hat im Bootsbau viel experimentiert. Zum Beispiel hat er einen Vierer mit Stm. entwickelt, in dem die Nr. 1 und 2 gerudert haben, während 3 und 4 in die Auslage gingen und umgekehrt. Dadurch, so glaubte er, wird das Boot ständig angetrieben. Das war allerdings ein Irrtum. Dann hat er einen Einer entwickelt, bei dem sich nicht der Rollsitze, sondern der Ausleger bewegte. War auch ein Flop. Durchgesetzt hat sich aber seine Erfindung mit dem liegenden Steuermann.

Neben diesen technischen Dingen hat sich unser Sport, und das ist das Bedauerliche, auch hinsichtlich seiner Bedeutung in der Öffentlichkeit verändert. Während früher, d.h. vor und in den ersten Jahren nach dem 2. Weltkrieg, die Frankfurter Regatta ein wahres Volksfest war, bei dem auf dem heutigen Sattelplatz zwischen Gerbermühle und Rudererdorf Karussells, Schieß- und Losbuden aufgebaut waren, auf den letzten 50 Metern am Ziel eine Tribüne stand, mehr als 10.000 Menschen auf beiden Seiten des Mains zuschauten und für das Schlussrennen, dem „Großen Achter“, Vorrennen ausgetragen wurden, müssen wir uns heute mit weitaus weniger Resonanz zufrieden geben. Auch die Bürgeler Regatta bringt im Vergleich zu früher kaum noch Zuschauer auf die Beine. Noch in den 60er Jahren war der Weg ab unserem Bootshaus bis ans Ziel nur mit Eintrittskarte zu begehen.

Aber auch eine ganze Reihe von ehemaligen Traditionsrennen wie Stadtachter, Paris/Frankfurt Achter – dieser wurde in einem Jahr auf der Seine im nächsten Jahr in Frankfurt ausgetragen – sowie das Langstreckenrudern „Quer durch Frankfurt“ gehören schon lange der Vergangenheit an.

Natürlich ist die Frankfurter Regattastrecke nicht ideal. Auch die Schifffahrt ist von den Sperrern bei Regatten nicht begeistert. Daher wäre zu wünschen, dass die Region einmal eine vernünftige Strecke bekäme. Ansätze hierzu waren zu Beginn der 70er Jahre vorhanden. Hier bestanden ernsthafte Planungen, eine solche Strecke auf dem Langener See zu schaffen. Leider ist es aber nicht dazu gekommen.

Ich hoffe nun, dass ich mit diesen Ausführungen ein wenig dazu beitragen konnte, die Geschichte des Fechenheimer Rudersports und auch die unseres Sports im Allgemeinen zu erläutern. Es kann kein gesamtgeschichtlicher Rückblick sein. Es waren nur meine persönlichen ERINNERUNGEN.