



1854 150 Jahre 2004

Ruder-Club
Favorite Hammonia





Innovative Förderung



Umweltbewusste Verarbeitung



Hohe Sicherheitsstandards



Qualitäts-Kraftstoffe



Hightech-Schmierstoffe

ExxonMobil Ein Unternehmen. Zwei Marken.



Ruder-Club Favorite Hammonia



Statuten
des Ruder-Clubs
La Favorite
1855.

§. 1.
Jeder der sich fürs Rudern interessiert und sich den Gesetzen des Clubs unterwerfen will, ist zum Mitgliede wählbar.

§. 2.
Wer Mitglied werden will, muß sich von einem Mitgliede des Clubs vorschlagen lassen. In der nächsten General-Verammlung verlißt der Steuermann die Namen der vorgeschlagenen Personen und findet demnach die Abstimmung durch Ballotage über Aufnahme oder Nichtaufnahme statt.

§. 3.
Jedes Mitglied verpflichtet sich den Gesetzen des Clubs Gehorsam zu leisten, indem es dieselben mit seinem vollen Namen unterschreibt.

§. 4.
Der Einschuß in die Boots-Casse beträgt Crt. 1/2 15, der jährliche Beitrag Crt. 1/2 10.

§. 5.
Der Einschuß in die Boots-Casse muß innerhalb 14 Tagen nach der Aufnahme gezahlt werden; der Beitrag immer in der ersten General-Verammlung des neuen Jahres.

§. 6.
Wer seine Zahlungen nicht nach §. 5 leistet, verfällt in Crt. 1/2 1 Strafe pr. Woche.

§. 7.
Wenn ein Mitglied auszutreten wünscht und seinen Part aus der Boots-Casse haben will so muß er einen Ersatzmann stellen der bei seinem Eintritt in den Club den Einschuß gleich, und den Beitrag binnen 4 Wochen bezahlt, sei es Anfang oder Ende des Jahres. Ohne solchen kann dem auscheidenden Mitgliede der Cassen-Antheil nicht bewilligt werden.

§. 8.
Jedes Mitglied muß Mitglied des allgemeinen Alster-Clubs sein, oder sich verpflichten in denselben einzutreten.

§. 9.
Jeder Ruderer ist verpflichtet dem Steuermann unbedingten Gehorsam zu leisten sobald sie sich in Uniform oder in Club-Angelegenheiten begegnen.

§. 10.
Das Begrüßen der Mitglieder besteht, durch gegenseitiges salutieren mit der rechten Hand.

§. 11.
Die Farben des Clubs sind blau und weiß. Die Uniform muß jeder selbst sich anschaffen.

§. 12.
Das Club-Zeichen wird vorn auf dem Halsstuche, das Alster-Club-Zeichen links auf dem Duffel getragen, bei 4 1/2 Strafe. Die Ehren-Zeichen beliebig.

§. 13.
Der Bootsmann muß dafür sorgen, daß das Boot stets in Ordnung ist; die entstehenden Kosten notiren und dem Steuermann zur Unterschrift vorlegen, welche alsdann aus der Casse gezahlt werden.

§. 14.
Die Herren Cassirer und Buchhalter müssen Casse und Bücher in Ordnung halten und jederzeit bereit sein Rechnung abzulegen. Falls eine Unordnung in ihren Angelegenheiten entdeckt wird, sind die Herren in Crt. 1/2 1 Strafe verfallen.

§. 15.
Der Cassirer darf nichts aus der Casse verabfolgen lassen ohne mündliche oder schriftliche Befcheinigung vom Steuermann zu haben, widrigenfalls derselbe gezwungen ist, die Zahlung aus eignen Mitteln zu ersetzen.

§. 16.
Sobald die Ausgaben die Summe von Crt. 1/2 5 übersteigen, werden die resp. Mitglieder zur Prüfung der vorliegenden Angelegenheit aufgefordert, wo alsdann die Stimmenmehrheit entscheidet.

§. 17.
Vorkommende Streitigkeiten sucht der Steuermann nach seinem Gutbefinden zu schlichten. Ist das Urtheil nicht genügend, so entscheidet Stimmenmehrheit.

§. 18.
Im Sommer wird wöchentlich zweimal geübt und die betreffenden Tage und Stunden durch Stimmenmehrheit festgesetzt.

§. 19.
Wer bei den Übungen 5 Minuten später kommt, zahlt 2 1/2 Strafe, 10 Minuten 4 1/2, 15 Minuten 8 1/2 u. s. w. und wer fehlt ohne abgefagt zu haben Crt. 1/2 1 Strafe. Bei Ausfahrten gelten die doppelten Strafen.

§. 20.
Länger als eine halbe Stunde wird bei Ausfahrten nicht gewartet und verfällt der Fehlende in Crt. 1/2 1 Strafe.

§. 21.
Das Rauchen im Boote ist bei 4 1/2 Strafe untersagt, wenn es nicht ausdrücklich vom Steuermann erlaubt ist.

§. 22.
Während des Ruderns dürfen keine Zänkereien stattfinden, auch darf sich Keiner erlauben, während des Ruderns den Andern etwas zu weisen, oder sich über ihn lustig zu machen, bei 4 1/2 Strafe.

§. 23.
Wenn während desfahrens „fest“ oder „Ruder hoch“ commandiert wird, so muß die Conuersation im Boote so lange aufhören, bei 4 1/2 Strafe.

§. 24.
Bei Ausfahrten wird das Schleusenfeld und überhaupt alle Ausgaben für das Boot aus der Casse gezahlt, ebenso die Beköstigung für die Damen.

§. 25.
Kein Mitglied darf irgend Jemanden zu einer Ausfahrt einladen ohne vorher davon Anzeige gemacht zu haben, bei Crt. 1/2 1 Strafe.

§. 26.
In öffentlichen Locälen dürfen ohne specielle Erlaubniß des Wirths, die Duffel nicht ausgezogen werden.

§. 27.
Auf den Ruf (Pfeifen-Signal) des Steuermanns muß sich sogleich jeder an Bord begeben, bei 2—8 1/2 Strafe.

§. 28.
Bei vorkommenden Abstimmungen entscheidet Stimmenmehrzahl, bei gleichen Stimmen das Loos.

§. 29.
Wer den vorstehenden Satzungen zuwider handelt verfällt in 8 1/2 Strafe.

Ernst Berens, Steuermann.
 Heinrich Horst. Eduard Maschwitz.
 Henry Langsdorff. Friedrich W. Horst.
 C. M. L. Heuer. Hermann Römer.

150 Jahre Ruder-Club Favorite Hammonia

Der Ruder-Club Favorite Hammonia ist der zweitälteste Ruderklub in Deutschland. Fünf junge Männer gründeten ihn vor 150 Jahren am 29. April 1854.

Wie hat sich doch seitdem die Freie und Hansestadt Hamburg, das Leben an und auf der Alster, ja auch im Ruder-Club Favorite Hammonia selbst so grundlegend verändert! Dabei stellt sich fast wie von selbst die Frage, was in diesen anderthalb Jahrhunderten alles passiert ist und was davon für uns aus heutiger Sicht wichtig gewesen ist. Antworten hierauf geben die Kapitel:

Favoriten und 150 Jahre wechselvolle Hamburgische Geschichte Die Alster, Hausrevier der Favoriten seit 150 Jahren 150 Jahre Geschichte des Ruder-Club Favorite Hammonia

Dabei bietet sich eine Betrachtung in Zeitabschnitten von 50 Jahren an, denn am Ende der ersten und zweiten 50 Jahre gab es mit der Einweihung eines Clubhauses für Favorite Hammonia jeweils einen deutlichen Höhepunkt.

Darüber hinaus ermöglichen die Themen im Kapitel

Favoriten Spezial

besondere Einblicke in das Leben des Ruder-Clubs und seiner Mitglieder.

Ohne die Hilfe von Mitgliedern und ohne die Unterstützung von Freunden der Favorite Hammonia wäre die Erstellung der vorliegenden Chronik nicht möglich gewesen. An sie alle geht in diesem Zusammenhang daher ein ganz besonderer Dank.

Hamburg, im April 2004

Diesmal was
aus Platin, Liebling.

sönnichsen
Zu wissen es ist Platin

JUWELIER SÖNNICHSEN · NEUER WALL 44 · 20354 HAMBURG
TELEFON: 040/36 76 19 · FAX: 040/37 15 04 · www.soennichsen.de

Inhaltsverzeichnis

Favoriten und 150 Jahre wechselvolle Hamburgische Geschichte	7
1854 - 1904 Hamburg und sein Hafen im Aufschwung	
1904 - 1954 Kriege und Frieden in Hamburg und der Welt	
1954 - 2004 Hamburgs Weg in die Wohlstandsgesellschaft	
Die Alster, Hausrevier der Favoriten seit 150 Jahren	25
Die Alster: Vom Unglücksfall zum Glücksfall	
1854 - 1904 Ruderer, Regatten, Dampfer und Alstervergnügen	
1904 - 1954 Schöne und schwere Zeiten	
1954 - 2004 Vom Regatta- zum Freizeitrevier	
150 Jahre Geschichte des Ruder-Club Favorite Hammonia	63
1854 - 1904 Von La Favorite zu Favorite Hammonia	
1904 - 1954 Leben und Überleben auch für Favoriten	
1954 - 2004 Neue Wege durch gesellschaftlichen Wandel	
Favoriten Spezial	141
Ganz oben: Zwei Favoriten berichten	
Jungfavorite: Die Jugendarbeit bei Favorite Hammonia	
Rund um Alsen: 33. Wanderfahrt seit 1969	
Die Hockeyabteilung im Ruder-Club Favorite Hammonia: Aktiv seit über 75 Jahren	
100 Jahre Clubhaus Favorite Hammonia	
Literaturverzeichnis und Bildernachweis	198

EFFEKTA

Gesellschaft für Wirtschaftsberatung mbH



Immobilien

Projektentwicklung, Bauträger, SB-Märkte,
Fachmärkte, Geschäftshäuser, Hotels

Rothenbaumchaussee 152 · 20149 Hamburg
Tel. 040/44 23 76 · Fax 44 54 21 · e-mail golz@effektagmbh.de

FAVORITEN UND 150 JAHRE WECHSELVOLLE HAMBURGISCHE GESCHICHTE

1854 – 1904 Hamburg und sein Hafen im Aufschwung

1904 – 1954 Kriege und Frieden in Hamburg und der Welt

1954 – 2004 Hamburgs Weg in die Wohlstandsgesellschaft

1854 - 1904:

Hamburg und sein Hafen im Aufschwung



Ansicht von Hamburg mit Elbe und Alster zur Zeit der Gründung des Ruder-Clubs Favorite Hammonia im Jahre 1854

Bürgermeister Johann Georg Mönckeberg: Gast und Festredner auf dem 50-jährigen Jubiläum der Favorite Hammonia

Im Gründungsjahr der Favorite Hammonia, im Jahre 1854, war die Freie und Hansestadt Hamburg politisch noch ein eigenständiger Stadtstaat und Mitglied im Deutschen Bund, einem Zusammenschluss von den damals 40 selbständigen deutschen Teilstaaten. Einen deutschen Nationalstaat, wie wir ihn heute kennen, gab es noch nicht. Der kam als Kaiserreich erst 1871 nach einem militärischen Sieg über Frankreich

durch Otto von Bismarck zustande.

Im Jahre 1854 war das Hamburger Gebiet auch deutlich kleiner als heute. Altona, Harburg und Wandsbek kamen nämlich erst mehr als 80 Jahre später dazu. Und wie es in diesem Hamburg damals aussah, schilderte auf dem 50-jährigen Stiftungsfest der Favorite Hammonia im Jahre 1904 der als Gast anwesende Hamburger Bürger-

meister Mönckeberg so: »Hamburg war damals (1854)



noch eine verhältnismäßig kleine Stadt, abgesperrt von der Außenwelt durch Torsperrre und Accise (Verbrauchssteuern), durch Bäume auf dem Wasser, und wo jetzt Vorstädte emporgewachsen sind, lagen damals nur Dörfer. Keine Dampfer fuhren auf der Alster, keine Straßenbahnen durch die Straßen.

Die überseeische Schifffahrt lag damals noch in den Windeln, die Hamburg Amerika-Linie war kaum gegründet, es gab keine Kais, keine künstlichen Häfen. Es gab keine Eisenbahnverbindung mit dem deutschen Inlande und über die Elbe hinaus. Nach Bremen fuhr man z.B. mit der Schnellpost noch 12 Stunden. Und doch war unsere Stadt schon damals die erste und größte Handelsstadt in Deutschland. Und wie sah es in jener Zeit im deutschen Reiche aus. Jeder Staat war für sich allein. In politischer Beziehung herrschte damals eine Zeit tiefster Niedergeschlagenheit und Mutlosigkeit.“

Wie viel Mut und Entschlossenheit haben die jungen Favoriten doch damals



Hamburg im Aufschwung: neuer Freihafen mit Speicherstadt um 1890

bewiesen, als sie in diesem Umfeld den Ruderclub gründeten!

Die nächsten Jahrzehnte nach der Clubgründung wurden politisch und wirtschaftlich dann doch sehr spannend. Als Folge von militärischen Siegen wurden das bisher dänische Schleswig-Holstein mit den Städten Altona und Wandsbek sowie das hannoversche Harburg 1864 /1866 preußisch. Preußen trat in dieser Zeit in die erste Reihe der europäischen Großmächte ein. Der alte Deutsche Bund wurde aufgelöst, und von Preußen wurde mit 22 Ländern nördlich der Mainlinie der Norddeutsche Bund gegründet, dem Hamburg 1867 beitrug. Die offizielle

Hamburger Stadtflagge wurde dabei durch die Flagge schwarz/weiß/rot ersetzt, ab 1871 auch Flagge des Deutschen Reiches, dem von den meisten Deutschen so sehr ersehnten neuen Nationalstaat.

Glücklicherweise gab es in diesen Jahrzehnten aber nicht nur Kriege. Für Hamburgs Hafen, Handel und Industrie begann bald ein bemerkenswerter Aufschwung, nicht zuletzt auch durch die deutsche Reichseinheit von 1871 und den 1888 in Betrieb genommenen Freihafen, so dass Bürgermeister Mönckeberg auf dem goldenen Favoritenjubiläum 1904 in seiner Rede fortfahren konnte:

»Wie hat sich das in wenigen Jahrzehnten geändert, welchen Aufschwung hat ganz Deutschland und speziell unser Hamburg in den letzten Jahrzehnten genommen. Es liegt in der Natur des Menschen, dass er unzufrieden ist. Aber den Unzufriedenen, den Nörglern, soll man sagen, überlegt euch mal, wie es vor 50 Jahren in Deutschland aussah, und dann werdet ihr erst dankbaren Herzens anerkennen, was ihr Großes erlangt habt. Und dieses Große verdanken wir in erster Linie dem Deutschen Reiche. Wir verdanken es dem Monarchen an der Spitze des Deutschen Reiches, und wir verdanken es in erster Linie heute dem hochherzigen Kaiser, unserem besten Freund, der es durch die Erhaltung des Friedens Deutschland ermöglicht hat, einen solchen Aufschwung zu

Hamburg im Aufschwung: Hafen und Hafentor 1895



nehmen. Wenn wir heute aber bei dieser Gelegenheit dem Deutschen Kaiser danken, dann bedanken wir uns vor allen Dingen auch für die hochherzige und verständnisvolle Förderung des deutschen Wassersports. Wir sehen Se. Majestät den Kaiser fast alljährlich hier in unserer Stadt, und wissen, dass wir es ihm zu danken haben, wenn

der deutsche Wasser- und Rudersport in den letzten Jahrzehnten einen so hervorragenden Aufschwung genommen hat.«

Treffender kann der damals bei Hamburger Bürgern vorherrschende Zeitgeist, der sicher auch unsere Favoriten beflügelte, kaum wiedergegeben werden.

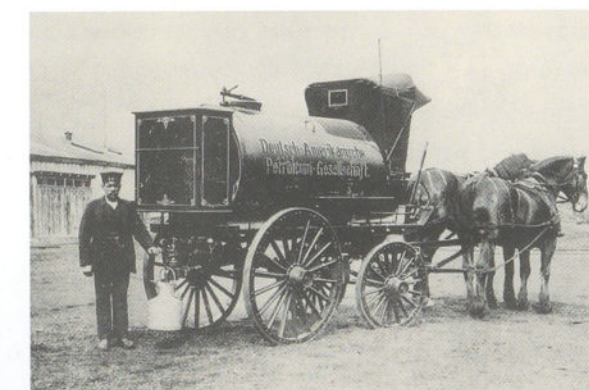
Der Blick in Hamburg war eindeutig nach vorn gerichtet. Die Einwohnerzahl von etwa 200.000 im Jahr 1850 verdoppelte sich bis 1880, und 1910 zählte das Staatsgebiet von Hamburg bereits über 1 Million Einwohner mit all den Problemen, die sich aus einem solchen schnellen Wachstum ergeben hatten.

Aber die Friedenszeit ermöglichte in der Stadt auch durchgreifende bauliche Änderungen. Altes fiel der Spitzhacke zum Opfer, Neues wurde mit Elan gebaut, so dass damals auch das Wort von der »Frei- und Abrissstadt Hamburg« umging.

Mit dem Zollanschluss Hamburgs an das Deutsche Reich entstand 1881 bis 1888 die heutige Speicherstadt als Freihafengebiet. Mehr als 20.000 Menschen wurden dafür nach Hammerbrook, Barmbek und in andere Stadtteile umgesiedelt. Der Hafen nahm einen rasanten Aufstieg und erreichte die erste Liga als moderner Welthafen. Zahlreiche neue Firmen mit heute großen Namen wurden damals gegründet, Eisenbahnverbindungen wurden erweitert und die »Elektrische« löste ab 1894 die



Gründerzeiten: 1879 begann die Holsten Brauerei, deren Betriebsportler heute bei Favorite Hammonia rudern



Gründerzeiten: 1890 begann die Deutsch Amerikanische Petroleum Gesellschaft, seit 1950 ESSO, deren Betriebsportler heute bei Favorite Hammonia rudern



Technischer Fortschritt: 1894 löst die »Elektrische« die Pferdebahn ab. 1978 fuhr die Straßenbahn letztmalig

Repräsentativbau
des Hamburger
Aufschwungs:
das neue Rathaus
von 1897



Hamburg 1892: die
andere Seite

Bekanntmachung.

Vor dem Genuß ungetohter Speisen, namentlich ungetohten Elb- und Leitungswassers sowie ungetohter Milch wird dringend gewarnt.
Hamburg, den 1. September 1892.
Die Cholera-Commission des Senats.

1904: goldenes
Favoritenjubiläum
und erster Besuch
eines englischen
Königs in Hamburg;
hier König Eduard
VII am neuen
Dammthorbahnhof,
wenige hundert
Meter vom gerade
entstehenden
Favoriten Bootshaus
entfernt

Pferdebahn ab. 1897 wird das neue Hamburger Rathaus seiner Bestimmung übergeben, 1900 das Deutsche Schauspielhaus eröffnet.

Die Schattenseiten dieser rasanten Entwicklung: heute unvorstellbar schlechte Lebensbedingungen für die Mehrheit der Hamburger Einwohner beim Wohnen, wie in den Gängevierteln und an den



Arbeitsplätzen. So gab es 1892 in Hamburg eine Choleraepidemie mit über 8000 Toten, ausgelöst durch das verdreckte Trinkwasser. Die schlechten Arbeitsbedingungen führten ab 1890 immer wieder zu Streiks und ließen die SPD ab 1883 im Reichstag und später trotz des bestehenden begrenzten Wahlrechts auch in der Hamburger Bürgerschaft immer stärker werden.

1904 - 1954:

Kriege und Frieden in Hamburg und der Welt



10 Jahre dauerte die von Bürgermeister Mönckeberg auf dem goldenen Favoritenjubiläum im Jahre 1904 erwähnte Erhaltung des Friedens noch. In dieser Zeit wurden bis 1910

der neue Hauptbahnhof eingeweiht, die neue Musikhalle eröffnet, die neue Mönckebergstraße für den Verkehr frei gegeben und der erste S-Bahn Betrieb aufgenommen.



links oben:
Hamburgs erste
Kraftdroschken mit
Kennzeichen »HH«
vor dem 1906
eingeweihten neuen
Hauptbahnhof

rechts:
1906: Qualm und
Rauch, sichtbar
auch auf der Alster:
der Turm des
Michel brennt

links unten:
Hamburg im
Aufschwung 1913:
Hafen mit dem
Stolz der HAPAG,
dem Turbinen
Schnelldampfer
»Imperator«, der
sogar »drahtlose
Telegraphie« hatte

1910 wurde der Flughafen Fuhlsbüttel mit einer großen Zeppelinhalle angelegt, und 1911 gab es in Hamburg die ersten Kraftdroschken, natürlich mit dem Kennzeichen »HH«. Im gleichen Jahr konnte der erste Unterwassertunnel des europäischen Kontinents, der heutige alte Elbtunnel, für Fußgänger und Wagen frei gegeben werden, und im Jahr darauf, 1912, wurde die Hamburger U-Bahn, die zweite deutsche nach Berlin, in Betrieb genommen. Die größte Reederei der Welt, die HAPAG, erlebte in diesen Jahren unter ihrem Chef Albert Ballin ihre Blütezeit.

1916 – 1923,
Hunger im und
nach dem Ersten
Weltkrieg: Suche
nach Essbarem in
Hamburgs Strassen

Aber dann wurde im August 1914 die friedliche Entwicklung abrupt beendet, der Erste Weltkrieg begann. Nach anfänglicher patriotischer Begeisterung erfuhr Hamburg sehr bald die wahren Seiten des Krieges durch die britische Seeblockade, die den Hafenebetrieb nahezu lahm legte und damit auch die Wirtschaft der Stadt empfindlich traf. Je länger der Krieg dauerte, desto mehr bestimmten auch in Hamburg Entbehrungen, Hunger und Tod das Geschehen. Das Schicksal traf auch die Favorite Hammonia: 75 Ruderkameraden kehrten 1918 nach Kriegsende nicht mehr in ihren geliebten Ruderclub zurück.

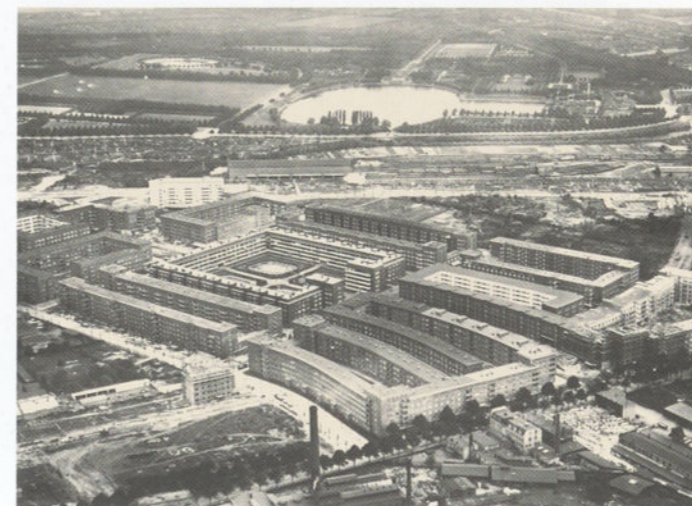


Mit dem verlorenen Krieg kam der große Umbruch mit seinen Unruhen auch nach Hamburg.

Der Versailler Vertrag behinderte das Hamburger Wirtschaftsleben schwer: Hamburg musste 1919 nahezu die gesamte Handelsflotte von 764 Schiffen an die Siegermächte ausliefern. Zusätzlich gab es Enteignungen von Auslandsbesitz sowie Reparationen und Handelsbeschränkungen.

Im März 1919 fanden zum ersten Mal in der Geschichte Hamburgs freie und allgemeine Bürgerschaftswahlen statt. Die SPD erhielt die absolute Mehrheit, Frauen zogen erstmals in die Bürgerschaft ein, im Mai wurde die Universität Hamburg eröffnet.

Unruhen mit chaotischen Auswüchsen erschütterten 1919 immer wieder die Stadt. So gab es Mitte 1919 wegen anhaltend schlechter Lebensmittelversorgung in Hamburgs Straßen schwere Hungerunruhen. Die vom Senat gerufene Reichswehr stellte wieder Ruhe und Ordnung her, nachdem die eigene Einwohnerwehr, in der auch ein Favorit bei der Rathausverteidigung mitkämpfte, das Chaos nicht beenden konnte. Mit politischen Putschen versuchten 1920 beim Kapp-Putsch rechtsgerichtete Freikorps-Soldaten und 1923 Kommunisten die Macht an sich zu reißen. Beide Putschversuche scheiterten.



Aber auch das gab es: Ende Dezember 1922 wurde am Stephansplatz die erste Hamburger Verkehrsampel in Betrieb genommen.

1923 mündete die starke Geldentwertung im und nach dem Krieg, im Zusammenhang mit der Finanzierung des »Ruhrkampfes« in eine unvorstellbare Inflation, so dass zuletzt das Geld schon abends weniger wert war als morgens bei der Lohnauszahlung. Die Mehrheit der Bevölkerung litt daher bittere Not. Mit einem Währungsschnitt, der Einführung der Hamburger Goldmark, die dann schnell durch die Rentenmark auf Reichsebene abgelöst wurde, konnte diese Entwicklung Ende 1923 beendet werden.

1924 gab es wieder einmal eine bahnbrechende tech-

nische Neuheit: der Sender Hamburg I begann mit der Ausstrahlung seines Rundfunkprogramms.

Mitte der 20er Jahre tobte für alle, die es sich leisten konnten, das Leben: die Tanz- und Modewelle der »Roaring Twenties«. In der gleichen Zeit entstanden unter der Regie des Hamburger Oberbaudirektors Fritz Schumacher neue moderne Backsteinbauten und große neue Wohngebiete.

1929 erlebte die Hansestadt wie andere Städte einen Kinoboom: der Tonfilm kam auf, 14 Millionen Kinobesucher wurden in Hamburg gezählt.



links:
1929: Jarrestadt
in Winterhude,
Backsteinbauten
nach den Plänen
des großen
Hamburger
Oberbaudirektors
Fritz Schumacher.
Im Hintergrund der
Stadtparksee, im
Sommer beliebtes
Ruderziel

rechts:
1931: lange
Schlangen von
Arbeitslosen in
Hamburg

Aber wirtschaftliche Probleme und hohe Arbeitslosigkeit insbesondere infolge der Weltwirtschaftskrise bestimmten ab Ende 1929 zunehmend die Sorgen der Hamburger und führten Ende 1932 zu unvorstellbar hoher Arbeitslosigkeit. Im selben Jahr konnte die Zahlungsunfähigkeit Hamburgs nur durch Staatskredite der Reichsregierung verhindert werden, und innenpolitische Unruhen mit Gewalttaten von Rechts und Links fanden im Altonaer Blutsonntag im Juli

mit 18 Toten einen traurigen Höhepunkt. Die Angst vor dem Chaos wuchs.

oben: 1938: Blick vom Michel auf die Dächer von Hamburg vor dem Zweiten Weltkrieg



unten: 1943: Blick vom Michel auf die Trümmer von Hamburg nach den Bombenangriffen des »Feuersturm«



Ein Ausweg aus dieser Situation sahen immer mehr Menschen darin, dass nur Hitler stark genug sein würde, die für notwendig erachteten grundsätzlichen innen- und außenpolitischen Änderungen durchzusetzen. So gewannen die Nationalsozialisten auch in Hamburg zunehmend an Gewicht, und 1933 wehte sehr bald die Hakenkreuzfahne auch am Hamburger Rathaus. Zunehmende Gleichschaltung sowie 1935 die Wiedereinführung der allgemeinen Wehrpflicht griffen dann stark in das Leben der Hamburger und damit natürlich auch der Favoriten ein.

1937 wurde das Groß Hamburg Gesetz verkündet. Hamburg erhielt so seine heutigen Grenzen. Das Hamburger Gebiet vergrößerte sich gewaltig, und die Einwohnerzahl stieg um eine halbe Million auf 1,7 Millionen Menschen.

Die Verfolgung Andersdenkender und jüdischer Mitbürger machte auch vor den Toren Hamburgs nicht halt, und so wurden 1938 auch hier in der sogenannten Reichskristallnacht jüdische Geschäfte geplündert und verwüstet sowie Synagogen demoliert. Menschen verschwanden in zunehmender Zahl.

Am 1. September 1939 begann der Zweite Weltkrieg. Eine patriotische Begeisterung wie bei Beginn des Ersten Weltkrieges fehlte jedoch. In Hamburg äußerte sich der Krieg zunächst nur durch mehr Uniformen im Straßenbild. Das änderte sich jedoch sehr bald. Die Rationierung von Lebensmitteln begann, und ab Mitte 1940 wurde auch Hamburg das Ziel von alliierten Bombenangriffen. Die Angriffe wurden zunehmend stärker und fanden 1943 mit der Operation »Gomorrha« und dem damit ausgelösten Feuersturm einen grausamen Höhepunkt, der über 30.000 Menschen Tod und unendliches Leid brachte und große Teile der Stadt in Schutt und Asche legte, darunter auch das Clubhaus der Favoriten.

Am 3. Mai 1945 wurde Hamburg kampfflos an die

Briten übergeben. Krieg und Gewaltherrschaft waren vorbei. Eine Katastrophe mit über 120.000 toten Hamburger Soldaten, Zivilisten und Verfolgten, eine Stadt in Trümmern, zerbombte Wohnungen sowie Not und Elend waren die Ergebnisse. 56 Favoriten kehrten nicht mehr aus diesem schrecklichen Krieg zurück.

Hamburg lag am Boden. Trotzdem ließen sich die Davongekommenen nicht unterkriegen. Unter heute unvorstellbaren Entbehrungen und Anstrengungen wurde unter dem 1946 neu gewählten SPD-Bürgermeister Max Brauer die Stadt wieder aufgebaut. Mit Hilfe des Marshallplans und der DM-Währungsreform im Jahre 1948 sowie dem dann folgenden Abbau von alliierten Beschränkungen kam

Hamburg langsam wieder auf die Füße.

1949 entstanden dann zwei recht gegensätzliche deutsche Staaten: im Westen die demokratische Bundesrepublik Deutschland, zunächst mit eingeschränkter Souveränität, und im Osten die kommunistisch bestimmte Deutsche Demokratische Republik, gestützt auf die Macht der Sowjetrussen und daher vom Westen nicht anerkannt und als »Ostzone« bezeichnet. Zur »Zonen-grenze« waren es von Hamburg aus keine 50 Kilometer. West-Berlin hatte einen Sonderstatus, die deutsche Teilung und der »kalte Krieg« begannen.

In Hamburg wurden zielstrebig zehntausende neuer Wohnungen gebaut, so dass die Stadt 1952 die Fertigstellung der 100.000ten Nachkriegswohnung feiern konnte.

1952

Wiederaufbau:
Fertigstellung
der 100.000 Nach-
kriegswohnung,
darunter die neuen
Grindelhochhäuser



30.4.1953:

Einweihung
der neuen
Lombardsbrücke /
Kennedybrücke,
die über das alte
Favoriten Grund-
stück verläuft

Im selben Jahr begann der Nordwestdeutsche Rundfunk seine ersten Fernsehsendungen, und die Bürgerschaft beschloss die bis heute gültige Hamburger Verfassung.

Für den Wiederaufbau hatte die Stadt neben dem Wohnungsbau weitere wichtige Akzente gesetzt. Einer davon war, im Jahre 1953 eine zusätzliche Brücke zur Lombardsbrücke in Betrieb zu nehmen. Ein Akzent mit weitreichenden Folgen für die Favoriten: das seit 1904 genutzte RCFH Clubhausgelände lag genau auf der Trasse der neu ge-

planten Brücke, der Neuen Lombardsbrücke, die 1963 in



Kennedy-Brücke umbenannt wurde. Man wurde sich glücklicherweise schnell über ein neues Grundstück in der Nähe einig. Auf ihm feierten 1954 im neu errichteten Clubhaus die Favoriten ihren 100ten Geburtstag, und dort feiern sie im Jahre 2004 auch den 150ten.

1954 - 2004:

Hamburgs Weg in die Wohlstandsgesellschaft



Mit den 50er Jahren kam das Wirtschaftswunder auch in Hamburg voll zum Zuge. Bei schnell steigendem Lebensstandard ging es in Wellenbewegungen nach oben. Die ›Fresswelle‹ mit Trends zu kalorienreicher Kost und Genuss, die ›Bekleidungs- welle‹ mit weißen Nyltsthemen und Petticoats, die ›Einrichtungswelle‹ mit Nierentisch und Schrankwand und als Krönung die ›Motorisierungswelle‹ mit dem Auto als Statussymbol bestimmten weitgehend die Ansprüche an das Leben. Waschmaschine, Elektrogeräte, Fernseher und Telefon eroberten zunehmend alle Wohnungen und Häuser.

In Hamburg begannen die Wunden des Krieges zu verheilen. Auch die Umorientie-



links: Motorisierungswelle als Krönung des Wirtschaftswunders der 1950er Jahre. Hier die Abzweigung Alsterglaciis/Dammtor/Alsterufer, in Nähe der Favoriten Clubbaracke

rechts: Oktober 1958: Rock and Roll mit Bill Haley in der Hamburger Ernst Merck Halle. Freiheit und Ausgelassenheit ersetzte alte Strenge, ›Amerika‹ begann zunehmend Maßstab für alles zu werden

rung des Handels wegen der deutschen Teilung von Ost/West auf Nord/Süd war Mitte der 50er Jahre gelungen. 1957 schon wurden nachts die wichtigsten Kirchen angestrahlt. Im selben Jahr rückten die ersten Wehrpflichtigen in Hamburger Kasernen ein. Wehrpflicht sowie in späteren Jahren ersatzweise der Zivildienst wurden für die jungen Hamburger und damit natürlich auch für die Favoriten wieder ein mehr oder weniger beliebter Teil ihres Lebens.

Jazz und Rock and Roll waren ›in‹. Das Konzert von Bill Haley 1958 in der Ernst Merck Halle endete mit demoliertem Gestühl. Friedlicher ging es am Großneumarkt zu. Hier eröffnete 1959 der Cotton Club mit Jazz live. Im selben Jahr übernahm Rolf Liebermann



1962: für Hamburg ein schweres Jahr. Eine Jahrhundertflut forderte über 300 Tote

Jahrhundertbauwerk neuer Elbtunnel: 1975 Freigabe durch Bundeskanzler Helmut Schmidt

die Leitung der Hamburger Staatsoper. Das erste Düsenflugzeug landete in Fuhlsbüttel, der Aufstieg des Massentourismus begann.

1960 wurde der dritte Teil des Hamburger Wiederaufbauplanes fertig: die Ost-West-Straße wurde dem Verkehr übergeben.

Kriegsangst kam auf, als am 13. August 1961 in Ost-Berlin die Mauer gebaut wurde. 100.000 Hamburger protestierten friedlich gegen diese unmenschliche Gewaltmassnahme.

1962 war für Hamburg ein schweres Jahr: eine Jahrhundertflut forderte über 300 Tote.

Im gleichen Jahr spielten die Beatles im neu eröffneten Star-Club, der damit das Sprungbrett für ihren späteren Welterfolg wurde.

Vier Jahre später kamen sie noch einmal nach Hamburg. Jetzt spielten sie vor tausenden von tobenden Fans in der Ernst Merck Halle.

1963 war für Hamburg ein sportliches Jahr: die Bundesliga entstand, mit dabei der HSV.

1965 war für Hamburg ein glanzvolles Jahr: Zehntausende von Hamburgern jubelten der englischen Königin Elisabeth und Prinz Philip bei einem Staatsbesuch zu.

Erweiterungen im Verkehrsnetz von U- und S-Bahn, Ausbau der City Nord, Eröffnung von überdachten Einkaufszentren (EKZ) und neuen Großbauten, wie Mitte der 70er Jahre der Köhlbrandbrücke und des neuen Elbtunnels, sowie Fusionen in Presse und Industrie be-



stimmten in den nächsten zehn Jahren das Geschehen. Als Bürgermeister begleitete Herbert Weichmann diese Zeit bis 1971. Eine Zeit, die aber politisch durch die außerparlamentarische Opposition, genannt APO, insbesondere in den Jahren 1967/1968 viel Unruhe bis hin zu gewalttätigen Demonstrationen brachte.

25. August 1967: erstmalig wird vom NDR »Die aktuelle Schaubude« in Farbe ausgestrahlt. Das stetig gewachsene Freizeitangebot wurde damit für die zunehmend von Stress geplagten Menschen durch das Farbfernsehen weiter erhöht.



Das Jahr 1968 hatte für Hamburg einen ganz anderen wichtigen Aspekt: am 31. Mai wurde am Burchardkai das erste große Vollcontainerschiff gelöscht. Sichtbar für alle begann ein entscheidender Strukturwandel im Hafen.

1969 verfolgten Hunderttausende von Hamburgern am 21. Juli um 3.56 Uhr die erste Landung eines Menschen auf dem Mond.

1973 wurde die Wohlstands- und Fortschrittsgesellschaft erstmals ausgebremst. Als Folge der Ölkrise musste Benzin gespart werden. Am 25. November 1973 wurde von der Bundesregierung der erste autofreie Sonntag verordnet. Hamburgs Straßen waren wie leergefegt.

In dieser Zeit begann sich in Hamburg aber auch etwas Neues zu regen. Jazzmusik und Onkel Pö, eine Eppendorfer Musikkneipe, grün-

deten mit der »Hamburger Szene« ein anderes, stressfreieres Lebensgefühl.

Ende der 70er Jahre trat ein Thema in den Vordergrund, das zunehmend an Gewicht gewann: der Umweltschutz. 1978 wurde durch den Senat die Umweltbehörde gegründet. Vier Jahre später, im Jahr 1982, zog die umwelt-schutzorientierte Grüne Alternative Liste, GAL, in die Bürgerschaft ein und gewann zunehmend an Einfluss und Stimmen.

1989, dem Jahr des 800. Hafengeburtstages, geschah im November das Unglaubliche: nach großen Freiheitsdemonstrationen, die nicht mehr gewaltsam niedergeschlagen werden konnten, fiel die Berliner Mauer, die DDR-Grenze wurde geöffnet. Für Hamburg brachte dies ein



November 1973: autofreier Sonntag als Folge der Ölkrise. Auch die Abzweigung der Straße Alsterufer zum Favoriten Clubhaus blieb leer

November 1989: die innerdeutsche Grenze fiel, der »kalte Krieg« ging zu Ende. Tausende von Ostdeutschen besuchten Hamburg mit ihren Trabi und Wartburg, die sie in Hamburgs Straßen, hier am Großen Burstah, parkten

ungewohntes Bild mit sich, denn tausende von Ostdeutschen besuchten die Stadt und bestimmten mit ihren Trabis und Wartburgs an vielen Wochenenden weitgehend das Straßenbild. Am 3. Oktober 1990 feierten die Menschen den Tag der deutschen Wiedervereinigung mit Freudentänzen, aber auch Ergriffenheit. Für Hamburg war mit der Öffnung nach Osten eine alte, traditionelle Verbindung wieder hergestellt.

1992 machte Hamburg deutlich, dass Hass in seinen Mauern keinen Platz hat. 450.000 Menschen bildeten eine Lichterkette rund um die Außenalster, und 250 Kirchenglocken läuteten für Toleranz und gegen rechtsradikalen Ausländerhass.

Nach 53 Jahren
»DM« wurde am
1. Januar 2002
das Euro-Bargeld
eingeführt

Unzufriedenheit mit bestehenden Verhältnissen in der Stadt führten 1993 zu einem Stück neuer politischer Geschichte: die neu gegründete STATT Partei wurde auf Anhieb als Protestpartei in die Bürgerschaft gewählt. Sie verschwand jedoch nach vier Jahren trotz Regierungsbeteiligung genau so schnell, wie sie gekommen war. 1997 wurde der Rot/Graue Senat durch einen Rot/Grünen abgelöst. Zunehmende Gewalt in Hamburgs Straßen, unter anderem durch die »Autonome Szene« - aus den gewalttätigen Hafenstraßen Demonstrationen der 80er Jahre noch gut bekannt -, Unsicherheit in U- und S-Bahnen sowie in einigen Stadtteilen führten 2001 wiederum zu einer Protestwahl: die »Partei Rechtsstaatliche Offensive« des Richters Ronald

Schill errang auf Anhieb etwa ein Fünftel der Stimmen. Eine Koalition aus CDU, Schill-Partei und FDP unter Ole von Beust von der CDU als Erstem Bürgermeister führte so zum Ende einer über 40-jährigen SPD-Regierung in Hamburg. Nach einer heftigen Kontroverse entließ von Beust im August 2003 Innensenator Schill. Die Koalition blieb weiter bestehen, wurde aber durch Ole von Beust beendet, nachdem sich Herr Schill öffentlich mit seiner eigenen Partei überworfen hatte. Bei Neuwahlen am 29. Februar 2004 errang die CDU mit Ole von Beust dann die absolute Mehrheit. Herr Schill kam nicht mehr in die Bürgerschaft.

Rückblick auf 1999: Bundestag und Bundesregierung zogen von Bonn nach Berlin.



Am 11. September 2001 verdunkelte sich der Horizont für die ganze Welt. Islamistische Selbstmordterroristen steuerten Passagierflugzeuge in das New Yorker World Trade Center. Über 3000 Menschen kamen dabei ums Leben. Voller Ergriffenheit legten die Hamburger vor dem amerikanischen Generalkonsulat am Alsterufer, unweit vom Favoriten-Clubhaus, unzählige Blumen nieder. Zwei Jahre später jedoch werden die USA wegen einer Militäraktion gegen das irakische Regime Sadam Husseins in Deutschland und anderen Ländern stark kritisiert.



Zum 1. Januar 2002 wurde das EURO-Bargeld eingeführt und die DM nach 53 Jahren abgelöst. Für die größte Geldumtauschaktion aller Zeiten wurden allein für die HASPA 3.500 Container mit Geld transportiert.

Hamburg entwickelte sich bei allen Wechselfällen des politischen Umfeldes weiter aufwärts.

Musicals eroberten die Stadt ab 1986 und machten sie so zunehmend attraktiver für Touristen.

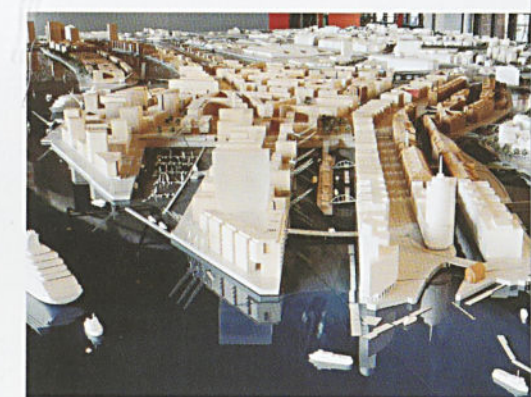
Attraktiv und wichtig wurde Hamburg auch durch die Medien. Spiegel, Die Zeit, Gruner & Jahr sowie der Axel Springer Verlag begründeten mit die Stellung Hamburgs als führende Medienstadt.

1993 hob der Airbus A 321 in Finkenwerder zu seinem



Jungferflug ab. Was 1940 bei Blohm und Voss mit dem Bau eines Riesen-Flugbootes begonnen hatte, fand dann im Jahre 2000 mit der Entscheidung, den neuen Riesen-Airbus A 380 künftig mit in Finkenwerder zu bauen, seinen vorläufigen Höhepunkt. Hamburg wurde damit einer der drei größten Standorte in der Welt für zivilen Flugzeugbau. Dem stand die Entwicklung des Seehafens in nichts nach, denn der entwickelte sich im Laufe der Jahre zu einem der größten Containerhafen der Welt.

Wie heißt es so schön: ohne die Alster wäre Hamburg keine schöne Stadt,



links: 2004: Hamburg ist eine der drei größten Standorte in der Welt für zivilen Flugzeugbau. Beim Rudern auf der Alster sieht man häufiger die Airbus-Transportflugzeuge »Beluga« im Anflug auf Finkenwerder

Mitte: Hamburger Hafen 2004: erste Liga auch als Containerhafen

rechts: Hamburg 2004: Zukunftsprojekt Wohn- und Arbeitsstadt »Hafencity« zwischen Speicherstadt und Elbbrücken

ohne die Elbe keine reiche. Kein Wunder also, dass Hamburg immer noch als eine der wohlhabendsten Metropolen Europas gilt. Um diese Stellung zu behaupten, sind für Hamburg wichtige Zukunftsprojekte beschlossen worden. Hafenerweiterungsgebiete werden angelegt, und zwischen Speicherstadt und Elbbrücken wird eine Hafencity mit Wohnungen und Arbeitsplätze für 15.000 Menschen entstehen. Mit der Modernisierung des Flughafens Fuhlsbüttel sowie dem Bau einer großen Europa-Einkaufspassage in der City ist bereits begonnen worden.



scharf sehen®

- online in 14 languages
- 10 Jahre Erfahrung
- persönliche Betreuung durch Dr. Fischer und Dr. Rauhut

Geeignet für folgende Fehlsichtigkeiten:

Kurzsichtigkeit	bis -12 dpt
Weitsichtigkeit	bis +5 dpt
Hornhautverkrümmung	bis 4 dpt

Scharf sehen ohne Brille ist das Ziel erfolgreicher LASIK-Augenchirurgie. Dazu verwenden Dr. Rauhut und Dr. Fischer den neuesten Bausch & Lomb-Laser. Kostenlose Info-Abende jeden Donnerstag 19:00 Uhr, Hohe Bleichen 10, 20354 Hamburg, Tel: 040 / 35 01 75 - 0.

www.lasik-hbc.de

DIE ALSTER, HAUSREVIER DER FAVORITEN SEIT 150 JAHREN

Die Alster: Vom Unglücksfall zum Glücksfall

1854 – 1904 Ruderer, Regatten, Dampfer und Alstervergnügen

1904 – 1954 Schöne und schwere Zeiten

1954 – 2004 Vom Regatta- zum Freizeitrevier

Die Alster:

Vom Unglücksfall zum Glücksfall



Die Alster, Hausrevier der Favoriten seit 150 Jahren

Von der Außenalster, dem Hausrevier der Favoriten, wird immer wieder von unzähligen Menschen geschwärmt, nicht zuletzt wegen der einzigartigen Lage inmitten der Großstadt und der phantastischen Aussicht auf die Hamburger Innenstadt.

Es wird allerdings berichtet, dass Hamburgs heutiger Glücksfall seinen Ursprung doch wohl mehr oder weniger

in einem Jahrhunderte zurück liegenden »Unglücksfall« hat. Im 13. Jahrhundert war es der Plan der Hamburger Wasserbauer, mit einem Staudamm, der sehr viel später zum Jungfernstieg wurde, mehr Wasser auf die Alstermühle des Müllers Hein Reese zu lenken. Hierbei mussten die verantwortlichen Herren sich aber tüchtig vertan haben, denn sie verursachten durch ihre Maßnahmen Mords-

Überschwemmungen. Das bescheidene Alsterflüsschen wurde in einen kapitalen See verwandelt, durch den bis nach Harvestehude hoch große Teile des Alstervorlandes unter Wasser gesetzt wurden.

Zu allem Überfluss gehörte das Gelände damals dem Domkapitel, so dass den Kirchenleuten für die versunkenen Weiden noch satte Entschädigungen gezahlt

werden mussten. Verständlicherweise hatte das seinerzeit bei den ehrwürdigen Hamburger Ratsherren die gute Stimmung nicht gerade gesteigert. Erst sehr viel später ist es den Hanseaten klar geworden, dass Hamburg mit dem Alstersee eine Attraktion gewonnen hatte, um die sie viele andere Städte bis auf den heutigen Tag beneiden.

Die »schöne Hamburgerin« hat über all die Jahrhunderte nichts von ihrer Anziehungskraft eingebüßt. Einmal ging es ihr allerdings sehr schlecht, und das war im Jahr 1866, als sich die Wasserpest ausbreitete. Diese Pflanze überwucherte sehr schnell einen großen Teil der Außenalster, so dass die Zeitungen die Befürchtung aussprachen, die ganze Alster könnte sich in einen hässlichen grünen

Sumpf verwandeln. Nach vielen ergebnislosen Versuchen mit Haken und Baggern ließ man 1869 das Räderdampfschiff »Flora« über die grünen Wucherungen fahren: das Wasser wurde wieder klar, und nach einem strengen Winter war das ganze Thema Gott sei Dank erledigt.

Was wäre die Alster ohne ihre Schwäne? Gut 120 gibt es davon heute. So manches Mal haben sie das Rudertraining mit »Ruder halt« unterbrochen, denn auch Ruderer respektieren diese schönen Vögel, zumal der Rat der Stadt schon 1664 verfügte, die Vögel weder zu beleidigen noch zu verletzen oder gar zu töten. Seit 1818 kümmert sich sogar ein von der Stadt Hamburg besoldeter Schwanenvater um die Tiere.

TECHAU

RUDERBOOT-
ANHÄNGER



Hermann Techau GmbH
Anhängertechnik und Fahrzeugbau
Bayernstr. 1 · D-28219 Bremen
Tel. 04 21 / 3 86 12-0
Fax 04 21 / 39 19 72
www.techau.de

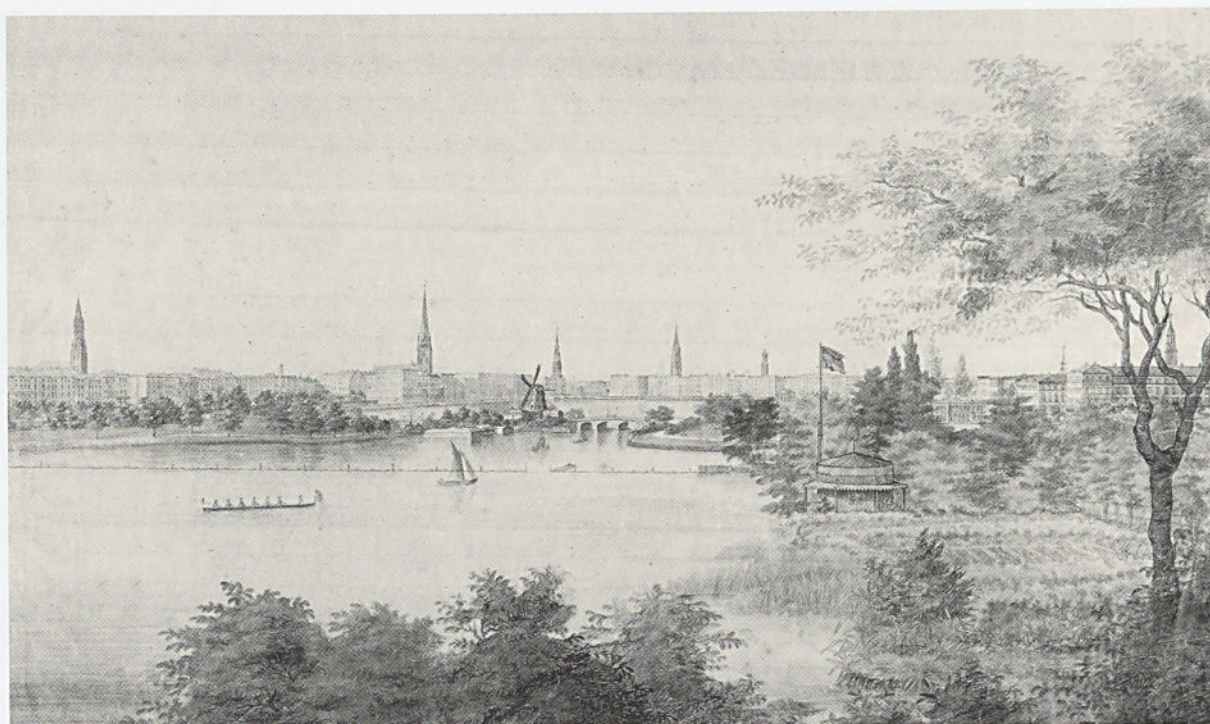
Schröder Rowing Service gratuliert dem Ruderclub Favorite zu seinem großartigen Jubiläum



Die Alster 1854 - 1904:

Ruderer, Regatten, Dampfer und Alstervergnügen

Blick vom heutigen Clubhausgrundstück auf die Lombardsbrücke mit Windmühle und Alsterbaum zur Zeit der Clubgründung von 1854



Rudern in beschaulichem Umfeld

1854 stiegen die ersten Favoriten noch auf der Binnenalster von einem Bootssteg zwischen Alsterpavillon und dem Neuen Jungfernstieg in ihr Boot. Die Alster hatte zwar schon vor und hinter der Lombardsbrücke in etwa Form und Ausmaße von heute, aber an der Brücke selbst sah es doch noch ganz anders aus.

Die damalige Lombardsbrücke war wesentlich kleiner

und verband die von St. Georg und der Esplanade kommenden Wallanlagen miteinander, wobei an der Wallanlage von St. Georg auf der Binnenalsterseite noch zusätzlich eine große Windmühle klapperte. Die neue Verbindungsbahn Hamburg-Altona sowie der zunehmende Verkehr zu Lande und auch zu Wasser erforderten bald eine neue, größere Brücke. So wurden alte Brücke und Windmühle kurzerhand abgerissen und ab 1866 durch eine deutlich

größere Lombardsbrücke ersetzt. 1902 erfolgte dann die Erweiterung auf die heutige Größe.

Hinter der Lombardsbrücke ruderte man 1854 zunächst einmal auf den »Alsterbaum« zu. Diese Befestigung bestand aus einer Pfahl- und Balkensperre, die quer durch die Alster verlief und zwar vom Ferdinandstor bis zu dem Steg, wo Clubnachbar »Paolino« heute Promis und andere Gäste bewirbt. Die Alsterbaum-Durchfahrt

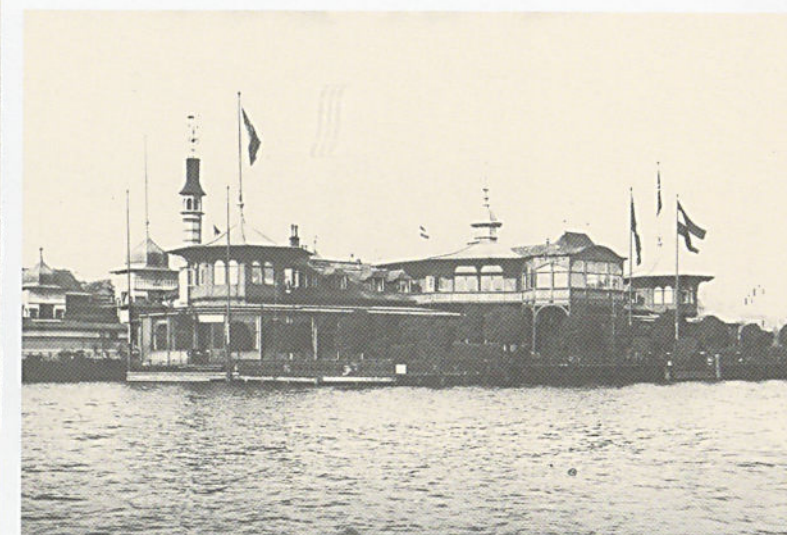
wurde damals wie alle Hamburger Stadttore abends dicht gemacht. Als 1861 die Torsperrren an Land aufgehoben wurden, hofften alle Wassersportler, dass auch der verhasste »Baum« ganz wegfallen würde. Aber dem war nicht so, denn Hamburg wollte weiterhin in seinem Akzisehäuschen bei der Lombards-

brücke Zollgebühren kassieren. Erleichterungen gab es dennoch: für »Lustboote« blieb der Alsterbaum in den Sommermonaten schon bald bis Mitternacht offen. Erst 1865/1866 verschwand das Hindernis ganz. An den Ufern der Außenalster sah es zur Gründungszeit der Favoriten noch sehr ländlich

aus. Im hohen Wiesengras beim Harvestehuder Weg weideten glückliche Kühe, und die Bebauung beschränkte sich auf die Vorstadt St. Georg, einige verstreute noble Landhäuser und ein paar beliebte Ausflugslokale wie das »Zur alten Rabe« und das »Uhlenhorster Fährhaus«.

Baden, ein Vergnügen in der Alster

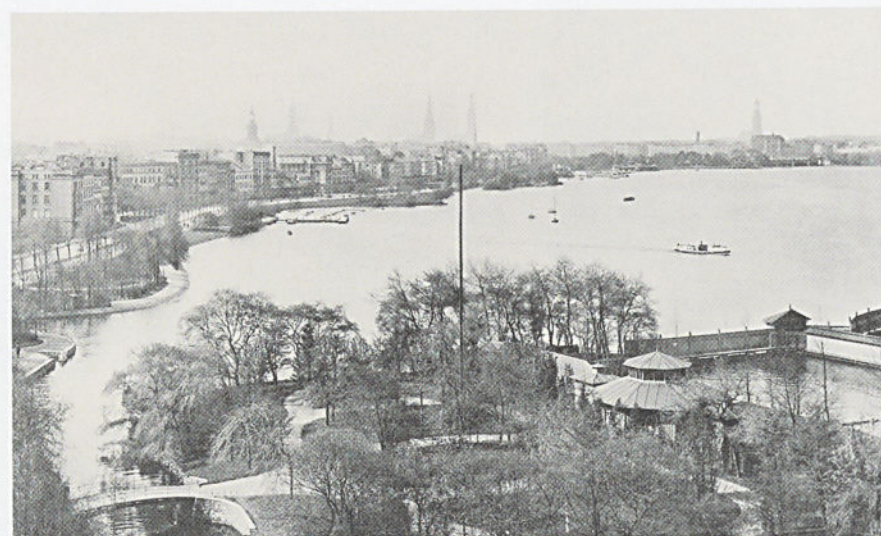
In der Außenalster wurde noch mit Freuden gebadet. Etwas östlich der Lombardsbrücke, vom Wall her per Steg zugänglich, lag die auf Schwimmkästen errichtete Badeanstalt von Herrn Donner, die 1867 wegen des Neubaus der Lombardsbrücke etwa 200 Meter weiter östlich, nunmehr auf gerammten



links oben: Die Alster beim Harvestehuder Weg; glückliche Kühe zur Gründungszeit des Clubs

links unten: Ruderziel der Favoriten 1854: Das Uhlenhorster Fährhaus

rechts oben: Badeanstalt Alsterlust an der Lombardsbrücke



Strandbad Schwannenwik an der Alster um 1880, ab 1901 sogar mit »Frauenbassin«

Neue Verkehrsmittel auf der Alster ab 1859: Alsterdampfer

Pfählen, größer und schöner als je zuvor wieder aufgebaut wurde und mit Erweiterungen und großem Restaurant dann ab 1888 als »Alsterlust« weiter betrieben wurde. Am Schwannenwik gab es einen Strandbadeplatz, der ab 1869 zu einem respektablen Strandbad erweitert wurde und ab 1901 sogar zusätzlich ein »Frauenbassin« bekam! Im Alsternordbereich existierte schon »Lonys Badeanstalt«, die jedoch 1870 verlegt und ohne Landzugang in die Alster gebaut wurde, ungefähr dort beginnend, wo heute Bobby Reichs Seglerstege enden. Bis zum Abbruch im Jahre 1897 war die kleine Gastwirtschaft in der Badeanstalt auch ein beliebter Anlaufpunkt für Ruderer.



Neu ab 1859: Alsterdampfer

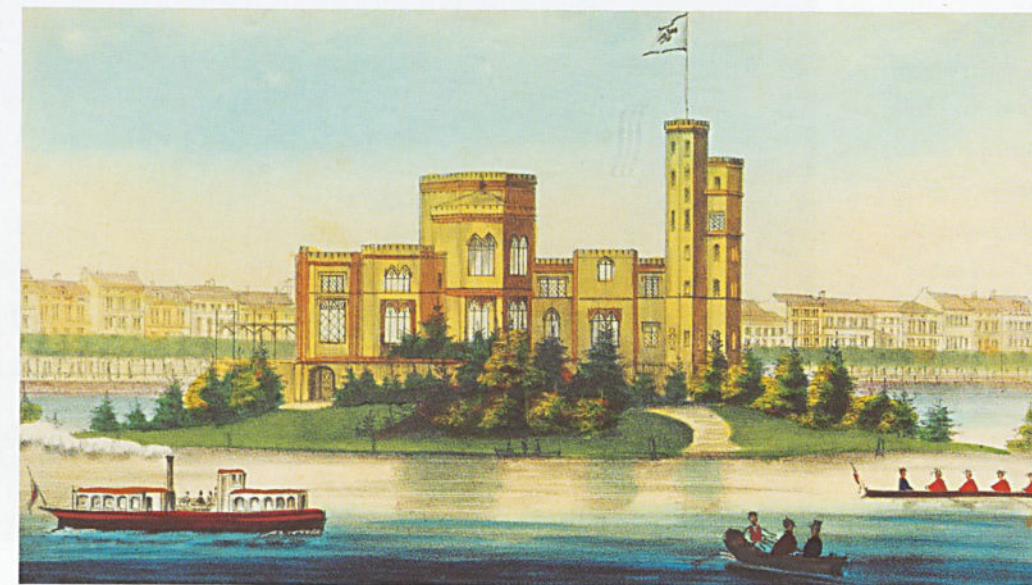
Der Ruderbetrieb selbst wurde auf der Außenalster 1854 nur hin und wieder durch einen Milchewer aus den Dörfern Eppendorf oder Winterhude gestört, vielleicht noch einmal durch einen Alsterkahn mit Torf aus Duvenstedt oder Holz aus

Wohldorf und gelegentlich auch durch ein anderes »Lustfahrzeug«. Alsterdampfer kamen den Ruderern erst ab 1859 in die Quere. Aber schon 1860, gab es mit den neuen Verkehrsmitteln einen ersten Unfall: der Alsterdampfer »Hilda« drückte an der Lombards-

brücke ein Ruderboot nieder, und alle Insassen fanden sich daraufhin klitschenass im Alsterwasser wieder. Sonst passierte nicht viel, aber man höre und staune, der Alsterdampferkapitän erhielt vier Wochen Gefängnis, und der Schiffseigner Parrau musste alle angefallenen Kosten ersetzen!

Trotz dieses Unfalls konnte man sich zunächst nicht zu festen Ausweichregeln durchringen »aus Rücksicht darauf, dass man beim Rudern mit dem Rücken nach vorn sitzt und viele Unkundige leicht rechts für links halten könnten«. Nun ja, das gilt auch heute noch, wenn man an die vielen Mietboote denkt. Damals wie heute hieß und heißt es dann, dass man »in dieser Beziehung den Umständen nach verfahren« muss!

Es wurde schnell voller auf der Alster. 1904, im Jahr des



goldenen Favoritenjubiläums, gab es über 30 Alsterdampfer, seit 1901 alle ganz in weiß. Aus den etwa 100 Lustbooten des Gründerjahres wurden über 1000, davon 50 Segelboote.

Hoher Besuch und »Alstervergnügen« nicht ohne Ruderer

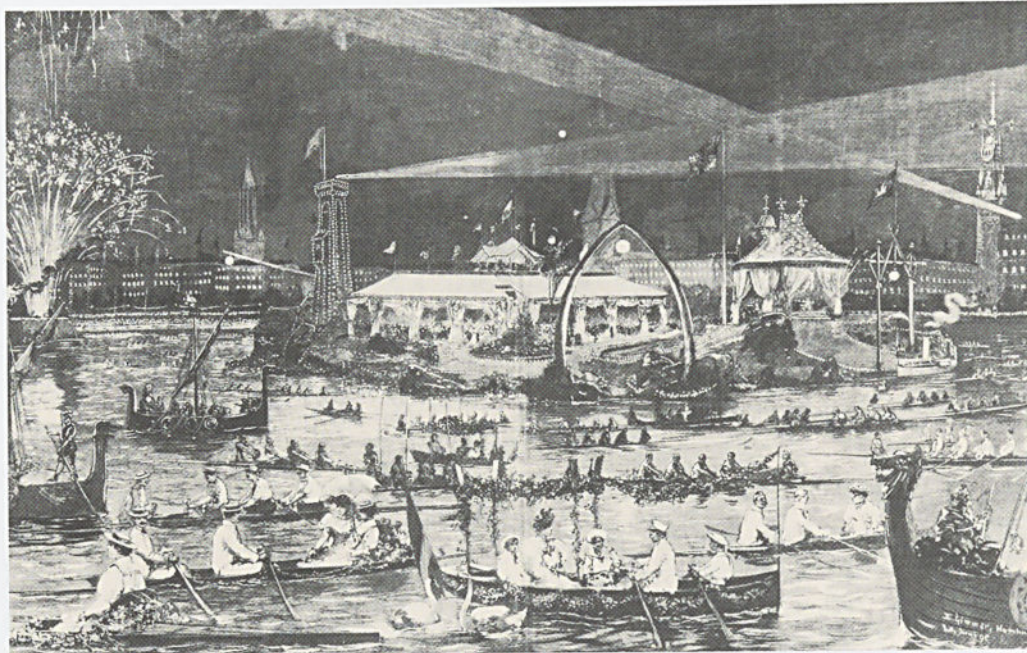
Schon früh war die Alster nicht nur ein Revier zum Rudern sondern auch das richtige Umfeld zum Repräsentieren und Vergnügen, und die Ruderer waren dabei ein fester Bestandteil. Auf ihre Teilnahme wurde Wert gelegt. So ließ sich der Hamburger Senat nicht lumpen, als 1868 Seine Majestät König Wilhelm von Preußen und »Schirm-

herr« des neugegründeten Norddeutschen Bundes die Hansestadt besuchte. Eine zuvor wegen einer Architektenversammlung mitten in der Binnenalster errichtete künstliche Insel mit prunkvollem Kuppelbau und vier Pavillons wurde dafür kurzerhand umgebaut. Mit Brettern und Leinentüchern ließ Martin Haller die Kulisse des Babelsberger Schlosses nachbauen, abends inwendig beleuchten und dann 600 Feuerwerksraketen aus dem Hauptturm rauchend und krachend in den Himmel aufsteigen. Hellerleuchtete Ruderboote schmückten die Alster zusätzlich.

Ob man in hanseatischer Weitsicht da schon ahnte, dass

Alstervergnügen 1868: Schloß Babelsberg als künstliche Insel auf der Binnenalster. Anlaß: Besuch des König Wilhelm von Preußen (ab 1871 Kaiser Wilhelm I.)

Alstervergnügen
1895: künstliche
Insel auf der Bin-
nenalster mit
»feenhafter elec-
trischer Beleuch-
tung«. Anlass:
Besuch des deut-
schen Kaisers
Wilhelm II. zur
Einweihung des
Nord-Ostsee-Kanals.



jener Wilhelm drei Jahre
später als Kaiser sogar einmal
»Chef« von ganz Deutschland
sein würde?

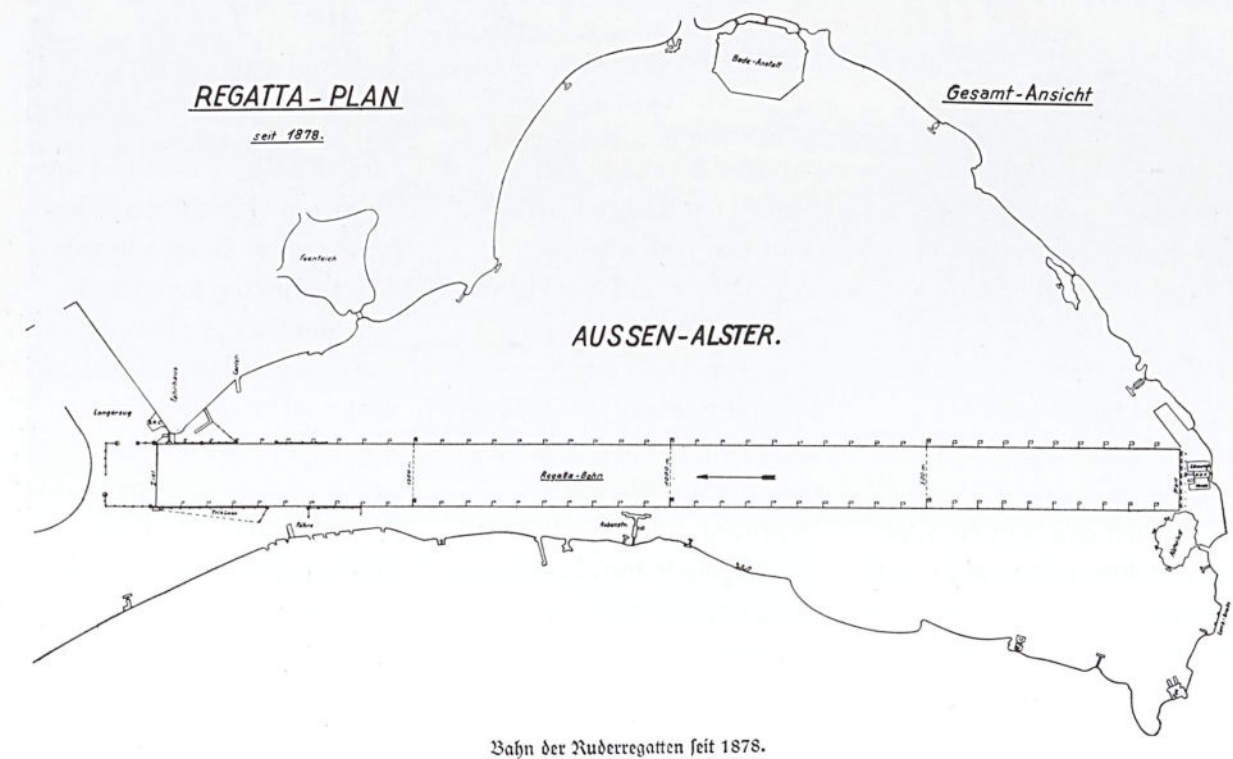
1881 besuchte Wilhelm, jetzt
eben als Kaiser und schon
hoch betagt, wiederum die
Hansestadt. Dieses Mal auf
dem Programm: große Alster-
rundfahrt, allerdings zu
Lande. Dabei gab es ein
Problem: die Krugkoppel-
brücke und die Straße
Fernsicht waren noch nicht
da, sie kamen erst zehn Jahre
später. So baute man kurzer-
hand mit 76 Schuten eine
schicke Behelfsbrücke und
Seine Majestät waren wieder
beeindruckt, insbesondere, da
»eine ansehnliche Flotte von
Ruder- und Segelbooten den
Zug von der Rabenstraße
längs des Ufers bis nach

St. Georg begleitete, so dass
die Alster ein belebtes und
schönes Bild bot«.

1888 erneut Kaiserbesuch aus
wichtigem Anlass: jetzt kam
der Enkel, nämlich Kaiser
Wilhelm II., um mit Hamburg
die Eröffnung des Freihafens
zu feiern. Um eine Dampf-
barkasse herum baute man
einen stolzen Schwan und
schipperte den Kaiser damit
zum Jungfernstieg. »Als der
Kaiser hier ans Ufer stieg,
legten sich die sein Dampf-
boot begleitenden Ruderboote
im Kreis um den Landesteg.
Die Insassen grüßten durch
Hochheben der Ruder und
brausenden Hochruf«. Na, das
war doch was!

1895 wieder ein wichtiger
Besuchstermin: Einweihung
des Nord-Ostsee-Kanals mit

Kaiser Wilhelm II.. Auf der
Binnenalster wurde wieder
gebaut, dieses Mal eine
Kaiserinsel, denn S.M. hatten
in dieser Hinsicht Wünsche
laut werden lassen.
Zukunftsorientiert konnte
Hamburg hierbei statt der
bislang weit verbreiteten
Gasbeleuchtung gleich eine
neue Technik präsentieren,
nämlich eine »feenhafter
electrischer Beleuchtung« der
Insel nebst Aufbauten.
Zusätzlich »...ehrte ein Korso
aus blumengeschmückten
Ruderbooten und drachen-
kopf-bewehrten Wikinger-
schiffen die Anwesenheit des
Kaisers«. Die pompöseste
Alsterinsel aller Zeiten blieb
den Hamburgern noch sechs
Wochen als »Alstervergnügen«
erhalten.



Bahn der Ruderregatten seit 1878.

Regattabahn: Start
bei Alsterlust/
Bootshäusern, Ziel
beim Uhlenhorster
Fährhaus

Rudern, Ruderclubs und Regatten

Ein Vergnügen ganz anderer
Art hingegen kam auf der
Alster schon Anfang der 30er
Jahre des 19ten Jahrhunderts
auf: Rudern als Sportart.
Als junge und sportliche
Hamburger sahen, wie sich
die in ihrer Stadt beruflich
tätigen Engländer mit
»leichten Booten« ihres Eng-
lish Rowing Club auf der

Alster sportlich betätigten,
fühlten sie sich heraus-
gefordert und beschlossen mit
zu machen. 1836 wurde der
erste Ruderclub, Der Ham-
burger Ruder Club, gegrün-
det. Es bildeten sich dann
weitere mehr oder weniger
enge Clubgemeinschaften, die
sich in der Regel nach den
von ihnen geruderten Booten
benannten. Einer dieser Clubs
war der 1840 gegründete

»R.C. Mathilde«, der im Jahre
1921 in der Favorite Hammo-
nia aufging.
Mit 1844 kam dann das Jahr
einer großen Entscheidung.
Nach internen Wettfahrten in
den Vorjahren wurde am
22. September die erste rich-
tige Ruderregatta auf der
Außenalster ausgetragen. Das
Unglaubliche geschah: die
Hamburger Ruderer besiegten
unter tosendem Beifall der

Zuschauer die englischen Sportkameraden und brachten damit den ersten internationalen Erfolg nach Deutschland. Vom Gelingen der Regatta beflügelt, gründeten Mitglieder der Hamburger Ruderclubs keine vier Wochen später einen Regattavererein, der den Namen Allgemeiner Alster-Club, kurz AAC, erhielt.

Als die ersten Favoriten 1854 ihren Club ›La Favorite‹ gründeten, war Rudern also schon »in«. Auf der Außenalster wurden jährlich Regatten veranstaltet, die bis 1864 auf einem 4000 Meter langen Dreieckskurs ausgefahren wurden. Bis 1877 verliefen die Rennen ebenfalls auf einem 4000-Meter-Kurs, aber nur mit einem »Drehpunkt«, und danach wurde dann die gerade 2000-Meter Strecke eingeführt. Das Ziel lag jeweils auf Höhe des Uhlenhorster Fährhauses, der Start für die 2000 Meter bei der Alsterlust,

vor dem dort 1880 neu errichteten Bootshaus. In manchen Jahren wurden jedoch Start und Ziel auch genau anders herum aufgebaut. Die Änderung der Regattastrecke wurde von der technischen Weiterentwicklung der Ruderboote mit bestimmt. Anfangs gab es auf den Regatten schwere Gigs aus festem Eichenholz, ohne Ausleger. Ab 1859 kamen die leichteren und schmaleren Ausleger-Rennboote auf, die den Wechsel auf die Strecke mit nur einem Drehpunkt bewirkten. Der Rollsitze, eine bahnbrechende Weiterentwicklung des Gleitsitzes, wurde übrigens erst um das Jahr 1880 herum zum Standard bei Hamburger Rennbooten.

Bei den Regatten gab es anfangs zusätzliche Volksbelustigungen, wie das »Fischerstechen«, ein Bootsturnier mit hölzernen »Lanzen« sowie die »Entenjagd«. Die »Ente« – ein

kurzer Einer – wurde von drei Vierern in einem abgesteckten Revier gejagt. Innerhalb von sieben Minuten mussten die Jäger den Flaggenstock des Einers herausziehen, ohne die »Ente« zu berühren. 1861 bzw. 1877 wurden diese Spektakel dann aber im Sinne einer »sportlich ernsteren Auffassung der Ruderregatta« ersatzlos gestrichen.

Rudern: mehr als Regattasport

Außer Regatten wurden vom AAC auch »gemeinsame Wasserfahrten« vor die Tore der Stadt in die »ländliche Einsamkeit der Ufer von Alster, Elbe und Bille« mit Prunkbooten durchgeführt. Die Boote waren mit Wimpeln und Flaggen geschmückt und »von gleichartig gekleideten Ruderern mit einer fröhlichen Mädchenschar unter einem Regenschuttdach fortbewegt«. Da kam bei den »gleichartig gekleideten



»Gemeinsame Wasserfahrten« des AAC, hier um 1870 mit Prunkboot der Favoriten



AAC Ausfahrt 1907: Favoritenboot beim Blumenkorso

Ruderern« sicher auch Fröhlichkeit auf! Zusätzlich gab es auf der Alster regelmäßig einen Blumen- und Lampionkorso. Beides erfreute sich sowohl

bei den Ruderern als auch bei den Hamburgern großer Beliebtheit. Der AAC förderte damals auch den Segelsport, so dass sich dieser auf der Außen-

alster »ebenso lebendig und wohlgeordnet wie das Ruderen entwickelte«. Zusätzlich zeigte der AAC immer wieder Flagge in der Öffentlichkeit, wie im Jahre 1859 als auch in Hamburg zum 100. Geburtstag des Dichters Friedrich Schiller ein großer Festumzug veranstaltet wurde. Ein vierspänniger Wagen mit einem geschmückten Ruderboot und 14 Ruderervereine mit 126 Ruderern, darunter auch Favoriten, nahmen teil an diesem großen Ereignis, mit dem die Menschen in vielen deutschen Ländern seinerzeit ihre Sehnsucht nach einem deutschen Nationalstaat zum Ausdruck brachten.



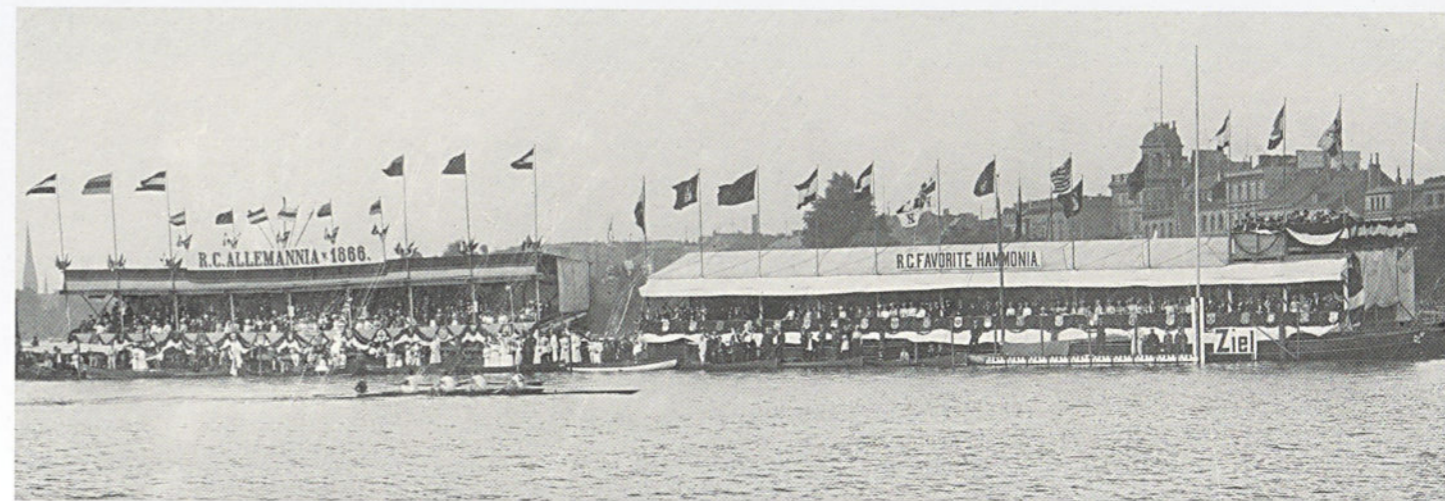
1901: Hamburger Regatten auf der Alster waren bis 1906 praktisch die deutschen Meisterschaftsregatten

Die begehrte Trophäe: Senatsachter 1886-1923

AAC, NRV und Ruderregatten

Regatten mit schweren Gigs oder leichteren Ausleger-Rennbooten? An dieser Frage erhitzen sich 1868 die Gemüter so sehr, dass im November auf Betreiben führender Hamburger Ruderclubs, darunter auch La Favorite, der Norddeutsche Regatta-Verein, kurz NRV, gegründet wurde. Der AAC fühlte sich den vielen kleinen Vereinen, die noch in der Gig ruderten, verpflichtet, während der NRV das Rudern in modernen Auslegerbooten förderte. 1884 war diese Frage auch für den AAC nicht mehr strittig. Die

beiden Kontrahenten versöhnten sich und führten die Regatten künftig gemeinsam durch. Sehr zum Vorteil der Hamburger Regatten übrigens, denn bis 1906 war auf der Außenalster »die Hamburger Regatta praktisch die deutsche Meisterschaftsregatta, der Gewinn des Senatsachters sozusagen der Lorbeerkrantz für die beste deutsche Rudergemeinschaft«. AAC und NRV haben beide alle Höhen und Tiefen seit ihrer Gründung überstanden. 1931 wurde eine klare Arbeitsteilung eingeführt: der NRV wendete sich ausschließlich dem Segelsport zu und der AAC den Ruderregatten.



Gründerzeiten für Ruderclubs

Hamburg mit der Alster ist die Wiege des deutschen Rudersports gewesen. Nachdem 1836 Der Hamburger Ruder Club entstanden war, wurden an der Alster weitere Clubs gegründet, die auch heute noch eine wichtige Rolle im Rudersport spielen, zwischenzeitlich jedoch meist zu größeren Clubs fusioniert haben. So der 1853 gegründete Germania Ruder Club, der sich 1934 mit dem Der Hamburger Ruder Club zum Der Hamburger und Germania Ruder Club zusammenschloss. 1854 folgte der Ruder-

club La Favorite, der sich 1886 mit dem Hammonia R.-C. von 1866 zum Ruder-Club Favorite Hammonia vereinigte. 1866 entstand der Ruder Club »Allemannia von 1866«, der dann ohne Fusionen weiter bestehen sollte. Die zwei 1872 gegründeten Ruderclubs Fidelio und Fortuna schlossen sich 1888 zum Hamburger Ruder Verein zusammen, der 1920 mit dem R.C. Kosmos fusionierte und sich den neuen Namen Ruder-Gesellschaft »Hansa« e.V. gab. Die Begeisterung für den neuen Sport breitete sich

relativ schnell auch über Hamburgs Grenzen aus. Ab 1860 gab es Ruderclubs in Kiel und Frankfurt. 1882 bestanden schon 95 größere Rudervereine in Deutschland, so dass 1883 in Köln mit wesentlicher Unterstützung durch die Hamburger Ruderer der Deutsche Ruder-Verband gegründet wurde. Der DRV widmete sich erfolgreich der Regattaarbeit und führte nach dem zunächst auf Einer beschränkten Meisterschaftsrudern ab 1906 die deutschen Meisterschafts-Regatten vom Einer bis zum Achter ein.

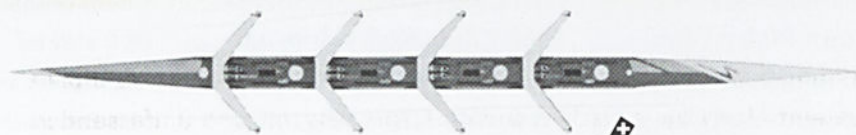
Hamburger Ruderclubs an der Alster 1901: aktiv bei Alsterregatten und extra Zuschauertribünen auf Schuten

Ein Amateurparagraph und seine Folgen

1885 verabschiedete der DRV – übrigens in Anlehnung an entsprechende englische Regelungen – einen folgenschweren Amateur-Paragraph, der für Regattateilnehmer nicht nur jede sportliche Profitätigkeit untersagte, sondern auch den ausschloss, der »seinen Lebensunterhalt lediglich mit seiner Hände Arbeit verdient«; denn

»wer geistig arbeitet, der vermag seine Muskeln und Sehnen mit denen eines Mannes, der ständig körperliche Arbeit verrichtet, nicht zu messen«. Was immer auch die eigentlichen Gründe gewesen sein mögen, die so Ausgeschlossenen organisierten sich jedenfalls in »Arbeiter Rudervereinen« und gründeten ihre eigenen Regattaorganisationen. In Hamburg entstand daher 1896

der Norddeutsche Ruderer-Bund, kurz NRB. Wie bei allen Vereinen gab es auch hier sehr wechselvolle Jahrzehnte. Als 1959 beim NRB dann das endgültige Aus für die Festsitzboote kam, war der Beitritt zum DRV klar, er erfolgte 1961. In Hamburg wurde nach jahrelanger praktischer Zusammenarbeit die offizielle Vereinigung mit dem AAC zum AAC/NRB im Jahre 1980 vollendet.



since 1896

Seestrasse 497, 8038 Zürich
Telefon 01 482 99 44, Fax 01 482 05 03
www.staempfli-boats.ch



STÄMPFLI
RACING BOATS

Ertel

Beerdigungs-Institut

20095 Hamburg
Alstertor 20
☎ (040) 309636-0

Nienstedten
☎ (040) 8204 43
Blankenese
☎ (040) 8699 77

22111 Hamburg
Horner Weg 222
☎ (040) 651 8068

 **Sportpreis
Büttner**

Pokale · Plaketten
Abzeichen · Wimpel
Plakate · Urkunden
Jubiläumsgeschenke
Becher · Zinnartikel
Ehrenpreise · Gravuren

Hamburger Straße 152
22083 Hamburg
Tel. 040/2 98 30 75-77
Fax 040/29 50 08



UBS ist Hauptpartner von Alinghi, Verteidiger des XXXII America's Cup.

Vertrauen Sie in die Fähigkeiten eines weltweit führenden Finanzdienstleisters.

Unabhängige Beratung und professionelle Vermögensverwalter garantieren eine Anlagestrategie, die so individuell ist wie Sie. UBS Wealth Management vereint einen dynamischen Beratungsprozess mit den umfassenden Ressourcen einer globalen Finanzdienstleistungsgruppe. So können Sie darauf vertrauen, dass wir Ihre Bedürfnisse und Erwartungen verstehen und diese auch erfüllen. Mit UBS sichern Sie sich klare Vorteile: einen proaktiven Service sowie das internationale Know-how und Angebot eines weltweit führenden Vermögensverwalters. Diese ideale Kombination sorgt für maßgeschneiderte Lösungen und gibt Ihnen Vertrauen in Ihre Entscheidungen.

UBS wurde von Euromoney zur «World's Best Global Private Bank in 2004» gewählt.

Willkommen bei UBS in
Hamburg
Ballindamm 33
20095 Hamburg
Tel. 040-32 95 0

www.ubs.com/deutschland

 **UBS** Wealth
Management

Die Alster 1904 - 1954: Schöne und schwere Zeiten

Alster und Club-
häuser 1912:

Der Hamburger
Ruder-Club, Alster-
ufer

Favorite Ham-
monia, Alsterufer
bei Lombardsbrücke



Clubs und Clubhäuser

In der Zeit vom goldenen Favoritenjubiläum im Jahre 1904 bis zum Ersten Weltkrieg entstanden an den Ufern der Außenalster eindrucksvolle Clubhäuser für Bootslagerungen und Geselligkeiten.



Bereits Ende des 19. Jahrhunderts zeichnete sich der Trend zum Bootshaus ab, denn im Gegensatz zu den robusten Gigs und Wherries konnten die empfindlichen Rennboote nicht bei Sonne und Regen draußen gelagert werden. Anfangs brachte man diese Boote noch bei Bootswerften unter, aber schon 1874 erstellte der Germania Ruder Club am Langen Zug neben dem Neubau des Uhlenhorster Fährhauses ein erstes kleineres Bootshaus aus Holz, das 1883 erheblich erweitert und 1911/1912 »in Ziegeln« völlig neugebaut worden ist. Im Jahre 1880 errichtete der NRV am Ferdinandstor ein Bootshaus, das hauptsächlich für die Lagerung von Rennbooten vorgesehen war. Auch Favorite Hammonia lagerte



Norddeutscher Regatta-Verein, Ruder-Club Allemannia von 1866,
Hamburger Ruder-Verein, Ruder-Verein Kosmos & Hansa

hier seinerzeit seine Boote ein. Nach einer Erweiterung 1887 wurde dieses Haus 1904/1905 abgerissen und erheblich größer wieder aufgebaut. 1931 erwarb der AAC das Bootshaus, und der NRV zog 1932 an die Schöne Aussicht, wenige Häuser vom Uhlenhorster Fährhaus entfernt. Die »Allemannia von 1866« schaffte sich 1904 an der Ostseite des neuen NRV-Hauses

beim Ferdinandstor ihr eigenes Bootshaus, das 1923 durch einen größeren Neubau ersetzt wurde, und auf der Westseite des NRV-Hauses entstand das Bootshaus der 1920 durch den Zusammenschluss von Hamburger Ruder Verein und R.C. Kosmos gebildeten Ruder-Gesellschaft »Hansa« e.V., das 1923 nach einem Feuer wesentlich erweitert wurde.

Alster und
Clubhäuser 1912:

Uhlenhorster
Fährhaus mit
neuem Germania
Bootshaus

An der Lombards-
brücke, Ostufer

**Hamburger Regatta
1912:**

Start beim NRV-
Haus/Lombards-
brücke.

Ziel Uhlenhorster
Fährhaus; unzählige
Zuschauer verfolgen
die »aufregenden
Wettfahrten«

Favorite Hammonia baute an der Westseite der Lombardsbrücke 1904 sein Clubhaus, eine Erweiterung erfolgte 1914.

Der Hamburger Ruder Club weihte schon 1901 am selben Ufer weiter nördlich an der Straße Alsterufer sein Bootshaus ein. 1924 wurde dieses Haus erweitert und seit 1934 nach dem Zusammenschluss auch von den Ruderern der Germania mit genutzt. Das alte Germania-Haus am Langen Zug ging an den Polizeisportverein, der es bis 1946 nutzen durfte, bevor er an den Isequai zog. Die Hamburger Schulbehörde übernahm dann das Haus, beziehungsweise die Ruinen davon, die der Krieg übrig ließ. Sie nutzt die teilweise wieder hergestellten Räumlichkeiten noch heute. Rudern mit konsequentem, hartem Training aber auch



Geselligkeit mit »rauschenden Festen« hielten damals an der Alster Einzug. Daran hat sich über all die vielen Jahrzehnte bis heute wenig geändert. Allerdings haben sich Inhalte und Formen natürlich entscheidend gewandelt und sich damit den heutigen Anforderungen und Erwartungen angepasst.

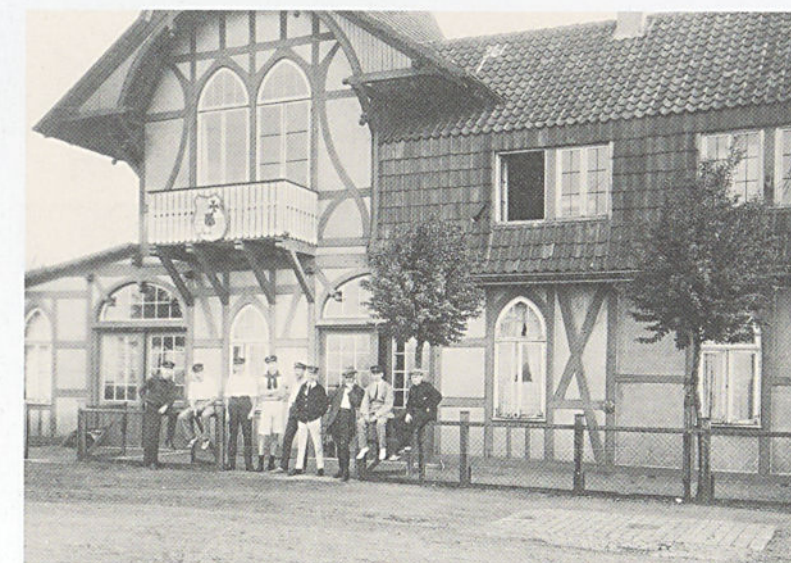
An der Gurlittstraße wurde 1906 das Bootshaus des »Segler Vereins« gebaut, das 1928 durch ein größeres ersetzt wurde. An der ge-

samten Außenalster nahm die Bebauung mit vornehmen Wohnvierteln Richtung Norden zu. 1909 wurde am gegenüber liegenden Ufer des Favoriten Clubhauses das Hotel Atlantic eingeweiht.

Die große Alsterregatta, ein Volksfest für alle Hamburger
Mit den schönen neuen Clubhäusern wurden Rudern und Regatten noch attraktiver. So waren 1910 für die große Hamburger Regatta im Juli insgesamt 162 Boote gemel-

det, davon 9 für den Senats-Achter, so dass hierfür sogar Vorrennen angesetzt wurden. »Die Alsterregatten nahmen in Hamburg mehr und mehr die Eigenart allgemeiner Volksfeste an«. Im Zielgebiet gegenüber dem Uhlenhorster Fährhaus wurden von einigen Ruderclubs, darunter der Favorite Hammonia, Schautribünen auf großen Schutten errichtet. Zusätzlich verfolgten unzählige Zuschauer in Kanus und Booten am Rande der Regattastrecke sowie von Tribünen im Fährhausgarten aus und natürlich auch vom Alsterufer her die »aufregenden Wettfahrten«.

Auf der Alster wurde es nicht nur bei Regatten voller. 1910 wurde die Steganlage Rabenstraße, bei der auch die »Alsterpolizei« seit 1892 ihr Wachhäuschen hatte, durch



Clubhaus Enten-
werder/Oberelbe für
Wanderruderer:
1904 erbaut, 1943
durch Bomben ver-
nichtet

einen hohen Stegzugang in Eisenbeton ersetzt, damit man mit Booten ungehindert darunter durchfahren konnte, denn am Stegkopf legten praktisch pausenlos Alsterdampfer an. Die Alsterschiffahrt hatte 1911 ihren Höhepunkt erreicht, sogar Nachtfahrten wurden eingerichtet.

Wanderrudern auch für die Hamburger Ruderclubs

In Hamburg dominierte der Rennrudersport. Relativ spät, nämlich erst wenige Jahre vor dem ersten Weltkrieg ist dann auch hier das Fahrten- und

Wanderrudern zur allgemein anerkannten Geltung gekommen. Man war zwischenzeitlich zu der Ansicht gekommen, dass damit den Rennrudern nach Training und Regatten eine gute Gelegenheit zur weiteren Betätigung auf dem Wasser gegeben würde und die zahlreichen übrigen Mitglieder, die nicht am Training teilnahmen, damit sportlich ausgebildet werden könnten. Der AAC trug dieser Entwicklung 1904 mit dem Bau eines für Wanderrudern geeigneten Bootshauses in

Entenwerder an einem Seitenarm der Oberelbe Rechnung. 1910 bildete sich mit dem alleinigen Ziel der Pflege des Wanderruderns die Wanderrudergesellschaft »Die Wikinger«, die schnell auf 100 Mitglieder anwuchs. Nach dem Ersten Weltkrieg wurde am Einfluss der Ilmenau in die Elbe das »Wikingenhaus zu Hoop« errichtet, wodurch die Wanderruderei einen weiteren Auftrieb erhielt. Waren anfangs die Wanderrudergebiete im Dunstkreis von Hamburg zu finden, so dehnten sie sich im Laufe der Jahrzehnte immer weiter aus. Heute sind Hamburger Ruderer und Hamburger Ruderinnen mit eigens dafür gebauten Barken und mit Wanderbooten auf fast allen Gewässern Europas anzutreffen.

Der Erste Weltkrieg und die Zeit danach

Ab Herbst 1914 wurde es auf der Alster und in den Clubhäusern leider ruhiger. Der Erste Weltkrieg begann und lähmte alle Aktivitäten. Die Ruderer zogen in den Krieg, viele von ihnen kehrten nie zurück. Erst ab Frühjahr 1919 begann sich unter den Folgen der schweren Belastungen aus dem entbehrungsreichen und verlorenen Krieg sowie der folgenden politischen Umbrüche langsam wieder Leben auf und an der Alster zu regen. Die Alsterschiffahrt, 1917 wegen Kohlenmangels eingestellt, ging 1919 an die HHA über und nahm allmählich wieder ihren Betrieb auf, ohne jedoch annähernd die alte Größe zu erreichen.

Hochbahn und Straßenbahn waren zu ernstesten Konkurrenten geworden. Ab 1925 startete man zusätzlich einen Rundfahrtbetrieb. Lebhafter entwickelte sich da schon das »Lustfahrzeugwesen«. Neben Segelbooten waren es insbesondere Kanus, Paddelboote und Faltboote, deren Zahl sprunghaft zunahm. Der 1905 gegründete Alster Kanu Club, übrigens der älteste Deutschlands, erweiterte deshalb 1928 sein Clubhaus in Eppendorf an der Ludolfstraße um ein Bootshaus. Schon 1921 übernahm der Deutsche Kanuverband vom Alster Kanu Club die Durchführung von Kanuregatten, die ab 1924 auf der 1 km langen Bahn zwischen Rabenstraße und Uhlenhorster Fährhaus abgehalten wurden.



Das Uhlenhorster Fährhaus 1892

Das Uhlenhorster Fährhaus

Das Uhlenhorster Fährhaus war in den Gründerjahren der Favoriten noch eine bescheidene Gaststätte. Umbauten und Erweiterungen ergaben 1872/1873 den später so berühmten Saalbau mit Turm und führten 1913/1914 zu einem glänzenden Prachtanbau. »Das Fährhaus« erlebte vor dem Ersten Weltkrieg und in den 1920/1930 Jahren seine



Das Uhlenhorster Fährhaus 1920

Das Uhlenhorster Fährhaus vor der Zerstörung im Zweiten Weltkrieg



Glanzzeit und wurde zum Inbegriff gehobener Geselligkeit bei Promis, der Oberschicht und der gehobenen Mittelschicht. Die nicht Erwähnten hingegen genossen kostenlos Musik und Feuerwerke bei dem eingewinkelten Steg vor dem Fährhaus in ihren Booten, die sie häufig an Stegen von Bootsvermietern, wie der Familie Reich am Nordende der Alster, mieteten. An den meisten Stegen



Rudern bleibt weiter attraktiv: Hamburger Regatta auf der Alster in den 1920 Jahren mit Ziel Uhlenhorster Fährhaus

herrschte auch damals schon an schönen Sommerabenden »ein äußerst lebhaftes und buntes Treiben«. Rudern blieb natürlich weiterhin attraktiv und sehr beliebt. Darüber hinaus suchten viele Jugendliche in den unsicheren Verhältnissen der Zeit nach dem Ersten Weltkrieg Ausgleich, Geborgenheit und Geselligkeit in anerkannten Clubs und Vereinen, und das konnten ihnen die Ruderclubs natürlich in hervorragender Weise bieten.

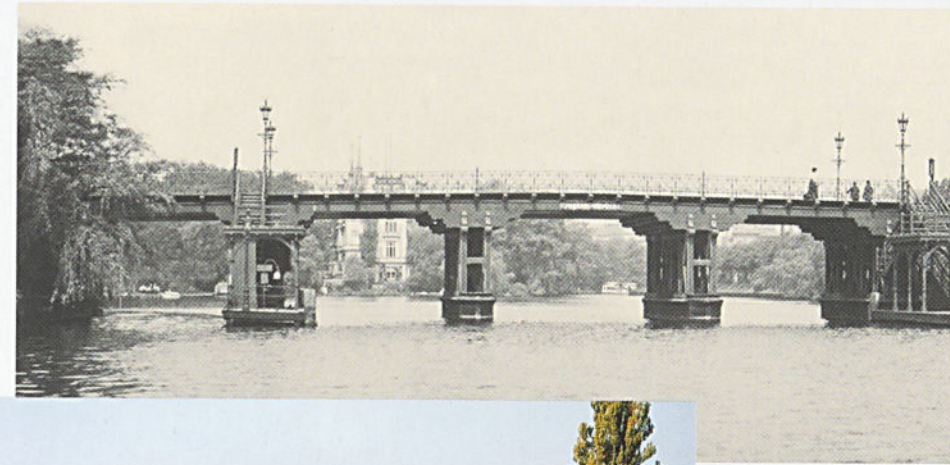
Rudern auch für Hamburgerinnen

Allmählich, wenn auch spät, wurde aber auch noch etwas anderes deutlich: »die Liebhaberei der Hamburgerin, im

eigenen Fahrzeug herumzrudern«, so der »Alsterpapst« Wilhelm Melhop in seinem Standardwerk über die Alster. Aus dem Herumrudern wurde sehr schnell sportliches Rudern, und so wurde 1925 die Damen-Ruder-Riege des AAC gegründet, die schnell wuchs und schon 1929 zur Gründung des Hamburger Damen-Ruder-Clubs führte, der 1937 den heutigen Namen des Hamburger Ruderinnen-Club von 1925 e.V. annahm. Zu Beginn des 20ten Jahrhunderts mussten sich die Frauen bei Wettkämpfen auf das Stilrudern beschränken. Erst Mitte der 1930er Jahre begannen auch die Frauen das Wettrudern in Rennbooten.

Rudern auf Alster und Alsterkanälen

Die Hamburger Ruderregatten auf der Alster waren für die Ruderclubs weiterhin ein zentrales Ereignis, auf das man mit viel Einsatz hinarbeitete und das auch tausende von Zuschauern begeisterte. Darüber hinaus wurde jedoch auch das alltägliche Rudergebiet in den 1920er Jahren durch die Kanalisierung des Alsterlaufes ab dem Winterhuder Fährhaus bis zur Fuhlbütteler Schleuse erfreulich erweitert. Die Krugkoppelbrücke erhielt in jener Zeit 1928 ihr heutiges Aussehen. Eilbek, Osterbek und Isebek sowie die Alster bis etwa Winterhude waren schon in



Ruderziele vor 100 Jahren und heute:



Krugkoppelbrücke 1892

Krugkoppelbrücke heute



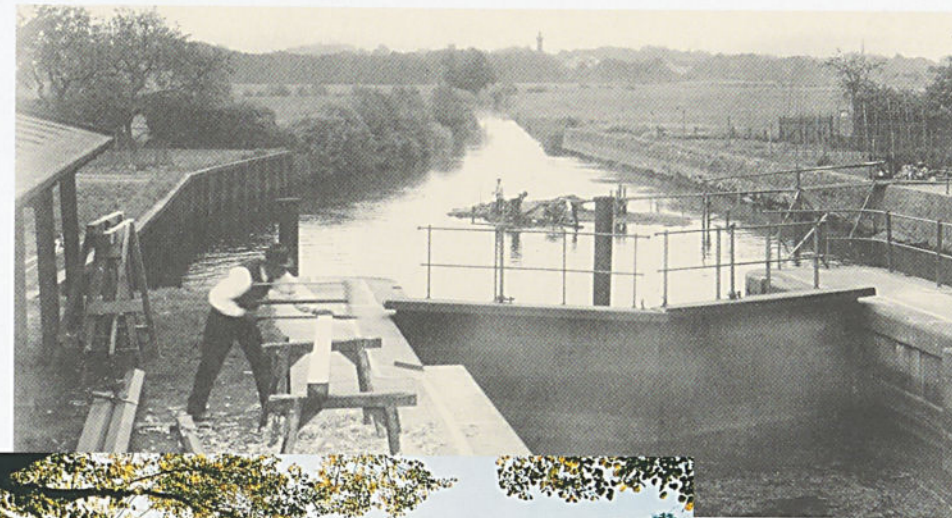
Alsterkanal/Streek hinter der Krugkoppelbrücke vor 100 Jahren und heute





»Winterhude« vor
100 Jahren und
heute

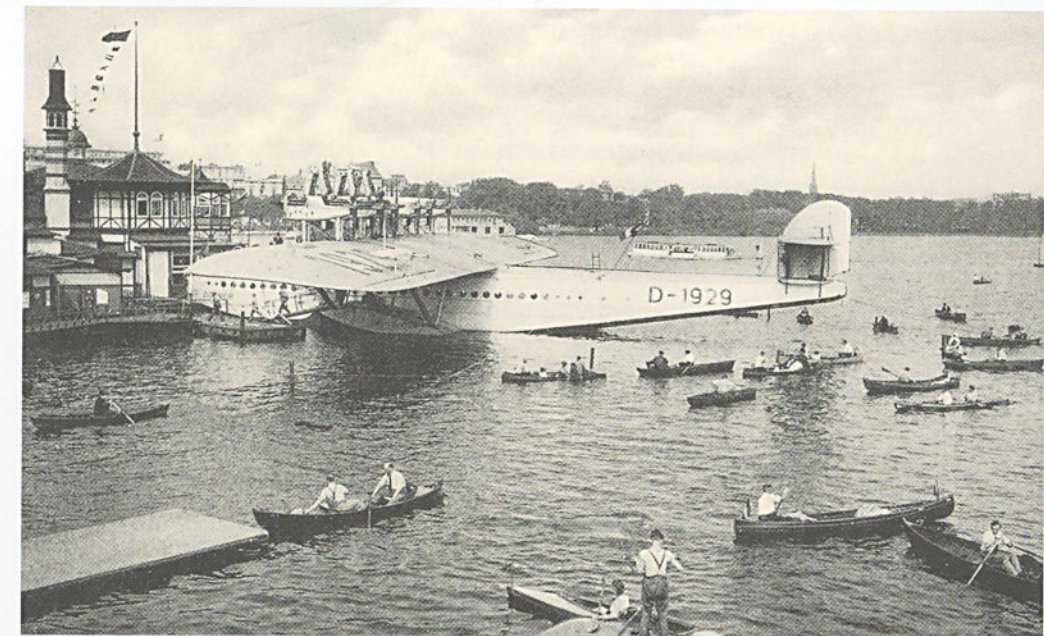
Alsterkrüger Kehre/
»Kiautschou«
vor 100 Jahren und
heute



Fuhrsbüttler
Schleuse/»Ohlsdorf«
vor 100 Jahren und
heute

1932: Das in
Deutschland ge-
baute Flugboot
DoX, damals das
größte Flugzeug der
Welt, landete auf
der Alster und
machte an der
Alsterlust fest

der zweiten Hälfte des 19ten Jahrhunderts kanalisiert worden. Aber die Alster bestand oberhalb des Winterhuder Fährhauses noch aus vielen engen Windungen, die zum Rudern auch für kleine Boote nur bedingt geeignet waren. Durch den von Fritz Schumacher maßgeblich geförderten Ausbau wurde das Rudern nun bis zur Alsterkrüger Kehre, bei vielen besser bekannt als Kiautschou, oder nach Ohlsdorf erst richtig möglich.





Anrudern 1936:
Startkommando für
ganz Deutschland
über Rundfunk aus
Hamburg anlässlich
des 100. Geburts-
tages des Der Ham-
burger und Ger-
mania Ruder Club

Von der »Machtergreifung« zum Zweiten Weltkrieg

Mit der Machtergreifung der Nationalsozialisten im Jahre 1933 wurde die »Gleichschaltung«, das heißt die Ausrichtung auf Anweisungen »von oben«, auch bei den Hamburger Ruderclubs eingeführt und formal mal mehr, aber auch mal weniger erfolgreich umgesetzt. Satzungen mussten der Ideologie angepasst und Clubvorsitzende als »Clubführer« amtlich bestätigt sein. Aus dem Kreis der Mitglieder musste man einen »Dietwart« bestimmen, dessen Aufgabe darin bestand, den richtigen »Zeitgeist« sicherzustellen. In der Praxis handhabte man diese Tätigkeit jedoch ein wenig flexibel, denn der Rudersport



und das Bewusstsein, traditionsreichen und bedeutenden Ruderclubs anzugehören, blieb für die meisten Mitglieder weiterhin von größter Bedeutung, auch wenn man, wie die Bevölkerungsmehrheit, der »nationalen Erhebung« zumindest anfangs wohlwollend gegenüberstand und daher »unumgängliche« Einschränkungen bereit war zu akzeptieren. Man richtete sich darauf ein, mit den neuen

Verhältnissen bestmöglich zurecht zu kommen. Bei Jugendlichen wurde das Rudern im Club, meist zur Freude der Betroffenen, als Teil des Zwangsdienstes in der Hitler Jugend anerkannt. Rudern, insbesondere als Leistungssport passte natürlich gut in die Ideologie der Nationalsozialisten, da dies in ihrem Sinne auch eine Form der Wehrrertüchtigung darstellte. 1936 wurde der DRV

aufgelöst und ab September in den Deutschen Reichsbund für Leibesübungen eingegliedert.

1936, 4. April, Jahr der olympischen Spiele in Deutschland, Tag des Rudersports in Hamburg: vom Bootshaus des Der Hamburger und Germania Ruder Club, der in diesem Jahr auch seinen 100ten Geburtstag feierte, wurde über den Deutschen Rundfunk gleichzeitig an 700 Rudervereine in ganz Deutschland das Startkommando zum Anrudern gegeben. Auf der Alster gingen – vom Achter bis zum Zweier – zusammen an die 200 Boote auf die Strecke. Ein einmaliges Bild auf der Alster und ein imponantes Ereignis für ganz Deutschland, das nicht nur Ruderer beeindruckte.



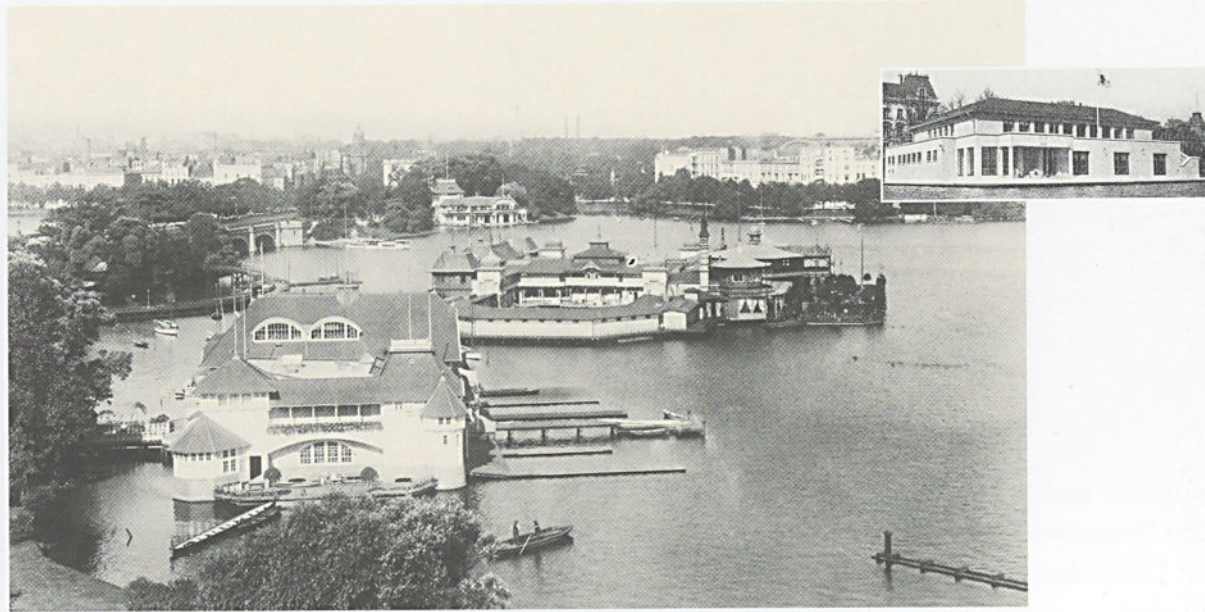
Der Zweite Weltkrieg

Der Beginn des Zweiten Weltkrieges – nur 21 Jahre nach Ende des Ersten Weltkrieges – lähmte bald wieder alles Leben auf und an der Alster. Die Alsterschiffahrt wurde wieder einmal eingestellt, und 1941 war zur Tarnung gegen britische Luftangriffe sogar die gesamte Binnenalster mit Holz, Pappe und Tuch bedeckt und die »Lombardsbrücke« als Attrappe 600 Meter weiter in der Außenalster errichtet worden. Allerdings

konnte man dieses Meisterwerk der Kriegskunst schon wenig später als Foto in den Londoner Zeitungen bewundern! Dennoch, die Lombardsbrücke blieb während des Krieges weitgehend unbeschädigt. Sehr im Gegensatz zu den schönen Clubhäusern an der Alster, die beim Bombenhagel 1943 alle völlig zerstört wurden mit Ausnahme des Hauses vom Der Hamburger und Germania Ruder Club. Dort fanden die Ausgebombten zunächst einmal Zuflucht.

Tarnung gegen
Luftangriffe 1941:
vollständige Ab-
deckung der Binnen-
alster. Die Lombards-
brücke als Attrappe
hinter dem Boots-
haus des Der Ham-
burger und Ger-
mania Ruder Club

*Vor dem Zweiten Weltkrieg
Außenalster an der Lombardsbrücke
vorn: die Allemannia/
AAC (vorher NRV)/
R.G. Hansa Bootshäuser
Mitte: Badeanstalt
und Restaurant
Alsterlust
hinten: Bootshaus
Favorite Hammonia
separates kleines
Bild: Der Hamburger
und Germania
Ruder Club*



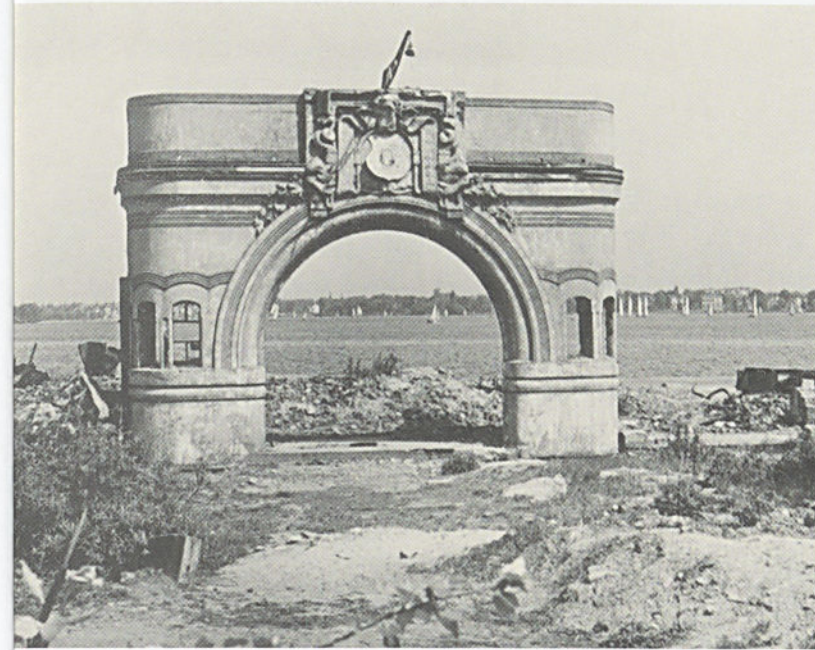
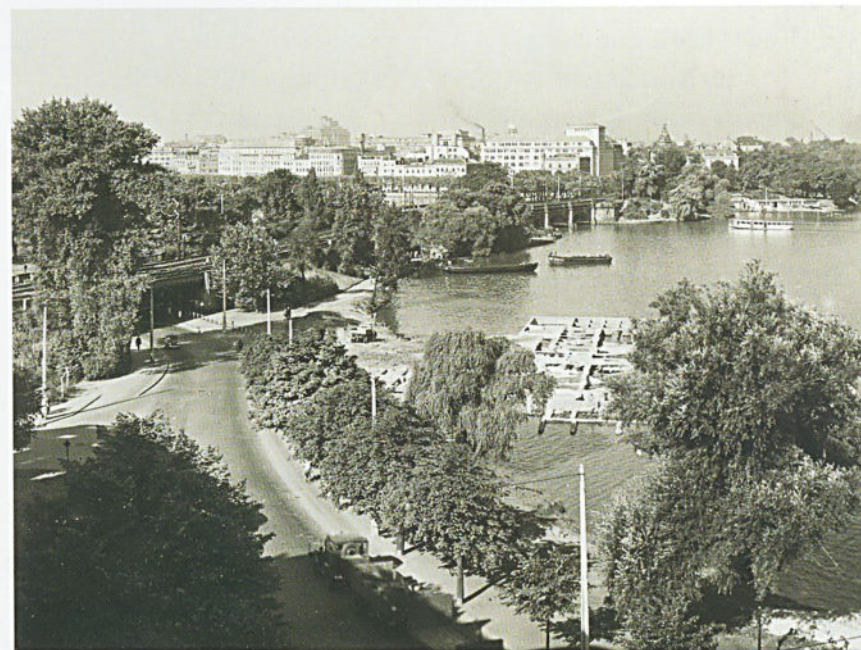
Neuanfang nach dem Zusammenbruch

*Nach dem Zweiten Weltkrieg
Außenalster an der Lombardsbrücke
vorn: als Reste der zerbombten Bootshäuser verbliebene Pfähle
Mitte: ohne Alsterlust, die 1940 abgerissen wurde
hinten: auf den Trümmern des zerbombten Favoriten Bootshauses wurde noch im Krieg für staatliche Zwecke eine Baracke errichtet*

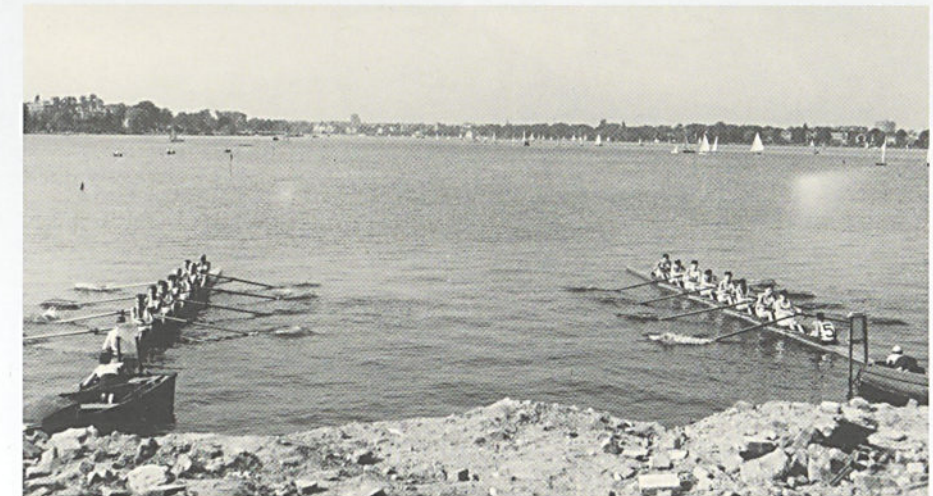
Nach dem Kriegsende 1945 kamen viele Ruderer nicht mehr zurück, und die Davongekommenen standen vor dem Nichts. Das letzte noch intakte Bootshaus vom Der Hamburger und Germania Ruder Club wurde ebenso wie die staatliche Behelfsbaracke auf dem ausgebombten Favoritengrundstück vom »Allied Services Sailing und Rowing Club« beschlagnahmt. Trotzdem kamen die Überlebenden langsam wieder zusammen und fanden ab 1946 im Polizeibootshaus am Isekai zunächst eine Bleibe. Der Drang zur Eigenständig-

keit war jedoch auch in diesen schweren Zeiten ungebrochen. So konnte die »Allemannia« 1946/1947 im Alsterkanal bei

der Bootswerft Wüstenberg eigene Räumlichkeiten einrichten und die »Hansa« 1948 am Isebekkanal an der Eims-



*1945: Der Rest des AAC Bootshauses.
Nur das Haus des Der Hamburger und Germania Ruder Club blieb heil, war aber bis 1952 von den Briten beschlagnahmt*



Nachkriegsregatten 1949/1950

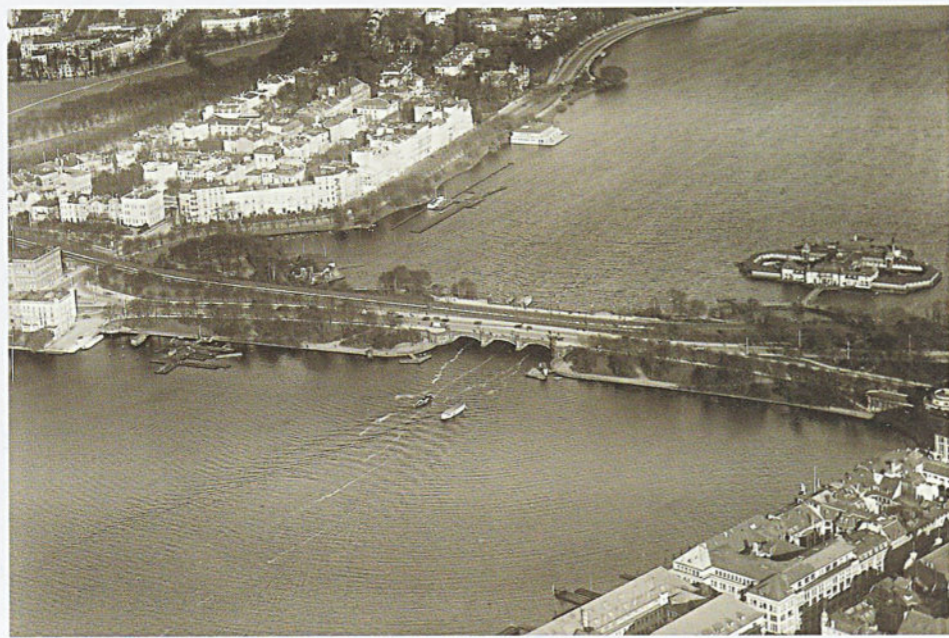
Start zum Senatsachter von aufgeschütteten Trümmern bei der Lombardsbrücke



Ziel bei der Ruine des Uhlenhorster Fährhauses, das 1952 abgerissen wurde

Alster mit Lombardsbrücke vor dem Zweiten Weltkrieg

Außenalster links: das alte Bootshaus der Favorite Hammonia, weiter oben das Bootshaus des Der Hamburger und Germania Ruder Club
 Außenalster Mitte: die Alsterlust



Alster mit Lombardsbrücke und neuer Lombardsbrücke 1953

Außenalster links: nahe Bildrand, das neue Clubhaus der Favorite Hammonia

büttler Brücke. Für die Favoriten wurden Grundstück und Baracke 1948 freigegeben. Nach vorübergehender Bleibe im kriegszerstörten, aber noch nutzbaren alten Germania Haus am Langen Zug wurde dem Der Hamburger und Germania Ruder Club 1952 das eigene Bootshaus vollständig zurückgegeben. Durch den Bau der neuen Lombardsbrücke – seit 1963 Kennedybrücke – konnten sowohl die »Allemannia« und



die »Hansa« als auch die Favorite Hammonia ihre alten Clubhausplätze nicht weiter nutzen. Mut und Opferbereitschaft der Mitglieder ermöglichten es jedoch, an anderen Stellen Neubauten zu errichten. So konnten im Jahre 1953 die Favorite Ham-

monia am Alsterufer vor der damaligen Shell-Hauptverwaltung und die R.G. »Hansa« An der Schönen Aussicht ihre neuen Clubhäuser einweihen. 1954 folgte die »Allemannia« auf der Gurlittinsel. Die Alsterdampfer fingen schon Ende 1946 wieder an zu fah-

ren. Auf der Alster selbst wurde 1949 wieder die erste große Regatta durchgeführt: Start am Ferdinandstor von aufgeschütteten Trümmerhalden aus und Ziel bei den Ruinen des Uhlenhorster Fährhauses, das 1952 durch Sprengung beseitigt wurde.

Gastronomie und Partyservice im Ruderclub Favorite Hammonia Alsterköche

Ihre Alsterköche und das gesamte Team der Ökonomie wünschen allen Favoriten zum 150 jährigen Jubiläum viel Spaß und schöne Festtage hier im RC Favorite Hammonia.

Auch für Ihre besonderen Anlässe im Club oder zu Hause haben wir das richtige Angebot. Sprechen Sie uns gerne an.
 Michael Hansen & Christian Kutz-Kromnow
 Tel. 040/44 84 00
 Informationen unter www.alsterkoeche.de



Alsterköche Club-Gastronomie

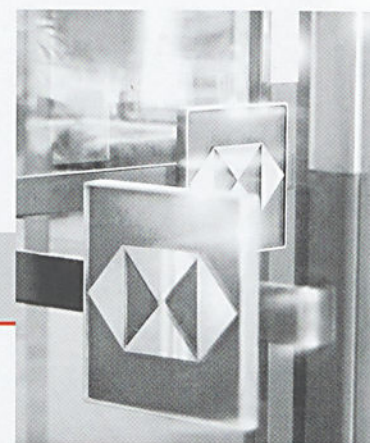
Der feine Unterschied

In der Tradition einer über 200-jährigen Privatbank und mit den Möglichkeiten einer weltumspannenden Bankengruppe – so betreut HSBC Trinkaus & Burkhardt Ihr Vermögen individuell, unabhängig und professionell. Ein hohes Maß an Kontinuität ist dabei die Grundlage unserer persönlichen und vertrauensvollen Kundenbeziehungen.

Wann lernen Sie den feinen Unterschied kennen?

Rufen Sie uns an unter Telefon 040/3 56 14-115.

www.hsbctrinkaus.de



Die Alster 1954 - 2004:

Vom Regatta- zum Freizeitrevier



Die nächsten Jahrzehnte nutzten die Clubs an der Alster, um ihre Clubhäuser aus den einfachen Anfängen den sich schnell entwickelnden höheren Anforderungen durch Umbauten und Erweiterungen anzupassen. Einen herben Rückschlag musste 1985 die Favorite Hammonia hinnehmen, als ihr Bootshaus mit Ruderbooten nahezu völlig abbrannte. Die beeindruckende

Alster und Clubhäuser 2004:

Der Ruder-Club Favorite Hammonia heute



Der Hamburger und Germania Ruder Club heute

Alster und Clubhäuser 2004:

Heute Bäume, früher Uhlenhorster Fährhaus, links altes Germania Bootshaus, heute Schulbehörde

Ruder-Gesellschaft »Hansa« e.V. Hamburg heute

Ruder-Club »Allemannia von 1866« heute



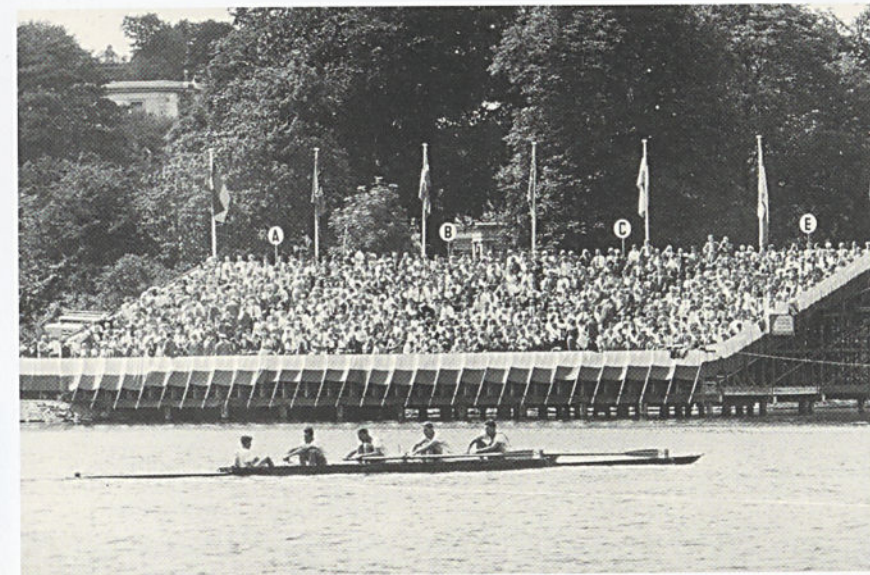
Hilfsbereitschaft anderer Ruderclubs half über die erste schwere Zeit nach dem Brand hinweg. Schon ein Jahr später konnte ein neuer Bootshaus teil mit neuen Booten eingeweiht werden. Die Clubhäuser an der Alster sind heute mit ihrer Gastronomie erste Adressen für private Feiern auch von Nichtmitgliedern, und für Mitglieder



sind sie zusammen mit der Alster nach wie vor das zweite Zuhause.

Das Ende der großen Alsterregatten

Auf der Alster selbst wurde weiterhin viel trainiert, aber die Zeit der großen Alster-Regatten ging langsam zu



mäßig Tribünen aufgebaut wurden. Die Sicht von dort beschränkte sich allerdings auf den Zieleinlauf, da eine Trauerweide weitergehenden Einblick versperrte. Steigende Ansprüche an technische Voraussetzungen von international anerkannten Regatta-

Hamburger Regatta 1957: Zuschauertribüne am Harvestehuder Ufer mit Sichteinschränkung durch eine Trauerweide

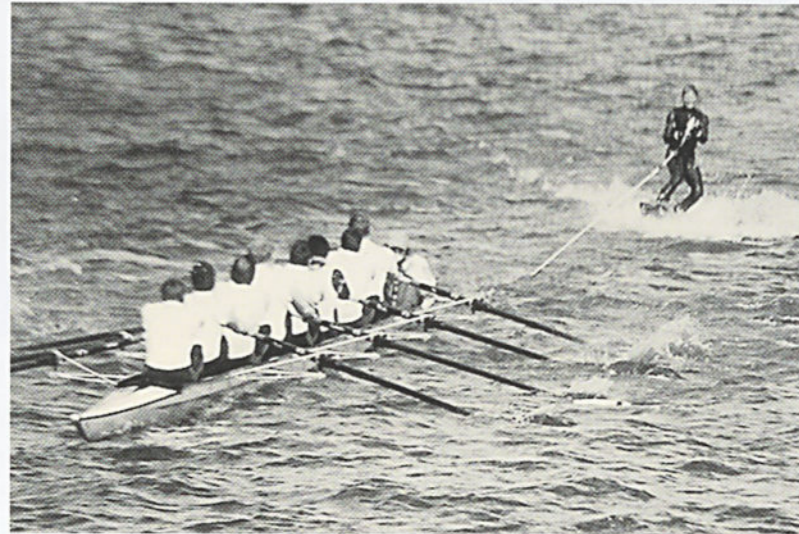
Neue Regattastrecke Allermöhe seit Beginn der 1980er Jahre

Ende, auch wenn die Regatten auf der Alster von 1953 bis Anfang der 1960er Jahre noch einmal sportliche und gesellschaftliche Höhepunkte bildeten, bei denen weit über 10.000 Zuschauer anwesend waren. Seit 1953 konnte man sogar zusätzlich vom jetzt erst öffentlichen Alstervorland zwischen Krugkoppelbrücke und Rabenstraße den Regattaverlauf verfolgen. Durch die neue Lombardsbrücke/Kennedybrücke musste die Regattastrecke jedoch einige hundert Meter nach Norden verschoben werden. Das Ziel



verlagerte sich deshalb auf die Höhe des Anglo-German Clubs, wo 1957 sogar erst-

strecken machten die Ausrichtung großer Ruderregatten Ende der 50er Jahre immer



2003 auf der Alster:
SpeedRows mit
Promis

schwieriger. Die Teilnahme großer Rudervereine ging zurück, und so entschloss die große internationale Hamburger Ruder-Regatta mit ihrer langen Tradition langsam aber sicher, bis 1967 Schluss war. Was jedoch blieb, waren Junioren-Regatten auf verkürzten Strecken zwischen Rabenstraße und Kennedybrücke. Aber das stellte alle Beteiligten nicht so richtig zufrieden, so dass der AAC 1979 mit den Hamburger Regatten auf den Ratzeburger Küchensee, nahe der Wirkungsstätte des legendären

Rudertrainers Karl Adam auswich, bevor dann nach vielem Pro und Contra zu Beginn der 80er Jahre an der Dove-Elbe in Hamburg-Allermöhe eine neue Regattastrecke in Betrieb genommen werden konnte sowie 1986 das Leistungszentrum für Ruder- und Kanusportler. Am 6. April 2003 stand die Alster jedoch auf einmal wieder ruderisch im Mittelpunkt. Es war allerdings die Binnenalster, und eine ganz neue Art von Rennruderei lockte bis zu 10.000 Zu-

schauer an: die »SpeedRows«. Hochkarätige Mannschaften und Medaillen-Oldtimer traten auf einer Sprintstrecke an, aber ebenso machten auch Promis und »normale« Ruderer mit, und an Land war Volksfeststimmung mit Ergometer-Wettbewerben und Budenmeile. Das ganze fand übrigens im Rahmen der Olympiabewerbung von Hamburg statt, bei der Hamburg leider nur zweiter Sieger blieb.

Für Alsterdampfer bleiben nur Rund- und Sonderfahrten

Der Wandel der Alster zum Freizeitrevier machte auch vor der Alsterschiffahrt nicht Halt. 1984 stimmte der Senat zu, den Linienbetrieb auf der Alster wegen mangelnder Wirtschaftlichkeit einzustellen. Alsterdampfer sieht man daher heute nur noch bei den stündlichen Rundfahrten

sowie Sonderfahrten, und das auch nur von Frühjahr bis Herbst. Wat den een sien Uul is den anner sien Nachtigal: die Ruderer jedenfalls sind über diese Entwicklung nicht traurig! Allerdings sorgen zusätzliche Segler und Freizeitboote an vielen Tagen dafür, dass das Rudern »freiweg« nicht überhand nimmt!

Hamburg sorgt für besseres »Alsterwasser«

Der Badespaß in der Alster fand zu Beginn der 50er Jahre endgültig sein Ende. Die Bäder Alsterlust und Schwanenwik waren schon im Jahre 1937 wegen der schlechten Wasserqualität der Alster geschlossen worden. Schwanenwik wurde 1937 abgerissen, die Alsterlust endgültig im Jahr 1940. Nur Kinder badeten nach dem Krieg noch an einigen Stellen, bis ihnen dies meist schon



Trommelschlag und
Drachenkopf:
Drachenboote auf
der Alster

von den Eltern wegen der Verschmutzung des Alsterwassers verboten wurde. Auch beim Rudern konnte man bis zu Beginn der 1990er Jahre starke Verschmutzungen der Alster immer wieder erleben. Nach starken Regenfällen trat aus den Notauslässen der Siele oft Mischwasser aus, und damit auch ungeklärtes Abwasser in das Gewässernetz der Alster. Hamburgs Schöne am Verdrecken? Das konnte der Senat nicht durchgehen lassen und begann daher 1982 ein aufwendiges Alstersanierungsprogramm mit erheblichen Verbesserungen bei den Sielsystemen und der Anlage

von Röhrzonen in den Uferbereichen. In der Tat ist das Alsterwasser in den letzten Jahren deutlich sauberer geworden. Trinkqualität allerdings ist noch nicht erreicht, die gibt es weiterhin nur bei Alsterwasser aus Bier und Zitronenlimonade!

Die Alster, beliebt auch bei neueren Sportarten

In den letzten zehn Jahren hörte man auf und an der Alster immer häufiger neue Töne: den dumpfen Trommelschlag von Drachenbooten. Diese schmalen Boote, vorn meist mit einem asiatischen Drachenkopf, dem



Gerudert wird bei jedem Wetter, es sei denn die Alster ist zugefroren!

Sonnenaufgang:

Ruderer allein mit ihrer geliebten Alster und der aufwachenden Großstadt

Rhythmusschläger am Bug, dem Steuermann am Heck und bis zu 20 PaddlerInnen im Boot haben sich in der Zwischenzeit auf der Alster voll etabliert und gehören wie alle anderen bekannten Bootsklassen heute zum gewohnten Bild.

Und noch etwas hat sich in den letzten Jahren getan: die 7400 Meter lange Strecke um die Außenalster hat sich zu einem beliebten Revier für Jogger entwickelt. Mehr oder weniger laut schnaufend, mit modischem oder einfachem Outfit, ob männlich oder weiblich, ob Promi oder Gemeiner, zu jeder Tages- und Jahreszeit wird gelaufen. Bei der schönen und zentral gelegenen Strecke und dem herrlichen Panorama wirklich kein Wunder!

Auch wenn sich die Alster in den letzten 150 Jahren seit Gründung der Favorite Hammonia immer wieder geändert hat, eines ist sie geblieben: die schöne Hamburgerin, die von allen geliebt wird, insbesondere von ihren Ruderern an der Alster.



150 JAHRE GESCHICHTE DES RUDER-CLUB FAVORITE HAMMONIA

1854 – 1904 Von La Favorite zu Favorite Hammonia

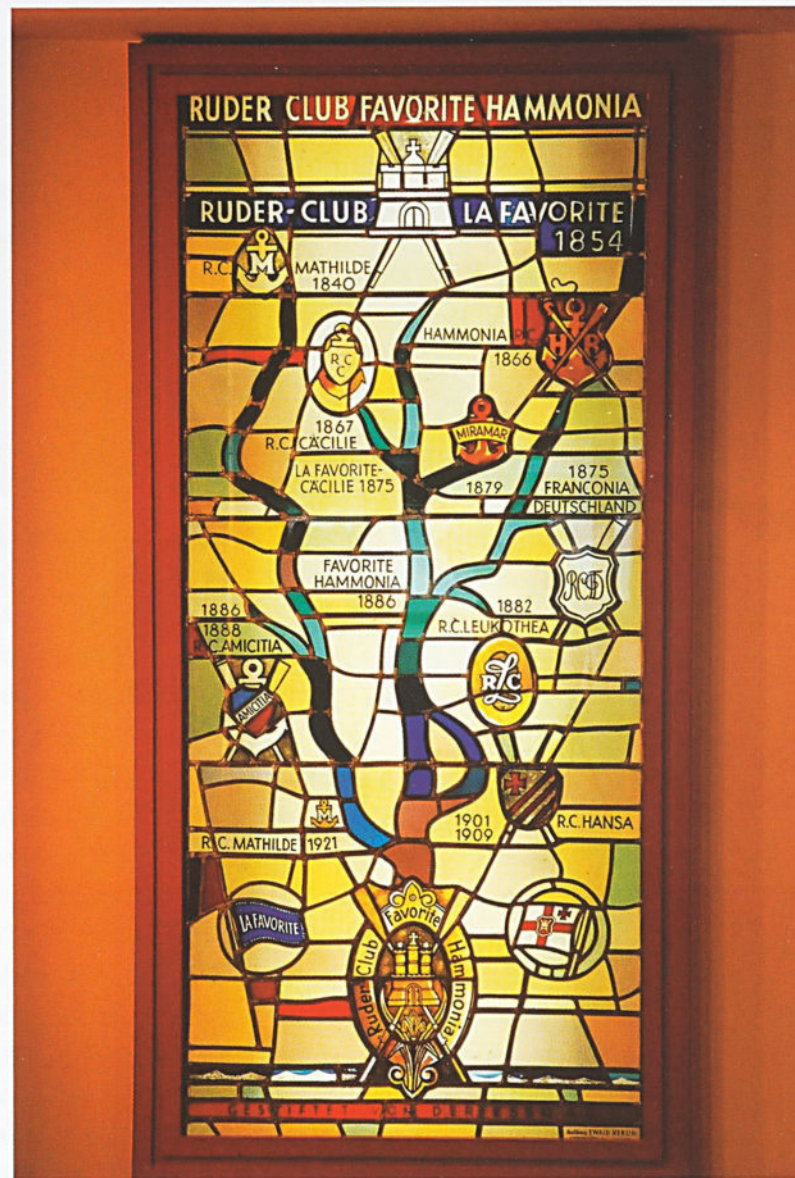
1904 – 1954 Leben und Überleben auch für Favoriten

1954 – 2004 Neue Wege durch gesellschaftlichen Wandel

1854 - 1904:

Von La Favorite zu Favorite Hammonia

Stammbaum des
Ruder-Club Favo-
rite Hammonia



**1854: Fünf Ruderer und
»Marie Louise«**

Endlich, am 29. April 1854 war es soweit: der Ruderclub »La Favorite« konnte gegrün-

det werden. Fünf junge Ruderer, begeistert vom immer beliebter werdenden Rudersport, waren so einen entscheidenden Schritt weiter, um sich

durch Beschaffung eines Bootes von den zahlreichen Renngemeinschaften sowie den Bootsvermietern unabhängig machen zu können. Drei von den jungen Leuten, nämlich der erst 16-jährige F. Henry Langsdorff sowie seine beiden Vettern Friedrich W. Horst und Heinrich W. Horst, ruderten schon seit Sommer 1853 auf der Alster, allerdings heimlich, denn ihre Eltern hatten ihnen das Rudern verboten. Letzteres hatte seine Gründe darin, dass Eltern und Hamburger Kaufmannskreise dem Rudern vielfach skeptisch gegenüberstanden, denn namentlich das Wett Rudern verband man mit dem Begriff von Ausgelassenheit und ihren Folgen, ja man verglich sogar ganz allgemein Wassersport mit dem Treiben der Seeleute im Hafen. Im Winter 1853/54 gingen die drei jungen Leute dann das



F. Henry Langsdorff



Friedrich W. Horst



Ernst Berens

1854: die ersten
Favoriten



Heinrich W. Horst



Carl Volckmann

Thema einer Clubgründung konkret an. Schon bald kamen auch ihre Freunde Ernst Berens und Carl Volckmann dazu, so dass man am 29. April

1854 zur Tat schreiten konnte. Mit der Bootsbeschaffung hatte es bis dahin allerdings nicht geklappt, denn es fehlte das nötige »Kleingeld«, und von

den Eltern war natürlich nichts zu erwarten. Kein Grund aufzugeben! Die fünf jungen Herren entschlossen sich daher unter Vorsitz ihres »Steuermannes« Ernst Berens, erst einmal beim Bootsverleiher an der Ecke des Alten und Neuen Jungfernstieges einen Halbwherry-Vierer namens »Marie Louise« zu mieten. Aber schon wenige Monate nach Clubgründung konnte man Mitte August 1854 dann den entscheidenden Schritt tun und das erste eigene Boot kaufen: ein leichteres vierruderiges Halbwherry, das den

Der Lagerplatz un-
seres ersten Bootes
»Marie Louise« im
Jahre 1854 am
Jungfernstieg



1854: im Vorder-
grund ein Wherry,
Typ »Marie Louise«
bei einem Boots-
vermieter an der
Binnenalster (heute
Ballindamm)



Namen »La Coquette« erhielt.
Ein Halbwherry-Vierer in je-
ner Zeit sah natürlich etwas
anders aus als die heutigen
Boote. Er hatte nur feste Sitz-
bänke, keine Stemmbretter
und auch keine Ausleger. Dar-
über hinaus war er noch ent-
setzlich schwer, kurzum, für
heutige Ruderer eher ein Alb-
traum als ein Anreiz.



Ruderziel: Uhlen-
horster Fährhaus.
Nach Stärkung
durch ein Glas
Milch mit einem
Schuss Cognac ging
es mit »schärfstem
Regattaschlag« zu-
rück

Der Alltag begann mit Rudern, damals wie heute

Gerudert wurde morgens in
aller Frühe: Start 6.00 Uhr am
Jungfernstieg und Rudern bis
zum Uhlenhorster Fährhaus.
Dort genehmigte man sich
zur Stärkung ein Glas Milch
mit einem Schuss Cognac,
und dann ging es mit »schärf-
stem Regattaschlag« zurück.
Das Ganze dauerte etwa eine
Stunde. Danach ging man ins
Kontor, wobei aus Zeitmangel
»auf das Abreiben des Körpers
und das Wechseln des Unter-
zeuges« meist verzichtet wer-
den musste! Abends war das
Rudern nicht mehr möglich,
denn die Kontore schlossen
erst um 22.00 Uhr, und die



Sowohl 1854 als
auch 2004: Beginn
des Alltags mit Ru-
dern

Alsterbaumsperre tat ein üb-
riges.

Das frühe Morgenrudern mit
Stärkung ist bei den Favoriten
dann später wieder Tradition
geworden, die auch heute
noch aufrecht erhalten wird.
Zwei Mal in der Woche treffen

sich die Fröhmos, die »fröh-
lichen Morgenrunderer«, wie
vor 150 Jahren schon früh um
6.00 Uhr, um dann nach dem
Rudern auf der Alster und ei-
nem kräftigen Frühstück im
Club gestärkt den Alltag zu
beginnen.

Flagge zeigen, und das vorn

Erstes Kräfteressen mit anderen Ruderclubs ließ nicht lange auf sich warten. Die AAC Regatta war für Ende August festgelegt. Für eine Teilnahme an den Rennen fühlte man sich noch nicht fit genug, mitmachen wollte man aber. Also meldete man sich für die »Entenjagd« an. Tatsächlich zählte man dabei zu den Siegern, so dass am 28. August 1854 erstmalig der Name »La Favorite« in der Zeitung erschien. Schon bald darauf wurde La Favorite für Mitte September herausgefordert: von dem ein Jahr zuvor gegründeten Germania R.C. zur Teilnahme an einer Privatregatta. Gleich bei dieser ersten Regatta trug das neue Boot »La Coquette« die blau-weiße Clubflagge siegreich über die Ziellinie. La Favorite zeigte Flagge an erster Stelle, man war zufrieden. Der Vollständigkeit halber gibt es dazu noch folgendes anzumerken: das siegreiche Boot wurde von Ernst Berens gesteuert, einer damaligen Gepflogenheit folgend, jedoch mit erfahrenen Regattaruderern von anderen Clubs gerudert. Die Clubmannschaft selbst wollte bei dieser Regatta für spätere Rennen Erfahrungen sammeln und fuhr daher in ihrem Mietboot mit: aus den bekannten Gründen unter Decknamen, um bei Eltern und Chefs nicht aufzufallen.



Erste Satzung: einfügen oder zahlen

Im Winter 1854/1855 wurden die ersten Statuten festgeschrieben. Dem Steuermann war unbedingter Gehorsam zu leisten. Wer während des Ruderns Streit vom Zaun brach oder wer sich über einen Kameraden lustig machte,

wurde bestraft: vier Schilling in die Clubkasse, wer zu spät zum Rudern kam: mindestens zwei Schilling. Wer unentschuldig fehlte, musste eine ganze Mark berappen, für damalige Verhältnisse doch eine fühlbare Strafe.

Natürlich trug man auch eine Clubuniform. Laut § 11 galt: »Die Farben des Clubs sind blau und weiß. Die Uniform muß jeder selbst sich anschaffen«. Die Uniform bestand in erster Linie aus einer weißen langen Hose, einer dunkelblauen Jacke und einem kleinen runden Strohhut. Wie es zu den heutigen weiß roten Farben kam, dazu später mehr.

Erfolgreicher Start für 150 Jahre

Nachdem man auch in einer Kellerwirtschaft am Adolphsplatz ein angemessenes Versammlungslokal gefunden hatte, konnte man am ersten

Jahrestag der Clubgründung eine positive Bilanz ziehen: der Start war geglückt, der Beginn erfolgreich. Dass es nicht immer so bleiben würde, dass Erfolge und Niederlagen kommen würden, wissen wir heute natürlich besser. Aber der unerschütterliche Mut und das entschlossene Handeln der Gründer und deren Nachfolger über 150 Jahre lang haben den Ruderclub Favorite Hammonia zu dem gemacht, was er heute ist: der zweitälteste Ruderclub in Deutschland.

La Favorite im Aufwind

Es ging weiter aufwärts mit La Favorite. 1855 hatte der Club 7 Mitglieder. Ein zweites Boot, das sechsruderige Boot »Non plus ultra«, wurde angeschafft, und 1856 ergab sich wegen steigender Mitgliederzahl die Notwendigkeit, ein drittes Boot, die sechsruderige »La

Sylphyde«, zu kaufen. 1857 brachte dem Club zwei beachtenswerte Siege, die ihn bei den »vollgültigen Clubs« einreihen.

Im 5. Jahr seines Bestehens, im Jahr 1859, hatten steigende Mitgliederzahl, ein verhältnismäßig großer Bootsbestand und Erfolge La Favorite weit über zahllose ältere Clubs hinausgehoben. Im gleichen Jahr wurde der erste Outrigger gekauft und auf den Namen »Schwan« getauft. Henry Langsdorff hatte bei seinen Englandaufenthalten die Erkenntnis gewonnen, dass sowohl vom Ruderstil als auch vom Bootsmaterial her hier die Zukunft liegen würde. La Favorite bevorzugte daher in steigendem Maße die leichteren Rennboote gegenüber den veralteten Gigbooten und wurde so zu einem entscheidenden Vorreiter für die Ausleger-Rennboote.



H. Götze F. Cruz A. Eichelroth Fr. Fertsch F. Grobier A.W. Müller L. Knoop
A. Schemmel Fr. Horst Ernst Berens L. Hauswedell H. Horst F.H. Langsdorff O. Westendarp

R. C. »La Favorite« im Jahre 1865

Das verflixte 7. Jahr: Tiefpunkt 1861

In den folgenden Jahren stellte sich nun so etwas wie eine Saure-Gurken-Zeit ein. Mangelndes Interesse der Clubmitglieder, Austritte und fehlende junge Nachwuchsruderer führten sogar bald zu einer Überlebenskrise. 1861 war dann ein Tiefpunkt erreicht. Es war Henry Langsdorff, der 1861 die beantragte Clubauflösung verhinderte. Mit nur fünf Mitgliedern ging man Ende 1862 in das Jahr 1863. Insbesondere Henry Langsdorff, aber auch dem zähen und willensstarken Louis

Hauswedell, der 1856 in La Favorite eingetreten war, war es zu verdanken, dass es nun wieder aufwärts ging. Neue junge Mitglieder konnten gewonnen werden, und auf Regatten wurden wieder Siege errudert, so dass Ende 1863 die Krise überwunden war.

La Favorite erfolgreich und fortschrittlich

Im 10. Jahr seines Bestehens konnte der Club glücklicherweise seinen Aufwärtstrend fortsetzen. Ein Jahr später, im Jahr 1865, gab es bei La Favorite eine weitere bahnbrechende Entwicklung: der englische

Trainer Mr. Taylor wurde verpflichtet. Wieder hatte Henry Langsdorff bei einem seiner Besuche im Mutterland des Rudersports Augen und Ohren offen gehalten und den Trainer gleich aus dem englischen Newcastle mitgebracht. Mr. Taylor arbeitete gründlich und erfolgreich, so erfolgreich, dass La Favorite bald als unbesiegbar galt. Und noch etwas konnte Mr. Taylor gemeinsam mit Henry Langsdorff bewirken: die alte dreieckige Regattabahn vom AAC wurde abgeschafft und durch eine gerade Bahn vom Uhlenhorster Fährhaus zum Ferdinandstor und zurück ersetzt. 1866 wurde der R.C. Harmonia gegründet, der dann 20 Jahre später mit La Favorite zusammenkommen sollte. 1867 fusionierte der R.C. Galathea mit seinen sechs Mitgliedern mit La Favorite.

1868 führte die Unzufriedenheit mit dem AAC zur Gründung des NRV. Der R.C. La Favorite, der Germania R.C. und der erst zwei Jahre alte R.C. Allemannia waren hierbei die treibenden Kräfte. So verwundert es nicht, dass auch Favoriten mit im ersten NRV Vorstand waren: Henry Langsdorff und Louis Hauswedell wurden zu NRV Vorstandsmitgliedern berufen.

1875: aus La Favorite wird Favorite-Cäcilie

Nach dem Krieg gegen Frankreich machte sich 1871/1872 in katastrophaler Weise wieder einmal Nachwuchsmangel geltend. Und wieder war es Henry Langsdorff, der mit seiner Werbetätigkeit eine Belebung durch neue Mitglieder erreichte. Aber das reichte nicht mehr, um an die alten Erfolge anknüpfen zu können.



Rudertracht des
R.C. La Favorite - Cäcilie.
Adolf Boy, Mitgl. 1875-1886

Daher vereinigte man sich 1875 mit dem Ruderclub Cäcilie von 1867 zum Ruderclub La Favorite-Cäcilie, der damit 23 Mitglieder und 6 mehrrudrige Ruderboote, darunter eine zwölfrudrige Gig hatte.

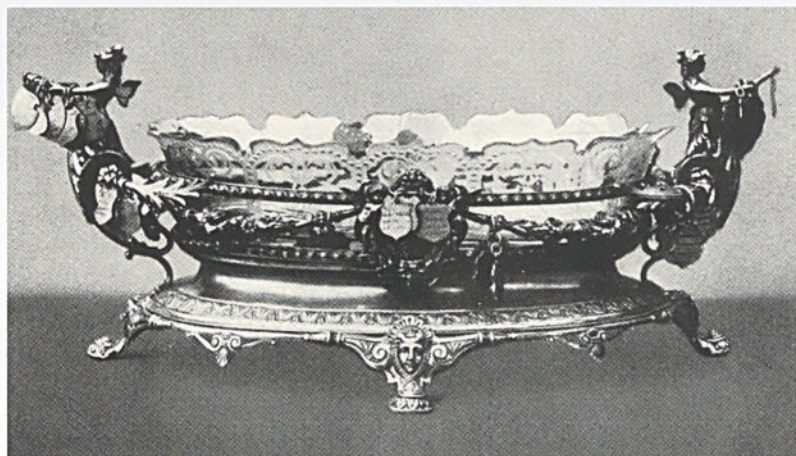
Weiter vorwärts als La Favorite-Cäcilie

In den nächsten Jahren bestimmte die Umorientierung zu Auslegerbooten die Entwicklung. Trotz starker Opposition einiger älterer Mitglie-



Das alte NRV
Bootshaus, erbaut
1880: Mieter bis
1904 waren auch
Favoriten

Das Taufbecken für
neugeborene Favo-
ritenkinder: 1880
als Pokal gewonnen



der, konnte sich die maßgeblich von Henry Langsdorff unterstützte neue Bootsart durchsetzen. Als Vorstandsmitglied des NRV gelang es ihm dann auch, 1878 die für die neuen Boote unzweckmäßige Wende auf der Regattabahn ersatzlos zu streichen und damit die noch heute gültige 2000 Meter Bahn einzuführen.

Im 25. Jubiläumsjahr wurde ein umfassendes Bootsbau-

programm eingeleitet. Bereits ein Jahr zuvor hatte man beim Bootsvermieter Korff am Hofweg einen »Bootsschauer mit Nebenglassen zum Umkleiden« gemietet. Schöne Regattaerfolge und eine eindrucksvolle Feier im Uhlenhorster Fährhaus mit 80 Personen hatten zur Folge, dass im September 1879 der R.C. Miramar von 1877 mit 30 Mitgliedern zum R.C. La Favorite-Cäcilie übertrat, so dass man

am Jahresende erstmals über 100 Mitglieder zählte. 1880 wurde das NRV Bootshaus am Ferdinandstor fertig. La Favorite-Cäcilie mietete dort einen »ganzen Schuppen nebst Ankleidezimmer« und zog mit allen Booten dort ein. Im Juni 1880 konnte ein vom NRV gestifteter Vereinspreis dank des Londoner Trainers John Tarryers gewonnen werden. Der Preis bestand aus einem Pokal mit einer Kristallschale in einem schweren Silberuntersatz. Er gefiel den Clubmitgliedern so gut, dass sie ihn fortan als Taufbecken für die Favoritenkinder bestimmten. Jahrzehnte lang wurde dieses Taufbecken dann auch genutzt.

1881: erster Sieg auf einer auswärtigen Regatta in Frankfurt. Die Favoriten begannen über die Alster hinaus zu sehen. 1882 tagte der erste deutsche Rudertag unter Vorsitz von

Henry Langsdorff. 1883 wurde im Kölner Gürzenich der Deutsche Ruderverband gegründet. Henry Langsdorff wurde als Beisitzer gewählt, die Zeitung »Wassersport« wurde offizielles Organ des Ruderverbandes.

Im Herbst 1883 veranstalteten die Favoriten ihre erste interne Regatta. Diese Clubregatta wird auch heute noch durchgeführt, wenn auch in anderer Form.

1886: Fusion zu R.C. Favorite Hammonia

1884 wurde nach Überwindung der Gegensätze die erste gemeinsame AAC/NRV Regatta durchgeführt, was in der Ruderwelt gut ankam. Zahlreiche Meldungen gingen ein aus London, Bremen, Magdeburg, Berlin, Kiel, Köln, Stettin und natürlich Hamburg. Die Favoriten engagierten extra den englischen Trainer

Mr. Andsley, der dann neun Wochen vor der Regatta zum Training eintraf, wahrscheinlich zu spät, denn es gab nicht einen einzigen Favoritensieg. Der Trost: alle Hamburger Clubs verloren gegen die Auswärtigen mit der Folge, dass erste Fusionsbestrebungen aufkamen.

Das Jahr 1884 brachte auch die erste große Wanderfahrt. Sie führte über Lauenburg nach Lübeck, wo man die Lübecker Freunde so für das Rudern begeistern konnte, dass sie im folgenden Jahr die Lübecker RG gründeten. Aus den schlechten Regattaerfahrungen von 1884, die auch 1885 nicht besser waren, zog man nun insbesondere auf Betreiben von Henry Langsdorff, im Jahr 1886 Konsequenzen: die Fusion mit dem 1866 gegründeten Hammonia R.C., der auch Nachbar im gemeinsamen NRV Bootshaus war.



Einigkeit macht stark: R.C. F.H. auf Erfolgskurs

In den Hammonia R.C. waren schon vor der Fusion 1883 der Ruderclub Leukothea mit fünf Mitgliedern und dann der R.C. Franconia-Deutschland von 1875/76 mit 17 Mitgliedern, darunter dem späteren 1. RCFH-Vorsitzenden Fedor Kupfer, übergetreten. Insgesamt war Favorite Hammonia jetzt über 200 Mitglieder stark. Aber die Fusion bedeutete auch Änderungen. So gab Favorite die alten Farben blau-weiß auf. Das weiß-rot von Hammonia bestimmte die neue Flagge, und in den vier Eckfeldern wurden die Buchstaben R.C.F.H. eingefügt.

1886: neue Flagge nach der Fusion zum Ruderclub Favorite Hammonia: weiß-rot löst blau-weiß ab.



Emil Döring, deutscher Meister 1889 und 1893

1896: Sieg im Kaiservierer nach erbittertem Kampf. Die Kaiserin überreichte den Siegespokal an Favorite Hammonia

Henley Royal Regatta 1899. Der Favoritenvierer als erstes deutsches Boot im Finale, das leider nicht gewonnen wurde.

Als einer der ersten Clubs begann der RCFH dann im Jahr 1888 das Schülerrudern mit Schülern des Hamburger Realgymnasiums. Man sah in dieser Maßnahme schon damals einen geeigneten Ansatz, zur Lösung der immer bestehenden Nachwuchsprobleme beizutragen.

Unter der neuen Flagge gingen die Favoriten in den Fol-



gejahren nun ihrer damals größten sportlichen Blütezeit entgegen. 1889 schrieb der »Wassersport«: »Der erste Favorite Hammonia-Vierer sowie der Achter sind die besten Mannschaften, welche Deutschland hat und jemals gehabt hat«. 1889, 1890 und 1892 siegten die Favoriten beim Senats-

achter und 1894 gelang es dem RCFH als ersten deutschen Club, gegen die bis dahin unbesiegtten Engländer den Hammonia-Preis zu erringen. Im Einer erruderte Emil Döring 1889 und 1893 die Meisterkette der Deutschen Rudermeisterschaften, wobei es seinerzeit überhaupt nur diesen einen Meistertitel in Deutschland gab. 1896 gewann die erste Seniorenmannschaft den Kaiservierer nach »erbittertem Kampf«, und 1899 erreichten die Favoriten als erster deutscher Ruderclub im Mutterland des Rudersports bei der Henley Royal Regatta nach deutlichen Siegen in den Vorrennen mit ihrem Vierer das Finale, leider ohne es zu gewinnen. Auf der Alster errichtete Favorite Hammonia bei der großen Hamburger Regatta am Ziel gegenüber dem Uhlenhorster Fährhaus als erster



40 Jahre Ruderclub Favorite Hammonia

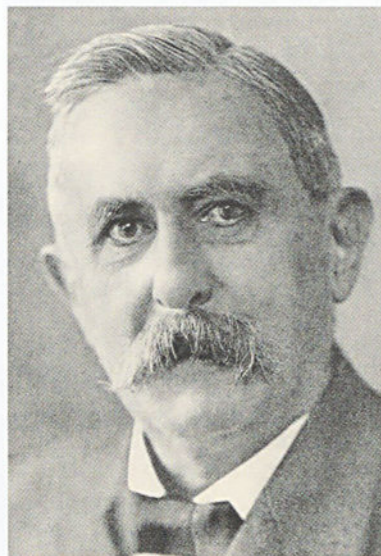
Ruderclub Tribünen auf Schuten. 1891 waren vier Schuten im Einsatz, auf denen sogar »erstmal die Militärkapelle der Wandsbeker Husaren konzertierte«. 1892 wurde die Saison mit dem Ende der Hamburger Regatta abrupt beendet. Die Choleraepidemie brach aus,

die glücklicherweise nicht auf die Favoriten übergriff, aber doch immerhin 25 Mitglieder veranlasste, Hamburg und damit den Ruderclub zu verlassen. Ende 1893 stieg die Mitgliederzahl auf über 500, das 40-jährige Clubjubiläum konnte 1894 mit Genugtuung gefeiert werden.



Clubzeitung der
Favorite Hammonia
seit 1896

Adolph Classen,
1. Vorsitzender von
1896 bis 1921



1896: Beginn der Ära Classen, Erstaussgabe der Clubzeitung

1896 wurden im RCFH weitreichende Entscheidungen getroffen. Adolph Classen, der schon in verschiedenen Ausschüssen erfolgreich mitgearbeitet hatte, wurde zum 1. Vorsitzenden gewählt. Er sollte es 25 Jahre lang bleiben. Es begann eine neue Epoche des Clublebens, die mit dem Bezug des eigenen



Clubhauses ihren Höhepunkt fand.

Am 20. April 1896 wurde auf Anregung des 2. Vorsitzenden Paul Horn die RCFH Clubzeitung als »Monatsheft des Ruder-Club Favorite-Hammonia« ins Leben gerufen. Sie ersetzte die bisherigen Jahresberichte sowie die häufigen Rundschreiben und Mitteilungen des Vorstandes. Heute wird sie als »Favoriten-Kurier« weiter geführt, seit Ende



Trainingsleute 1907:
Verpflichtung zu
sportlicher Lebens-
haltung einschließ-
lich Enthaltsamkeit

1999 mit dem jetzigem »Gesicht«.

1896 änderte sich auch die Betreuung der Trainingsleute: vor dem Training mussten sie eine Verpflichtung zur sportlichen Lebenshaltung ablegen, was natürlich volle Enthaltsamkeit einschloss! Zusätzlich wurde eine ärztliche Untersuchung und Beobachtung eingeführt. Die Trainingsverpflichtung wurde bis Anfang der 1960er Jahre beibehalten. Das aufkommende Ganzjahrestraining führte dann aber zum Ende dieser strengen Regelung. Als Clubkleidung wurde seinerzeit ein blauer Cheviotanzug bestimmt.

Im Juli 1903 kam im neuen Clublokal, dem Bierhaus Siechen an der Ecke Bergstraße/Plan beim Festabend ungeheurer Jubel auf. Die Baudeputation hatte die Entwürfe zum Bootshaus, die von dem mehrfachen deutschen Meister und Favoriten Emil Döring stammten, anerkannt. Bauplatz: eine 560 qm große Fläche zwischen Lombardsbrücke und Alsterglaciis. Ein schon 16 Jahre lang bestehender Traum sollte nun in Erfüllung gehen, denn die bisherigen Clublokale erwiesen sich für die Größe des Clubs, die Zusammenkünfte und Geselligkeiten zunehmend als nicht ausreichend. Die Finanzierung

erfolgte über die Mitglieder durch Spenden sowie Anleihen. Ein Bootshausfonds war schon 1890 eingerichtet worden, trotzdem verlangte die Finanzierung des damals fast 100.000 Mark teuren Hauses von den Mitgliedern noch große Opfer.

1904: Goldenes Jubiläum und eigenes Clubhaus

Wenn auch das Jahr 1904 sportlich enttäuschend verlief, so war man doch wegen des neuen, schönen eigenen Bootshauses mehr als glücklich, auch wenn es zur Feier des 50-jährigen Clubjubiläums noch nicht fertig war. Im April begonnen, konnte es schon im November eingeweiht werden. Ein Haus, an dem laut Presse ganz Hamburg seine Freude hatte. Angesporn durch die ruderischen Erfolge der Fusion mit dem Hammonia R.C. von

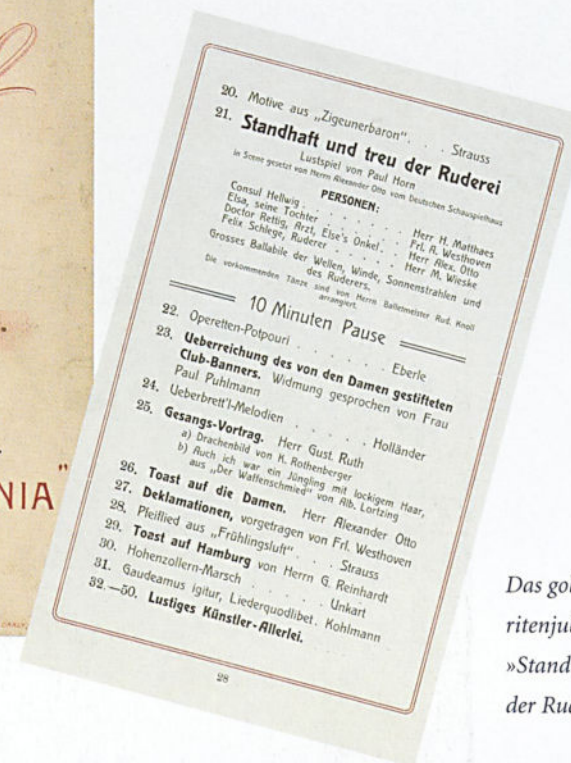
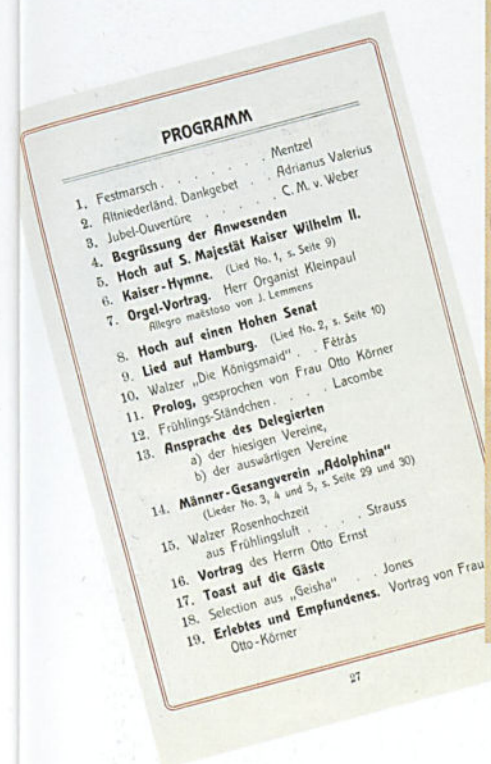


Favoritenstolz 1904:
das eigene Boothaus



1904 im Konzert-
haus am Millerntor:
Jubiläumsfeier
50 Jahre Ruder-Club
Favorite Hammonia

1886 führte man 1904 Verhandlungen mit dem Hamburger Ruder-Verein für einen weiteren Zusammenschluss. Der Hamburger Ruder-Verein lehnte jedoch in letzter Minute ab. Sehr viel später, im Jahre 1920, fusionierte er dann mit dem R.C. Kosmos zur R.G. Hansa. Das 50-jährige Clubjubiläum wurde beeindruckend begangen. Der 1. Vorsitzende Clas-



Das goldene Favoritenjubiläum:
»Standhaft und treu der Ruderei«

sen wurde vor seinem Haus an der Schönen Aussicht morgens mit dem Ständchen einer Musikkapelle »geweckt«. Tagsüber war große Gratulationskur und abends kamen hunderte von Gästen, an der Spitze Bürgermeister Mönckeberg, zum Festkommers in das »Konzerthaus Hamburg«. Ansprachen, Vorträge, Festprologe, Liedervorträge des Männergesangsvereins Adolphina, mit dem seit vielen Jahren nicht zuletzt durch

Adolph Classen seit 1890 enge Verbindungen bestanden, ein Lustspiel »Standhaft und treu der Ruderei« unter Mitwirkung des Deutschen Schauspielhauses, ein Ballett des Ballettmeisters Knoll sowie ein von den Damen des Clubs gestiftetes gesticktes Banner »gaben dem Abend eine große Weihe«, wie der Chronist Paul Heinemann schrieb. Sonntags wurde mit den Vertretern der auswärtigen Vereine eine Dampferfahrt mit Mittagessen

bei Jacobs Restaurant durchgeführt. Die Presse berichtete ausführlich über die Feierlichkeiten und erwies so dem RCFH seine Anerkennung. Zu Recht, denn in 50 Jahren war aus bescheidenen Anfängen trotz aller Schwierigkeiten dank des Einsatzes der Mitglieder und des Geschicks der Verantwortlichen, insbesondere von Henry Langsdorff, ein in jeder Beziehung geachteter Hamburger Ruderclub geworden.

1904 - 1954:

Leben und Überleben bestimmend auch für Favoriten



1908: letzte Änderung an der heutigen Favoritenflagge

Bootshaus nach der Erweiterung 1914, jetzt voll mit elektrischem Licht.

1908: Letzte Änderung an der heutigen Favoriten-Flagge

Im August 1908 erfolgte nach einigen Verhandlungen der Zusammenschluss mit dem RC Hansa, nicht zu verwechseln mit der heutigen RG Hansa. Der RC Hansa wurde 1901 von 20 wegen Meinungsverschiedenheiten aus dem RCFH ausgetretenen Mitgliedern gegründet und nun mit 101 Mitgliedern in feierlicher Form im Favoriten-Bootshaus wieder aufgenommen. Dabei erfuhr die Clubflagge ihre bis heute letzte Änderung: die vier

Buchstaben R.C.F.H. verschwanden, und in das obere am Mast gelegene Feld wurde das Hanseatenkreuz eingefügt.

Unterbrechung der Aufwärtsentwicklung durch den Ersten Weltkrieg

Obwohl die Favoriten nach dem Bezug des eigenen Bootshauses an ihrem Neubau finanziell noch sehr zu »knabbern« hatten – selbst regelmäßige monatliche Kleinbeiträge von 0,50 Mark wurden als Hilfe empfunden – ergab sich durch die Aufnahme des RC Hansa sowie die anschließend weiter steigende Mit-



Der Pokalschrank im alten Clubhaus füllte sich weiter

gliederzahl die Notwendigkeit, über eine Bootshausweiterung nachzudenken. So wurden in den Folgejahren am Haus erst einmal immer wieder Verbesserungen vorgenommen, bis 1914 dann ein größerer Anbau erfolgte, bei dem auch im ganzen Bootshaus elektrisches Licht eingebaut wurde. Die Einweihung des Anbaues erfolgte am 12. Juli, drei Wochen vor Ausbruch des Ersten Weltkrieges. Ruderisch wurden die letzten

Jahre bis zum Weltkrieg für die Favoriten dadurch beeinträchtigt, dass viele Senior-Ruderer immer wieder aus beruflichen Gründen Hamburg verlassen mussten. Der 1906 eingestellte Trainer Heunisch musste also häufig »von vorn« beginnen. 1908 gelang es dann, einen Juniorachter zu bilden, der mit teilweise glänzenden Erfolgen in erstklassigen Rennen so etwas wie eine zweite Blütezeit des Clubs einleitete.

Die Wanderruderei, die »liebliche Schwester unseres Rennsports«, wurde in dieser Zeit zunehmend bedeutender, wobei die Ziele immer im weiteren Hamburger Umland lagen.

1911 wurde erstmalig eine Rudermaschine angeschafft und damit die Geburtsstunde des Ergos und darüber hinaus des heutigen RCFH Fitnessraumes festgeschrieben!! 1913 wurde der RCFH internationaler: 25 englische Rude-



Wanderrudern
gewann an Bedeutung:
Abfahrt von
Lauenburg 1910

Die Damenriege der
Favorite Hammonia
um 1910. Ab 1925
ruderten die Damen
in der AAC-Damen-
riege, aus der später
die Hamburger
Ruderinnen hervor-
gingen



rer traten als Mitglieder ein. Alle Entwicklungen wurden jedoch bald in unerwarteter Weise abrupt beendet: »Und wenige Tage nach unserer friedlichen Bootshausweihe entzündete des Kriegsgottes Fackel dahinbrausend die weite Erde Europas«, so beschrieb der Favoriten-Chronist Paul Heinemann im Jahre 1929 den Ausbruch des Ersten Weltkrieges.

Der Erste Weltkrieg mit »Favoriten-Dank« und knappen Finanzen

300 Favoriten »zogen ins Feld«, mit jener Begeisterung, die wohl bei fast allen Menschen 1914 vorhanden war. 75 von ihnen »blieben auf dem Felde der Ehre«. So unverstündlich uns heute allein schon die Wortwahl erscheinen mag, so selbstverständlich war dies alles damals zu Beginn des Ersten Weltkrieges.

Diejenigen, die nicht Soldat werden mussten, sammelten im Rahmen eines »Favoriten-Dank« für die »im Felde stehenden Kameraden« Spenden. Schon Mitte Oktober 1914 gingen die ersten Sendungen von Strümpfen bis zum blauen Clubswear für den »Winterfeldzug« an die Fronten. Der Vorstand bot das neue Bootshaus als Lazarett an. Das Medizinalamt lehnte aber ab, es sei denn, RCFH würde zusätzlich die Verpflegung für 60 Kranke übernehmen. Das aber überstieg bei weitem die finanziellen Möglichkeiten des Clubs, denn die große Anzahl der Kriegsteilnehmer war von den Beiträgen befreit, aber die Kosten für Haus, Trainer und Bootsdienner fielen weiter an. Der erste Vorsitzende Adolph Classen regte daher im März 1915 so etwas wie eine »Kriegsanleihe« in Höhe von 20.000 Mark zur

Überwindung der Schwierigkeiten an. Was keiner für möglich hielt, passierte: gegen Ende der entsprechenden Generalversammlung war die Summe von den Anwesenden gezeichnet. Es wurde stiller im RCFH Clubhaus. Den Kontakt mit den Daheimgebliebenen hielten die »Feldgrauen« per Brief aufrecht. Nur selten, wenn einmal Urlauber dem Bootshaus ihren Besuch machten, hörte man wieder das alte Lachen. Mehr und mehr Favoriten ließen an der Front ihr Leben. Die »Monatshefte des Ruder-Club Favorite-Hammonia« wurden 1915 eingestellt. Da alle jungen Leute an der Front waren, bestimmten bald ausschließlich Schüler und Jungmannen das Rudern. Von 1916 bis 1918 wurden mit ihnen sogar frei vereinbarte Regatten auf der Alster durchgeführt.

REPRO
STUDIO
KROKE
G M B H

Holsteinischer Kamp 12
22081 Hamburg
Telefon 040/20 94 46 -0
Telefax 040/20 94 46 29
ISDN Leo 040/29 99 10 36
info@reprostudiokroke.de

Favoriten-Haus-
kapelle von Julius
Bauer, erste Anfänge
1919



Wechselhafte Zeit nach Kriegsende

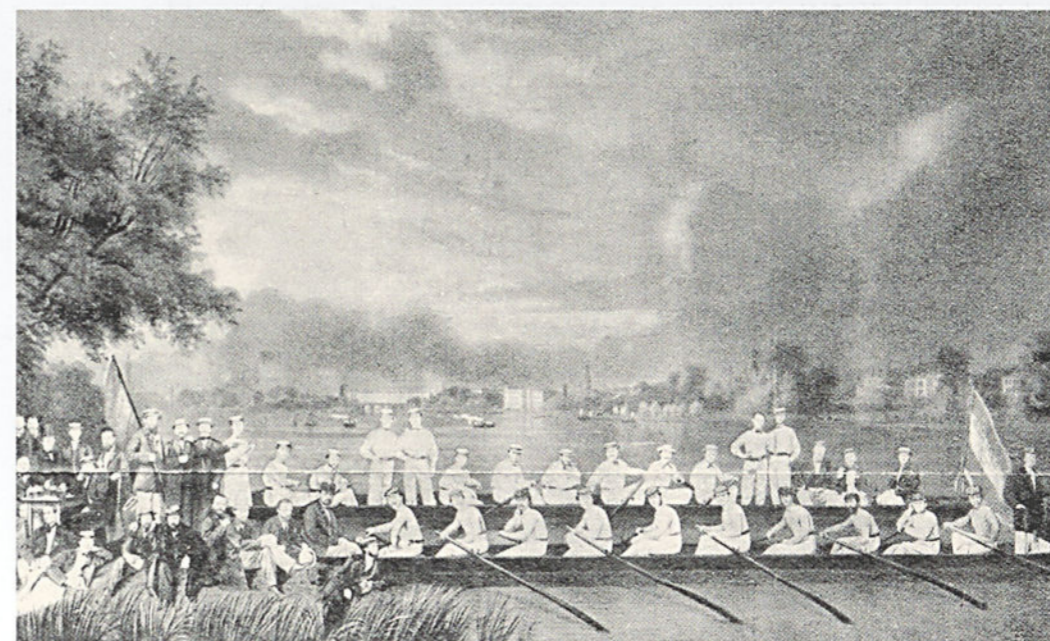
Nach Kriegsende kehrten Ende 1918 die im Feld gewesenen Favoriten zurück, aber 75 waren nicht mehr dabei: der Krieg hatte ihr Leben ausgelöscht. Wie die meisten Kämpfer jener Zeit, wollten viele der Rückkehrer nicht wahrhaben, dass der Krieg verloren war. Die Verantwortung hierfür sah man vielmehr bei den »Verweigerern« in der Heimat.

Im ersten Nachkriegsjahr 1919 fehlte es zunächst an vielem. Die bescheidenen Ernäh-

runzungsmöglichkeiten begrenzten das Trainingsprogramm, und fehlende Kohle zum Heizen führte zu manchem Clubaufenthalt mit Mantel. Das hielt allerdings drei musikalische Favoriten nicht davon ab, ein Trio zu gründen, das der Gründer Julius Bauer dann zum erfolgreichen und beliebten Hausorchester der Favoriten ausbaute. Für die gefallenen Favoriten des Ersten Weltkrieges wurde 1920 eine Gedenktafel enthüllt. Sie fand im Vorstandszimmer des Clubhauses ihren Platz.

Die 20er Jahre mit Höhen und Tiefen, Anrudern nach Kiautschou

1921 war Adolph Classen 25 Jahre 1. Vorsitzender. Mit Huldigungsfahrten aller Clubboote zu seinem Haus an der Schönen Aussicht ehrte man ihn. Das Geschenk des Clubs: die Classen-Jubiläumsspende. Durch sie wurden alle Bootshauschulden von den Mitgliedern durch Verzicht auf die Rückzahlung ihrer Anteilsscheine oder durch Stiftung größerer Beträge übernommen. Damit wurde das Bootshaus statt der ursprünglich



1921: das letzte
Mitglied des »RC
Mathilde von 1840«
tritt dem R-C Favo-
rite Hammonia bei

1920er Jahre: Blick
vom Favoritenhaus
auf die Alster

angesetzten 20 Jahre bereits 16 Jahre nach Errichtung zur Erleichterung aller schuldenfrei. Adolph Classen selbst gab dann im Herbst den 1. Vorsitz ab. Im März 1921 ging der R.C. Mathilde von 1840, der 1888 den R.-C. Amicitia aufgenommen hatte, mit dem Übertritt seines letzten Mitgliedes im RCFH auf. Die Tradition der Rennruderei des R.C. Mathilde wurde aber bei den Favoriten weiter geführt. Im April 1921 fuhren die Favoriten bei ihrem Anrudern mit 129 Ruderern nach Kiaut-





Hamburger Regatta
1925:

Achterrennen

Zuschauertribünen
Favorite Hammonia

Sieger im Achter:
Favorite Hammonia

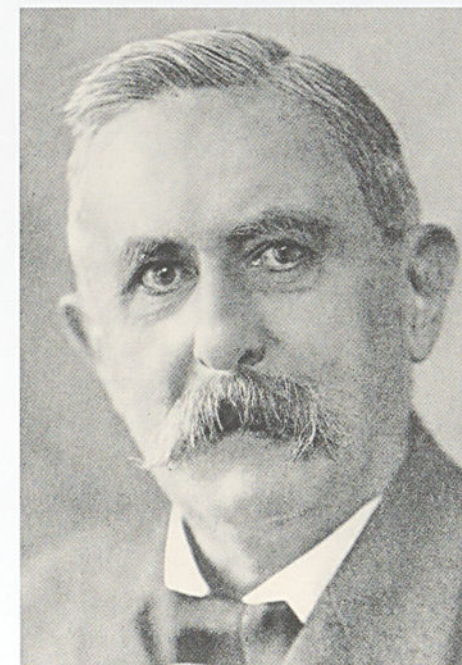
schau, dem an der Alsterkrug-
chaussee gelegenen beliebten
Gasthaus. Das Gasthaus gibt
es schon lange nicht mehr,
aber in Erinnerung daran wird
bei dem Ruderziel Alsterkrüger
Kehre immer noch Kiautschou
in das Fahrtenbuch eingetra-
gen. Im April 1921 wurde auch
die 1915 eingestellte Clubzei-
tung wieder herausgegeben.
Die Schülerruderei im RCFH



bekam mit 111 Schülern einen
ungeahnten Umfang, und
schöne Regattaerfolge im Lau-
fe des Jahres ließen in allen
Abteilungen des Clubs Zuver-
sicht aufkommen. Im Folge-
jahr konnten die sportlichen
Erfolge sogar noch ausgebaut
werden, so dass sich die Favo-
riten wieder in der vorderen
Reihe der erfolgreichen Clubs

finden konnten. Entscheidend
für den Erfolg war auch die
Arbeit des neuen Rudertrai-
ners, Herrn Klandt, der sogar
vom DRV für seine Leistung
ausgezeichnet wurde.
Zunehmend wurde das Leben
durch die galoppierende Infla-
tion der Mark belastet. Nur
durch mehrfache, jeweils
deutlich höhere Sonderumla-
gen sowie durch Valutaspen-
den von vielen im Ausland
weilenden Mitgliedern konnte
sich der Club finanziell bis zur
Einführung der Rentenmark
über Wasser halten.
In den ersten Jahren nach
Kriegsende verzeichnete der
Club einen stärkeren Zugang
von ehemaligen Kriegsteilneh-
mern sowie im Laufe der Jah-
re zunehmend auch von »un-
gedienten« jungen Leuten, die
im Rudersport die Möglich-
keit sahen, sich körperlich fit
zu halten. 1924, im Jahr des
70-jährigen Stiftungsfestes,

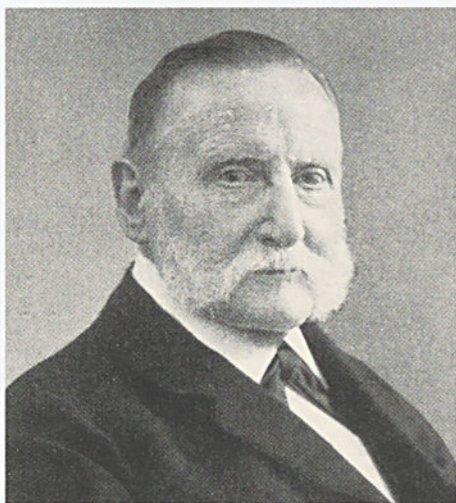
hatte der RCFH über 1.000
Mitglieder und war damit der
größte deutsche Ruderverein.
Zwangsläufig dachte man
über ein größeres Clubhaus
nach, aber die Pläne dazu
wurden bald wieder fallen ge-
lassen. Von den älteren Favo-
riten wurde eine »Altherrenrie-
ge« gebildet, die es sich zur
Aufgabe machte, bei den
internen Regatten mit zu ru-
dern und Neuanschaffungen
sowie Ruderer finanziell zu
fördern. Ab 1925 begannen
die Favoriten auch am Ober-
alster Staffellauf teilzuneh-
men, mit Erfolg. Die späteren
1920er Jahre bedeuteten für
Favorite Hammonia eine
»ereignisreiche und nicht
erfolgreiche Regattazeit«. Die
großen Rudererfolge früherer
Jahre jedoch blieben leider
aus. Auch der relativ häufige
Trainerwechsel konnte daran
wenig ändern.



1926: Jahr der Trauer

Adolph Classen

Das Jahr 1926 war für alle Fa-
voriten mit Trauer verbunden,
denn zwei ihrer größten Mit-
glieder verstarben: am 1. März
nach schwerer Krankheit Adolph
Classen und am 7. Mai im
89. Lebensjahr F. Henry Langs-
dorff. Die erfolgreiche Tätig-
keit dieser beiden Männer
wirkt bis heute nach, denn
ohne sie wären 150 Jahre Fa-
vorite Hammonia nicht denk-
bar. Das Lebenswerk von
Adolph Classen war die Er-
richtung des eigenen Boots-
hauses. Er gab den Favoriten



F. Langsdorff

F. Henry Langsdorff

ein Zuhause und damit auch eine enge Bindung an ihren Club. Henry Langsdorff hat nicht nur entscheidend der Favorite Hammonia sondern darüber hinaus dem Rudersport in Hamburg und Deutschland mit zum Durchbruch verholfen. Er war Motor bei der Gründung und Weiterentwicklung von Favorite Hammonia, dem NRV und dem DRV. Er wurde als kleiner unscheinbarer Mann beschrieben. Von seinen Taten her aber war er ein Großer, dem die Ruderer der Favorite Hammonia, von Hamburg und von Deutschland auch heute, mehr als 75 Jahre nach seinem Tode, noch viel zu verdanken haben.

1927: Gründung einer Hockeyabteilung und Beginn des Alt-Herren-Ruderns (AH)

1927 war wieder ein erfreulicheres Jahr für die Favoriten, denn als Ergänzungssport zum Rudern wurde die Hockeyabteilung gegründet. Die schon bei anderen Hockeyvereinen spielenden Mitglieder konnten so wesentlich besser in das Ruder-Wintertraining bei Favorite eingebunden werden. Für den Sommer war natürlich weiterhin Rudern angesagt. Sehr schnell hatte die Hockeyabteilung 70 Spieler, und die Spielstärke konnte viele Jahre als gut bezeichnet werden. Ab Mitte der 1960er Jahre spielte man dann lange Zeit meist mit wechselndem Erfolg. Über 75 Jahre nach ihrer Gründung besteht die Hockeyabteilung auch heute noch. Für Trainingsleute als Ergänzungssport im Rahmen eines Ruder-Wintertrainings

hat sie allerdings keine Bedeutung mehr, denn Ruderer trainieren heute das ganze Jahr. Im September 1927 startete die erste Alt-Herren-Ruderregatta mit anderen Ruderclubs. Was bisher nur in Ansätzen vorhanden war, kam so zum Durchbruch: die Alt-Herren-Ruderei. 20 Jahre später sollte der »Vertragsachter« an diese Regattatradition anknüpfen. Allerdings gewann der Vertragsachter schon das erste Rennen, ganz im Gegensatz zu den Alten Herren von 1927.



Zum 75-jährigen Jubiläum 1929:

Jubiläumskommers im Conventgarden

1929: 75-jähriges Clubjubiläum

1929 beging man mit einem Jubiläumskommers im Conventgarden das 75-jährige Clubjubiläum wiederum mit Ansprachen und Darbietungen. Mit dabei: der befreundete Männer-Gesangsverein Adolphina, die vereinigten



Bootsparade

Historisches Prunkboot mit Favoriten in historischen Kostümen



Hauskapellen der Hamburger Ruderclubs unter Leitung des Favoriten Julius Bauer und ein Quartett des Philharmonischen Orchesters. Am nächsten Tag folgte ein großer Empfang im Bootshaus sowie ein Festabend als Abschluss im Uhlenhorster Fährhaus. Spenden und Geschenke zum Jubiläum ermöglichten weite-

Zum 75-jährigen
Jubiläum 1929:
Festabend im
Uhlenhorster Fähr-
haus



re Verbesserungen im Bootshaus. Hatte man durch Spenden zuvor schon im Jahr 1928 den großen Festsaal durch eine gemütliche Ecke mit einladendem Ecksofa und einer Wandtafelung mit dem Bild des seinerzeit von vielen Deutschen verehrten Reichspräsidenten Hindenburg erweitert, so konnten jetzt Umkleieräume und Waschräume erneuert und verbessert werden. Die Küche wurde modernisiert, und das Bootshaus erhielt einen neuen Anstrich.

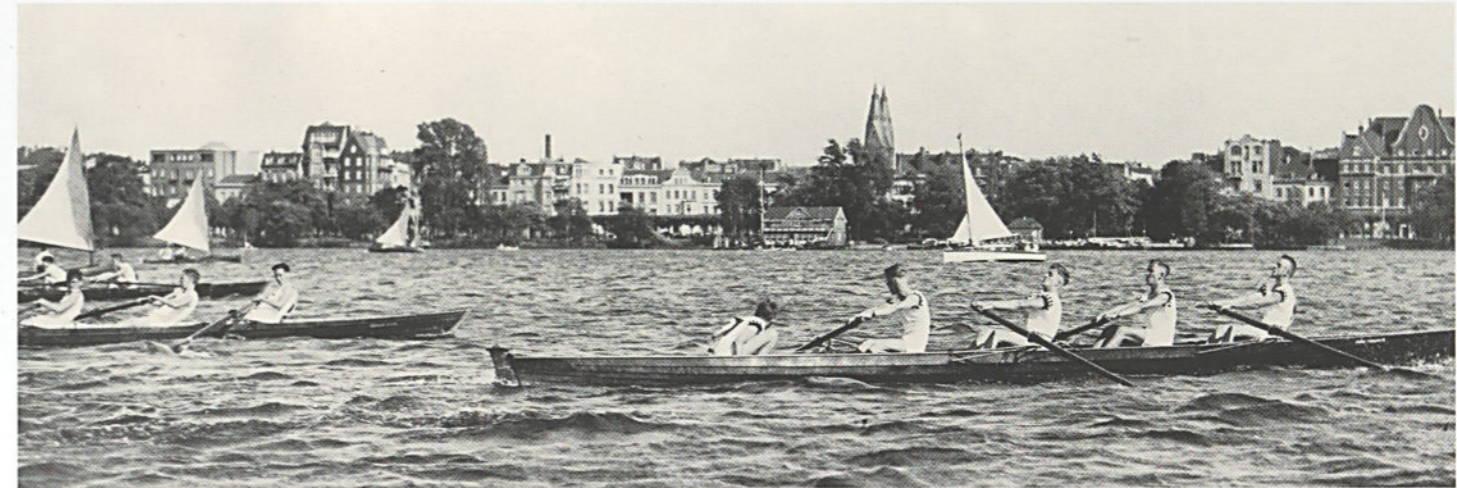
Von der Wirtschaftskrise in die NS Zeit

Die aufkommende Wirtschaftskrise machte auch vor der Favorite Hammonia nicht halt. Zur Abhilfe wurde von den Favoriten ein Klub zur Selbsthilfe eingerichtet. Arbeitssuchende und offene Stellen konnten dabei insgesamt mit Erfolg zusammengeführt werden. Um die Finanzen kämpfte auf schwierigem Posten Curt Grass, der nach dem Zweiten Weltkrieg maßgeblich den Wiederaufbau der

Favorite Hammonia beeinflussen sollte. In den unruhigen Zeiten Anfang der 1930er Jahre ging der Club ansonsten seinen vorgezeichneten Weg von Regatta zu Regatta und zu Wanderfahrten in allen Teilen Deutschlands.

Ein Jahr nach der Machtergreifung Hitlers feierten die Favoriten 1934 ihr 80. Stiftungsfest. Ein Kommers und eine Auffahrt aller Boote zeugten von der Blüte des alten Clubs.

Die neue politische Linie, die man als eine Art nationale Erhebung ansah, wurde von den meisten Favoriten wohlwollend akzeptiert und teilweise auch erkennbar unterstützt. Konflikte mit den auch für Vereine angewiesenen Arierbestimmungen gab es keine, da jüdische Mitglieder nicht im Club vertreten waren. Bei allen politischen Einflüssen gab es jedoch weiter-



Alsterregatta 1934

hin in Wort und Tat ein klares Bekenntnis des R.C. Favorite Hammonia zu seinem Hauptziel, der Rennruderei als Leistungssport für die Jugend. Als »gestandener« Club konnte man bestimmte Dinge auch im eigenen Sinne beeinflussen und manchen »Übereifer« in akzeptable Bahnen lenken. Ernst Pabst, der im Oktober 1933 gewählt und auch laut Vorschrift offiziell bestätigte 1. Vorsitzende, jetzt als »Clubführer« zu betiteln, stellte vor diesem Hintergrund in der Favoritenzeitung vom Februar 1934 klar: »In gegebener Veranlassung bitte ich, den Gebrauch des Wortes »Führer«

im Zusammenhang mit meinem Namen, mündlich oder schriftlich zu unterlassen. Ich fühle mich, wie jeder andere auch, als Kamerad, der lediglich mit der Führung der Geschäfte des Clubs betraut ist«. 1934 mussten, 30 Jahre nach der Einweihung, am Bootshaus dringend Instandsetzungsarbeiten durchgeführt werden. Abermals wurde vom Vorstand an die Spendenbereitschaft der Mitglieder appelliert, und abermals gelang es, das notwendige Geld zusammen zu bekommen. 1936 waren die Arbeiten beendet, und erleichtert vernahmten die Mitglieder, dass die nächsten

10-15 Jahre keine nennenswerten Reparaturen anfallen würden. Das bewahrheitete sich dann auch, aber leider in furchtbarer Weise völlig anders als geplant: am 27. Juli 1943 wurde das gesamte Clubhaus ein Opfer der Bomben.

Zunehmend hatten die politischen Einflussnahmen Auswirkungen auch auf den Sportbetrieb, indem aus dem Ruderer, der nur auf seinen Sport ausgerichtet war, mehr und mehr ansatzweise ein politischer Sportsmann gemacht wurde. Nur wenige Favoriten wie unser späteres Ehrenmitglied Wilhelm Gottschalk



1935: Favoriten-
sieg bei Alt-Herren-
Regatta

konnten sich diesem Trend entziehen. Politische Ereignisse beeinflussten daher auch Clubabende, und so ist es verständlich, dass 1935 ausgiebig gefeiert wurde, als bei einer Volksabstimmung 91% der Saarländer für die Rückkehr in das Deutsche Reich stimmten. Das Clubleben ging ansonsten vielfach im gewohnten Rahmen weiter, Regatten wurden gewonnen und verloren. Zusätzlich wurden Kameradschaftsabende festgelegt, zu Beginn der Machtergreifung

mehr, später weniger. Die Alt-Herren-Ruderei gewann langsam an Bedeutung, so dass hierfür neue altersbezogene Rudergruppen gebildet wurden. Als Dietwart für die ideologische Einflussnahme bestimmte Ernst Pabst entsprechend der neuen »gleichgeschalteten« Clubsatzung im Januar 1935 Curt Kupfer, der allerdings so gut wie keine Aktivitäten entwickelte. Gemäß der Weisung des Reichssportführers mussten wie alle Sporttreibenden auch

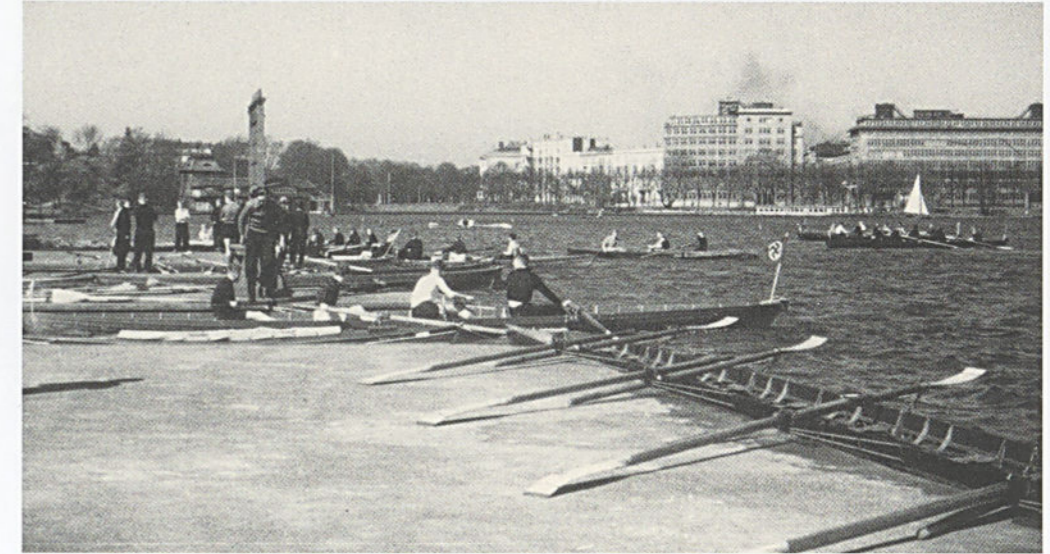
die Favoriten ihre Jugendorganisation, die Jungfavorite, formal in die Hitler Jugend (HJ) eingliedern. Rudern wurde aber beim HJ-Dienst angerechnet, sehr zur Freude vieler Betroffenen, die während dieser Zeit den vormilitärischen HJ-Drill für die Wehertüchtigung nicht mitzumachen brauchten.

1936 beteiligten sich die Favoriten in großer Zahl beim »Reichsanrudern« auf der Alster. Anlässlich des 100ten Geburtstages des Der Hamburger und Germania Ruder Clubs wurde von der Alster per Rundfunk in einer eindrucksvollen Inszenierung der »Startbefehl« für ganz Deutschland gegeben. 1938 wurde Robert Vogel zum neuen Dietwart bestimmt. Nach dem Motto: neue Besen kehren gut, wurde auch auf Druck »von oben« die ideologische Gangart mit entspre-

chenden Artikeln in den Favoriten Nachrichten und mit zusätzlichen Dietabenden verschärft. Die Teilnahme bei letzterem war mäßig, und mit Beginn des Krieges kamen dann auf alle Favoriten ganz andere Probleme zu, so dass im Mai 1940 zum siebten und letzten Mal von einem Dietabend berichtet wurde.

Ausgebombt im Zweiten Weltkrieg

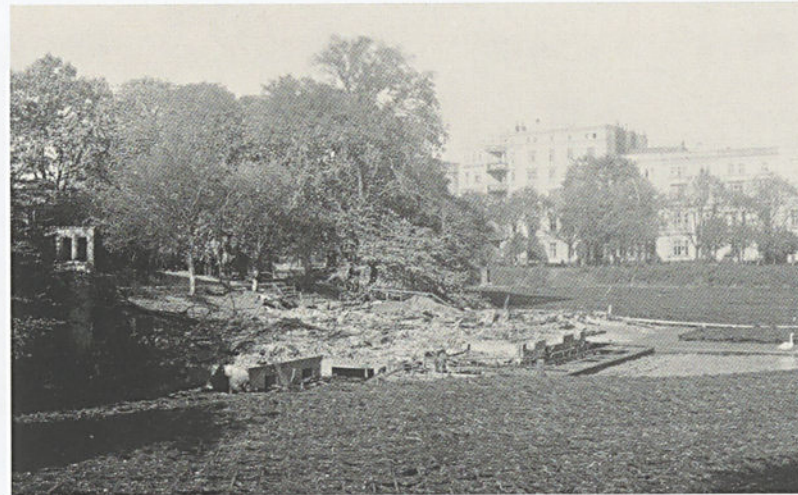
Die dunklen Wolken der politischen Ereignisse und des heraufziehenden Krieges verdüsterten bald zunehmend die Stimmung, und als am 2. September der Krieg begann, war von »Begeisterung« wie zu Beginn des Ersten Weltkrieges nichts zu spüren. Wie alle, so zogen auch 70 Favoriten, der Pflicht gehorchend, in den Krieg, unter ihnen der erste Vorsitzende Ernst Pabst. Hunderte aus den Reihen des



Kriegsanrudern im
April 1942

Clubs sollten ihnen noch folgen. Für die Daheimgebliebenen organisierte Curt Grass zu Anfang alles Notwendige, wobei vor allen Dingen »kunstvoll und zielbewusst alle erforderlichen Maßnahmen getroffen wurden, um die Finanzlage des Clubs nicht allzu sehr zu verschlechtern«. Robert Dickhaut übernahm das Amt des Clubführers, das er dann bis zum Kriegsende behielt. Die Verbindung zu den an allen Fronten kämpfenden Favoriten wurde zunächst durch Feldpostbriefe und durch die monatliche Clubzeitung aufrecht erhalten. Nachdem die Zeitung nicht mehr gedruckt werden konnte, wurde ab Juni

1941 von einem speziellen Favoritenkreis die »Favoritenbrücke« eingerichtet. Das Bootshaus wurde wie im Ersten Weltkrieg wieder beliebter Treffpunkt für Fronturlauber. Darüber hinaus wurden im Bootshaus jedoch auch vorübergehend Arbeiter untergebracht, die nach Fliegerangriffen zum Schnelleinsatz in die Hansestadt beordert wurden. Auch Dienststellen der Wehrmacht bezogen zeitweise die schönen Räume, so dass mancher Fronturlauber das Schild »Schreibstube« auch im Bootshaus entdeckte. Clubleben und Training wurden den Umständen entsprechend aufrechterhalten. 1940



28. Juli 1943: das blieb den Favoriten nach dem Feuersturm

März 1944: »Jungfavorit« Horst Lippmann auf der Alster

wurden zwei neue Einer getauft, und 28 Favoriten meldeten sich sogar noch zum Training. Die Regatten nahmen in kriegsmäßigem Rahmen ihren Lauf. Zahlreiche alte Preise des Clubs von insgesamt 95 kg Gewicht wurden der Metallsammlung für den Krieg zur Verfügung gestellt! Mit dem 27. Juli 1943 wurde dann alles zerstört. Mehrere Brandbomben ließen das Bootshaus in Flammen aufgehen. Die Brandwache der Favoriten war machtlos, und so brach das schöne Bootshaus am 28. Juli um 2.00 Uhr früh unter den aufschlagenden Flammen zusammen. Dankbar nahm man das Angebot des Der Hamburger und Germania Ruder Clubs an, in seinem Bootshaus, das nicht



zerstört wurde, den Ruderbetrieb soweit wie möglich weiter zu führen. Für Zusammenkünfte wurde das Restaurant Lembcke am Holzdamme ausgewählt. Die Nachricht über die Zerstörung des geliebten Bootshauses drang über die »Favoriten-Brücke« auch an die Front. Dort wie Zuhause war man sich einig, sobald wie möglich sollte das Haus wie-

der aufgebaut werden. Aber erst zehn Jahre später sollte dieser Wunsch unter völlig geänderten Voraussetzungen Wirklichkeit werden. Das Bootshausgelände mit Trümmern wurde zunächst einmal vom NS Kraftfahrerkorps beschlagnahmt. Die Trümmer wurden geräumt und eine größere Baracke zur Lagerung von Sturmbooten errichtet. So wurde der Club heimatlos.



1948: die Favoritenflagge weht wieder an der Alster, wenn auch nur vor einer Baracke

Nach Kriegsende 1946 der Start vom Nullpunkt

Nach der Kapitulation wurde Gelände und Baracke von der Kämmeri Hamburgs an Favorite Hammonia übergeben, da es für die NS Organisation keinen Rechtsnachfolger gab. Aber der »Allied Sailing and Rowing Club« der englischen Besatzungsmacht beschlagnahmte erst einmal alles. Trotzdem erhob sich nach monatelangem Stillstand Favorite Hammonia wieder zu einer bescheidenen Tätigkeit. Im Jahre 1946 beteiligte man sich an zwei Regatten in Lübeck und Hamburg, und im

Frühjahr 1947 wurde vom Bootshaus der Polizei am Isequai aus drei Mal wöchentlich abends gerudert. Eine Hauptversammlung im Restaurant Klosterburg setzte die Beiträge neu fest, die Hockeyabteilung spielte wieder mit zwei Mannschaften, und die Geselligkeit blühte wieder auf. Dabei zeigten sich die Lücken, die der Krieg in die Reihen der Favoriten gerissen hatte: 56 waren nicht mehr heimgekehrt. Viele waren noch in Kriegsgefangenschaft, unter ihnen auch Curt Grass.

Im Herbst 1947 hatte Favorite Hammonia wieder 403 Mit-

glieder, besaß zwei Gigvierer, einen Doppelzweier und einen Rennvierer, jedoch weder Riemen noch Skulls.

Im Mai 1947 erschienen mit der Nr. 389 erstmals nach dem Kriege wieder die »Nachrichten des Ruder-Club Favorite Hammonia«, die dann 1951 in »Favoriten-Kurier« umbenannt wurden. Im April 1948 wurde das Bootshausgelände mit Baracke und Schuppen freigegeben. Die Favoritenflagge wehte wieder an der Alster, der Wiederaufbau konnte mit alter Zähigkeit und Energie beginnen. Boote und Riemen konnten gekauft und Duschanlagen im Erdgeschoss der Ruine des alten Bootshauses errichtet werden. Ein Clubzimmer mit Kachelofen, getäfelten Wänden, schönen Leuchten und einer Eckbank ließ auch in der Baracke Atmosphäre aufkommen.



Motor des Wiederaufbaus: Curt Grass erster Vorsitzender 1949-1957 (und 1967-1968)

Mit Curt Grass von der Baracke zum neuen Bootshaus von 1953

1949 wurde Curt Grass, auch »Kolibri« genannt, nach seiner Heimkehr aus französischer Gefangenschaft zum ersten Vorsitzenden gewählt. Wieder hatte Favorite Hammonia das Glück, in schweren Zeiten den richtigen Mann am richtigen Platz zu haben.

Am 5. Dezember 1949 kündigte die Stadt Hamburg der Favorite Hammonia den gerade zurückerhaltenen Grund

und Boden zum 30. September 1950. Der Platz wurde zur Errichtung der zweiten Lombardsbrücke benötigt. Kaum angefangen sah man sich wieder mit einer lebenswichtigen Herausforderung konfrontiert. Schnelles Handeln war nötig, denn die ersten Aufschüttungsarbeiten für die neue Brücke waren bereits begonnen, und Mitte August 1950 ließ ein seitlich aufgeschütteter Damm nur noch einen schmalen Kanal zur Alster frei. Dank des Entgegenkommens der Stadt Hamburg konnte dieser Kanal noch eine Zeit lang bestehen bleiben, aber am 31. März 1952 war dann endgültig Schluss. Das Bootshaus musste geräumt werden, der Kanal wurde ganz zugeschüttet.

Zu diesem Zeitpunkt war zwar der von der Stadt Hamburg zugewiesene neue Platz des Bootshauses neben dem

Der Hamburger und Germania Ruder Club durch Baggerung des losen Grundes und durch Trümmeraufschüttung bereits fertiggestellt, und einige Favoriten hatten auch schon mit dem Ausschachten für die Grundmauern begonnen. Aber das neue Bootshaus war damit ja noch nicht fertig. Wiederum war es Der Hamburger und Germania Ruder Club, der den Favoriten seine Räume zur Verfügung stellte, so dass der mühsam begonnene Wiederaufbau des Clublebens bis zur Fertigstellung des neuen Clubhauses nicht unterbrochen werden musste. Im Herbst 1950 entwickelte der Bauausschuss unter Leitung von Emil Driebusch die Planung für das neue Bootshaus. Im Februar 1951 wurden die neuen Pläne in der Clubhausbaracke vorgestellt. Das Bootshaus bestand – wie heute – aus einem Sporttrakt



1953: Das neue Bootshaus am Alsterufer 9:

Eingangsbereich, links Sporttrakt, rechts Gesellschaftshaus



Ansicht von der neuen Lombardsbrücke

und einem Gesellschaftstrakt. Beide Gebäudeteile waren durch einen verglasten Gang verbunden. 1952 wurden die letzten Behördenforderungen eingearbeitet, und es konnte losgehen. Zuvor musste aber noch das Problem der Finanzierung des letztlich 220.000 DM teuren Neubaus gelöst wer-

den. Geldspenden und Baustoffspenden von Mitgliedern bildeten eine Basis, aber das reichte natürlich nicht für die Gesamtfinanzierung. So wurde auf einer Hauptversammlung im Oktober 1952 grünes Licht für eine auf fünf Jahre verteilte Umlage gegeben, ein in dieser Zeit des persönlichen

Aufbaus nach dem Kriege und der Währungsreform sehr großes Opfer für viele Favoriten. Zusätzlich mussten noch fehlende Beträge durch Anleihen gedeckt werden. Eine glänzende Leistung des Vorstandes und aller Mitglieder führte so Anfang 1953 zu dem heiß ersehnten Ziel: »Das Bootshaus steht«.

Schon im Januar 1953 wurden die Boote aus dem Hause des Nachbarn in das neue Bootshaus überführt, und der Ruderbetrieb wurde im neuen Becken aufgenommen. Im März wurden sieben neue Boote getauft, und am 25. April 1953 wurde das neue Bootshaus feierlich eingeweiht. Tiefbewegt dachten die älteren Favoriten an das zerbombte alte Fachwerkhaus in der »stillen Ecke« und an all die Jahre, die sie darin verbracht hatten. Aber alle Favoriten, jung und alt, zogen mit