

100 JAHRE „SCHÖNSTES BOOTSHAUS DES RHEINLANDES“* **– VON GYMNASIALRUDERERN UND KANUFAHRERN –**

Von Josef STILL

DIE ERSTE BARACKE

Rudern und Paddeln: Zwei grundverschiedene Sachen! Die Ruderer fahren rückwärts, die Paddler vorwärts – und das ist bei weitem nicht der einzige Unterschied. Die zwei Wassersportvarianten haben jeweils ihre eigenen Vereine; nur ganz selten gibt es Clubs, die beide Disziplinen anbieten. Das schöne Bootshaus neben der Trierer Jugendherberge diente zuerst den Ruderern, heute gehört es den Kanufahrern. Die schwierige Zeit der Erbauung und die hundert Jahre seiner wechselvollen Geschichte sollen Thema dieses Beitrags sein.

In Trier begann das gesellschaftliche Rudern mit der Rudergesellschaft Trier 1883 e.V. (RGT). Honoratioren wie Kommerzienrat Rautenstrauch, Buchhändler Stephanus oder der Verleger Lintz waren erste prominente Mitglieder. 23 Jahre später, 1906, schon mitten in der Jugend- und Wandervogelbewegung, als Jugendherbergen, Reformpädagogik, Schullandheime und Reformhäuser in Mode kamen, gründete sich in Trier der Schüler-Ruderverein am Kaiser-Wilhelm-Gymnasium KWG, dem heutigen Max-Planck-Gymnasium (MPG). Jahre später feierte der Verein am 26. Oktober 1926 das zwanzigste Jubiläum¹, und zu Klängen der Klais-Orgel in der Schul-Aula beging man am 24.9.1931 sein 25-jähriges Bestehen. Auch das Friedrich-Wilhelm-Gymnasium FWG und das Kö-

* So die Bezeichnung aus dem Jahresbericht 1927/28 des Kaiser-Wilhelm-Gymnasiums.

1 Jahresbericht 1926/27.



Abb. 1: Schülerbootshaus, heute im Besitz der Trierer Kanufahrer 1948 e.V.

nigliche Realgymnasium² hatten früh eigene Ruderabteilungen, das FWG seit 1912 den „Ruderverein am Königlichen Friedrich-Wilhelm-Gymnasium“. Keine Rede ist in den Archiven von rudern den Mädchen. Höhere Schulen für sie gab es ab 1908 mit dem Lyzeum der Ursulinen (heute Angela-Merici-Gymnasium) und dem 1913 aus Vorgängerschulen hervorgegangenen Auguste-Viktoria-Gymnasium. Dass Rudern zunächst eine rein männliche Sportart war, zeigt auch die Rudergesellschaft RGT: Bei ihr gab es erst 1921 eine „Damenriege“, limitiert auf zwölf Frauen!

Das FWG lagerte seine Ruderboote in Trier-West³; das KWG und das Königliche Realgymnasium teilten sich seit 1914 einen Bootsschuppen, der weit von der Innenstadt entfernt lag, an der Zurmaier Straße bei der Einmündung der heutigen Straße „An der Hospitalsmühle“. Im Jahresbericht 1914/15 des KWG hieß es:

„Der langgehegte Plan zur Errichtung eines Bootshauses konnte im Sommer 1914 verwirklicht werden. Auf einem Gelände oberhalb der Kläranlage, das in entgegenkommender Weise von der Stadtverwaltung Trier überlassen wurde, ward aus den Mitteln, die der Ruderverein besonders durch die Geldunterstützung des Herrn Ministers für geistliche und Unterrichts-Angelegenheiten im Betrage von 1500 M. aufgebracht hatte, ein einfacher Holzbau erstellt und notdürftig eingerichtet. Das Fest der Einweihung des Bootshauses, mit dem die des neuen Vierers „Greifenklau“ verbunden werden

2 Das Königliche Realgymnasium hieß ab 1917 Hindenburg-Realgymnasium, später dann Hindenburg- und seit 2009 schließlich Humboldt-Gymnasium.

3 Das Bootshaus befand sich auf dem stillgelegten Fabrikgelände der Mälzerei Zangerle. Besitzer war ein Schülervater, sein Sohn Wilhelm Zangerle machte 1914 Abitur; vgl. Festschrift 425 Jahre FWG.

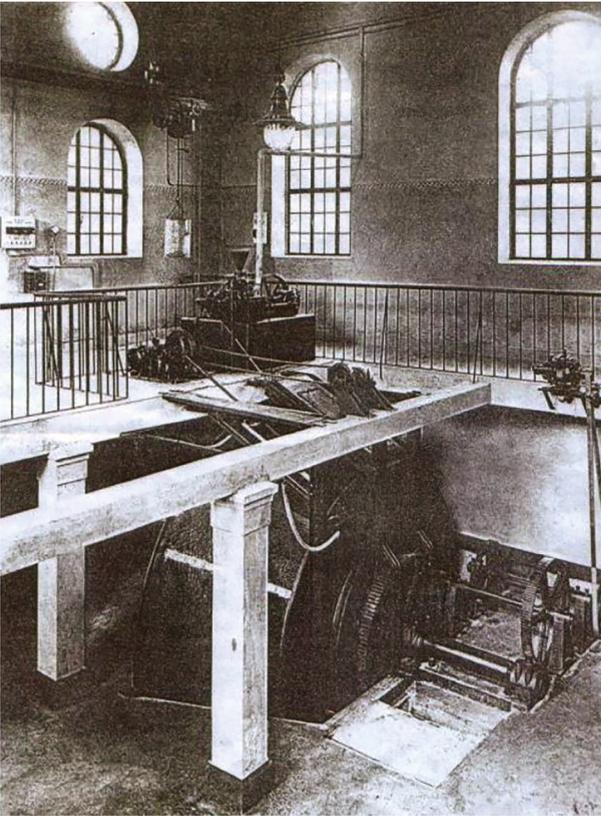


Abb. 2: Innenansicht des ersten Klärwerks Trier.

sollte, war auf den 1. August festgesetzt, mußte aber infolge des Kriegsausbruchs unterbleiben.

Anlässlich der Sr. Majestät dem Kaiser dargebrachten Huldigung der deutschen Ruderer wurde jedem Schülerruderverein und dessen Protektor eine Reproduktion eines Bildes Sr. Majestät überwiesen mit dem Namenszuge und dem Zusatz: „Anlässlich des Regierungsjubiläum den deutschen Schülerrudern Allerhöchst verliehen als Anerkennung für das Geleistete und als Ansporn für die Zukunft.“

Beim einfachen Holzbau kam es offenbar immer wieder zu Einbrüchen und Vandalismus. Auch die Ausstattung war bescheiden: Oberlehrer Dr. Schuh und dem ersten Ruderwart Erich Flamm vom Königl. Realgymnasium gelang es erst Jahre später, einen Wasseranschluss und elektrisches Licht installieren zu lassen. Bei der Planung des späteren großen Bootshauses hieß es in einem Schreiben aus dem Jahr 1921 an die Stadtverwaltung wenig schmeichelhaft über den Schuppen:

„Die Rudervereine am Kaiser-Wilhelm-Gymnasium und Hindenburg-Realgymnasium besitzen eine kleine alte Baracke, die schon beim Errichten als Notbehelf angesehen wurde. Sie liegt im Gebiete der Kläranlagen der Stadt Trier. Infolge der starken unangenehm riechenden Ausdünstungen ist die Lage sehr unhygienisch. ... Die Baracke ist viel zu klein; es können nur sechs Boote dort untergebracht werden, während 40 Boote in dem neuen Schuppen lagern können, der außerdem Reparaturwerkstätte, Brause und Ankleideraum enthalten soll.“

DER TRAUM: EIN GROSSES BOOTSHAUS

Der Anlauf zum Bau eines größeren Bootshauses⁴ begann 1920 mit einem Aufruf samt einer Sammeliste. Etwa neunzig Trierer Prominente unterzeichneten das Schreiben, darunter Oberbürgermeister v. Bruchhausen, Kommerzienrat Reverchon, Graf Kesselstatt, Minister a.D. Freiherr von Schorlemer in Lieser, Gärtnereibesitzer Nikolaus Lambert, Holzhändler Leyendecker, Tabakfabrikant Neuerburg, Gutsbesitzer von Nell, Bierbrauer Caspary, Kaufmann Rendenbach und Fabrikant Max Laeis. Selbst Bischof Korum, Dompropst Mause und Ehrendomherr Schmitz empfahlen das Vorhaben.

Der Aufruf und die Sammeliste waren eine Gemeinschaftsaktion der drei Schulen. Als „Protektoren“ der Schülerrudervereine sind Dr. Richard Heim (FWG), Heinrich Rautert (KWG) und Dr. Heinrich Schuh genannt. Letzterer, Dr. phil. Heinrich Schuh, Trier, Frauenstraße 7, Lehrer am Hindenburg-Realgymnasium, war schon beim Bau der alten Baracke maßgeblich beteiligt und sollte in den nächsten Jahren die aktivste Person des Vorhabens werden. Der Aufruf wurde mit Begleitschreiben am 18. August 1920 an den Oberbürgermeister Albert von Bruchhausen geschickt. Auf Briefpapier mit gedrucktem Titel „Gymnasial-Ruderverein Trier“ empfahl Dr. Schuh, ein Arbeitsausschuss solle gegründet werden mit einem Architekten, einem Bauunternehmer, einem jüngeren und einem älteren Ruderer der RGT (Rudergesellschaft Trier) sowie Direktor Dr. Oberndorff aus Neuwied, dem Leiter der Schülerrudervereine.



Abb. 3: Exzellenzhaus „St. Marien“ 1912.

⁴ Der Bau der kleinen Baracke und des großen Bootshauses ist gut dokumentiert: Die Mappe 29/T 0244 (Tb 29/244) im Stadtarchiv Trier gibt detailliert Auskunft.

Schon im Dezember 1920 reagierte die Stadt. Der Sportausschuss schlug als Bauplatz ein eingefriedetes Grundstück hinter „St. Marien“ (Exzellenzhaus) vor, das den Vereinigten Hospitien gehörte. Es handelte sich um den Bereich des heutigen Nordbads. Die drei Schulen waren mit dem Ort „grundsätzlich einverstanden“ (Januar 1921). Auch der Rosenzüchter Lambert als Besitzer des südwestlich angrenzenden Grundstücks stimmte dem Bau des Bootshauses zu, sofern seine wertvollen Pflanzen durch einen Drahtzaun geschützt würden.

Im März 1921 lagen eine erste Planzeichnung vom Stadtbaumeister vor. Weitere Verhandlungen wurden mit dem Bürgermeister Josef Oster⁵ geführt. In der Sitzung der Stadtverordneten-Versammlung am 4. Mai 1921 unter Vorsitz von Oberbürgermeister von Bruchhausen wurde beschlossen: „Den Schülerrudervereinen wird ... ein Zuschuss von 60.000 M und ein zinsloses Darlehen von 87.000 M gewährt, falls das Reich 23.000 M Übersteuerungszuschuss zahlt und der Bund der Schüler-Rudervereine⁶ einen Kostenbeitrag von 40.000 M selbst aufbringt.“ Die Rede war immer noch vom Standort des heutigen Nordbads.

In einem Vertragsentwurf zwischen Stadt und Schülerruderern hieß es „Die Stadt pachtet von den Vereinigten Hospitien die Gartengrundstücke Flur 25, Nr. 6 und 7.“ Und der Finanzdirektor der Stadt ergänzte: „Die Ausschüsse empfehlen außer der Errichtung des Schuppens, im Interesse der Gewinnung einer neuen Wohnung und der Ermöglichung der Bewachung auch den Bau des Wärterhauses.“ Die Zeit drängte, denn 1921 wurde die Halle in der Mälzerei Zangerle vom neu gegründeten Ruderverein Treviris übernommen und die Gymnasialrunderer brauchten eine neue Bleibe.

EIN NEUER BAUPLATZ KOMMT INS SPIEL

Am 15. Juli 1921 kam die Wende zum endgültigen Standort: Kommerzienrat Wilhelm Josef Valentin Rautenstrauch (1862–1947) machte den Vorschlag, die Schüler-Rudervereine könnten auf oder neben dem Gelände der Rudergesellschaft Trier 1883 e.V. einen Schup-

5 Rathauszeitung Trier, 23.10.2001: „Der Verwaltungsjurist Josef Oster stand insgesamt 38 Jahre als Beigeordneter und Bürgermeister im Dienst der Stadt Trier. Schon 1895, im Alter von 29 Jahren, wurde er erstmals Beigeordneter. 1921 wurde er zum Bürgermeister gewählt. 1933, mit dem Machtantritt der Nationalsozialisten, schied Josef Oster aus dem öffentlichen Dienst aus“. Zur Familie Oster vgl. Bodo Bost: Familie Oster: Vom Hunsrück über Aachen nach Trier. Drei Generationen im Dienste von Kirche und Stadt, in: Neues Trierisches Jahrbuch 62/2022, S. 123–143.

6 Auf dem Stempel steht seit 1921 ein neuer Name: „Bund der Schüler-Ruder-Vereine der höheren Lehranstalten Trier, Frauenstraße 7“; die Adresse war identisch mit der Anschrift von Dr. Schuh.

pen bauen. Den Gymnasialrudern war der Vorschlag Rautenstrauchs sehr willkommen. In einem Brief von Dr. Schuh an Bürgermeister Oster war zunächst von zwei Alternativen für den Bauplatz die Rede: In Frage kamen für das Schülerruderhaus ein Nachbargrundstück der RGT nach Süden (Richtung Zurlauben) und eines nach Norden jenseits der Maarstraße (heute „An der Jugendherberge“). Diese nördliche Variante sollte später realisiert werden.

Der Rudergesellschaft Trier 1883 e.V. (RGT) war das schwimmende Bootshaus am Krahen zu klein geworden. 1905 ließ man sich daher am heutigen RGT-Standort nieder, dem ehemaligen Hofgut Zurmayen der Abtei St. Maximin. Im Zuge der Säkularisation war der Besitz 1805 an Regierungsrat Schmeltzer gegangen, bis er 1897 an die Vereinigten Hospitien verkauft wurde. Der zweite Vorsitzende der RGT, der Architekt Ernst Brand⁷, hatte laut Ferdinand Laven⁸ die Idee, das Hofgut Zurmayen als neues Heim für die Ruderer zu erwerben – derselbe Ernst Brand, der später das Gymnasialruderhaus entwerfen sollte. 1905 gründete die Rudergesellschaft Trier die „Bootshaus Zurmayen G.m.b.H.“ und kaufte das besagte Grundstück, während die Hospitien viele Nachbargrundstücke

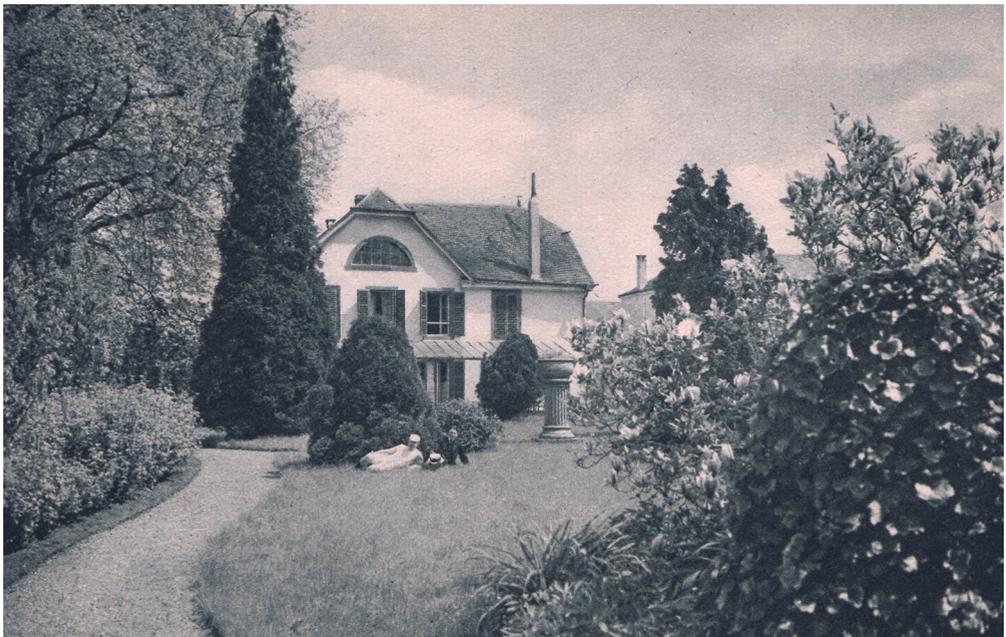


Abb. 4: Rudergesellschaft: Haus und Park nach 1905. Postkarte von 1925.

⁷ Karl Heinrich (genannt Ernst) Brand war der Vater des Trierer Malers Ernst Brand-Pagés; vgl. hierzu: Christl LEHNERT-LEVEN: Trierer Künstlerbiographien V: Fritz Reuter, Ernst Brand und Peter Krisam, in NTJ 60/2020, S. 9–35, hier S. 18–28.

⁸ Artikel in Trierischer Landeszeitung v. Ferdinand Laven vom 18. Juli 1930: „25 Jahre Bootshaus Zurmayen“.

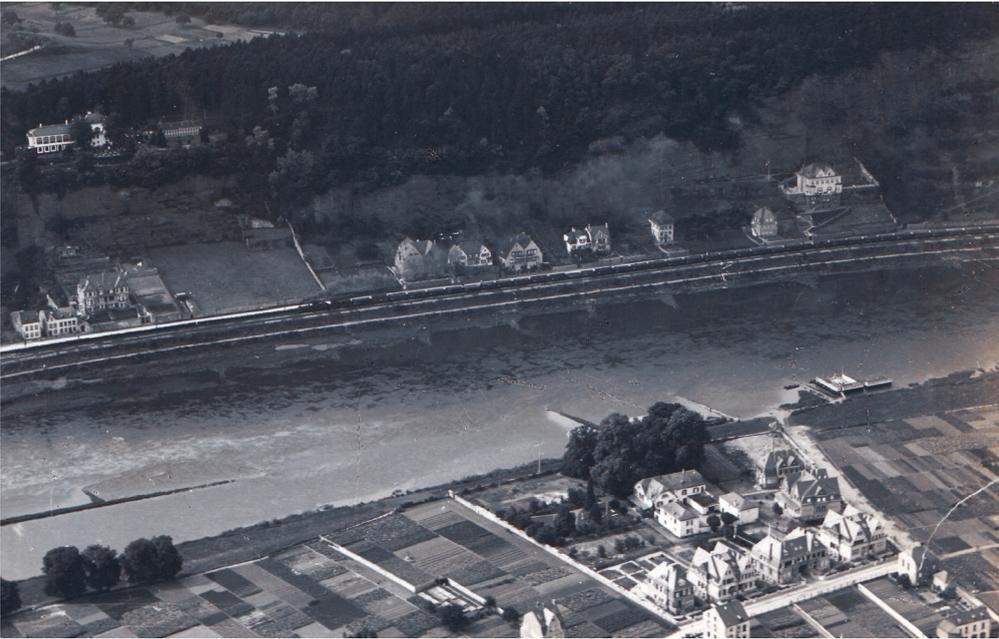


Abb. 5: Siedlung Zurmayen: Bootshaus der Rudergesellschaft (längeres Gebäude neben den hohen Bäumen) und benachbarte Villen, von denen einige dem Bau der (heutigen) Ascoli-Piceno-Straße zum Opfer fielen. Das Gymnasialruderhaus steht noch nicht. Am linken Moselufer fährt gerade ein langer Güterzug flussaufwärts, gezogen von einer preußischen G 3 (spätere Reichsbahn-Baureihenbezeichnung 53.70 (Frdl. Mitteilung Bernhard Rückschloß).

behielten. Die schönen Gebäude samt Park wurden nach Plänen von Ernst Brand umgebaut und elegant gestaltet. Auf dem gleichen Grundstück hat die Rudergesellschaft 1964 ihr heute noch bestehendes Bootshaus eingeweiht.

1913 wurde ein Teil des RGT-Grundstücks an die „Baugesellschaft Zurmayen“ verkauft, die Wohnungen in Form von vier Doppelhäusern und zwei Einzelhäusern errichten ließ. Die Bauten erstreckten sich entlang der Ecke (Alte) Zurmaiener Straße/Maarstraße stadteinwärts. Die Bauherren waren laut Ferdinand Laven wiederum Ruderer der „Bootshaus Zurmayen G.m.b.H.“. Die Ansiedlung wurde als „Siedlung Zurmayen“ bezeichnet.⁹

Der Bau der Neuen Zurmaiener Straße (heute: Ascoli Piceno Straße) Mitte der 1960er Jahre durchschnitt das Gelände und es wurden ein Doppelhaus und die Gebäude des ehemaligen Guts abgerissen. Heute noch erhalten sind drei der Doppelhäuser und ein Einzelhaus an der Alten Zurmaiener Straße, sowie ein Einzelhaus in der Straße „An der Jugendherberge“. Auf dem restlichen Grundstück hat nach wie vor die Rudergesellschaft ihren Sitz. Das Gelände ist immer noch von prächtigen alten Bäumen geprägt.

9 Ebd.

UM EIN HAAR: ZWEI RUDERVEREINE ALS NACHBARN

1921, gleichzeitig mit der Bootshausplanung der Gymnasien, war in Trier ein weiterer Ruderverein entstanden, die „Treviris“. Frühere Gymnasialruderer des FWG trugen zur Gründung bei. Der heute sehr erfolgreiche, in Trier-West ansässige Verein, berichtet in seiner Festschrift 1971: „Die Schwierigkeiten schienen zunächst unüberwindlich, denn man hatte kein Bootshaus, es fehlte das Bootsmaterial und das Geld war knapp. Hilfe wurde dem jungen Verein von Seiten des Schülerrudervereines zuteil, der in vorbildlich sportlicher Einstellung mit seinen Booten aushalf und damit ein dauerhaftes Freundschaftsverhältnis begründete. Auch die Bootshausfrage konnte alsbald gelöst werden; man fand Unterkunft in nicht mehr benötigten Hallen der Malzfabrik Zangerle, die unweit vom heutigen Bootshaus gelegen war.“

Die Planungen des neuen Vereins aber waren zunächst anders. In einem amtlichen Feldbuch vom Oktober 1922 ist das Grundstück nördlich des Gymnasialruderhauses mit „Ruderverein Treviris“ beschriftet. Die Treviris kaufte am 30.6.1923 diese Parzelle von den Vereinigten Hospitien, und noch 1928 führt das Katasteramt Schülerbootshaus und Treveris als Nachbarn. Von Dauer war der Kauf nicht. Der Ruderverein scheint bis heute links der Mosel zufrieden zu sein und baut gegenwärtig (2023) ein großes neues Ruderzentrum zwischen Luxemburger Straße und Mosel. Das auf dem im Feldbuch markierte Grundstück gehört heute zur 1959 errichteten Jugendherberge.



Abb. 6: Kurzzeitiger Nachbar: Ruderverein Treveris.

Die Stadt wollte nicht mit drei einzelnen Gymnasialrudervereinen als Nutzer des Hauses einen Vertrag abschließen. So wurde der „Bund der Schüler-Ruder-Vereine“ zum „Verein zur Förderung des Schülerruderns an den höheren Lehranstalten in Trier e.V.“¹⁰ Ins Vereinsregister eingetragen wurde er am 20. Februar 1922. Vorsitzender wurde der Oberstudiendirektor des Hindenburg Realgymnasiums, Theodor Kirstein, der auch auf den Plänen des Architekten unterzeichnete. Der Verein existiert bis heute.

¹⁰ „Den Ruderverein am kgl. Friedrich-Wilhelm-Gymnasium gibt es nicht mehr. Heute (1986) nimmt der Verein zur Förderung des Schülerruderns an den höheren Lehranstalten e.V. die Geschicke des Schülerruderns wahr. Er verteilt die durch die Stadt Trier angewiesenen finanziellen Mittel an die beiden Trierer Rudervereine, soweit diese das Schülerrudern ... unterstützen.“; vgl. Festschrift 450 Jahre FWG.

DER ARCHITEKT ERNST BRAND



Abb. 7: Ernst Brand (1869–1948).

Detaillierte Pläne für das Gymnasialruderhaus legte im Oktober 1921 der Architekt und Denkmalpfleger Ernst (eigentlich Karl Heinrich) Brand (* 11.3.1869 Köln-Nippes, † 2.10.1948 Trier) vor.¹¹

Brand erhielt seine Ausbildung als Architekt an der Technischen Hochschule Berlin-Charlottenburg. 1897 ließ er sich in Trier nieder, sein Büro hatte er in der Neustraße 11 eingerichtet. Bereits 1898 unternahm er in Zusammenarbeit mit dem städt. Denkmalpfleger Friedrich Kutzbach und mit Unterstützung des Kunst- und Gewerbevereins einen Inventarisationsversuch für das Städtische Museum Simeonstift. Bei der Planung seiner Bauten bediente er sich über lange Zeit historisierender Formen. Hierzu gehören das

„Haus Franziskus“ (Ecke Christophstraße/Kochstraße, 1902), ein Neurenaissancebau mit Holzloggia und das 1904 in der Kaiserstraße errichtete Gebäude der Trierer Handelskammer.

Seit 1911 arbeitete er in Architektengemeinschaft mit Ernst Stahl. Dabei entstanden zwischen 1911 und 1913 in einer Reformarchitektur Wohnhäuser und Siedlungsbauten. Kirchen baute Brand vor dem Ersten Weltkrieg u.a. in Malberg, Saarwellingen, Hasborn bei Tholey, Derlen, Elversberg, Reinsfeld, Schwalbach, Ockfen und Tawern, 1931 plante er in Stettin die Christuskönigskirche.

Brand wurde mit seinem späteren Büropartner Mertes dritter Preisträger im Wettbewerb für die Handwerkskammer, erhielt den Auftrag und baute von 1924 bis 1927 dieses Gebäude in der Sichelstraße, das bis 2022 Sitz des Diözesan-Caritasverbands war.

Während er bei der Handwerkskammer noch an historische Formen anknüpfte, wurde das von ihm und Martin Mertes gebaute Trierer Stadtbad (1931) in einer klaren kubischen, dem Bauhaus nahestehenden Form errichtet.

¹¹ Zu Brand vgl. den Artikel von Karl-August HEISE: Brand, Karl Heinrich, in: Trierer Biographisches Lexikon, hrsg. v. Heinz MONZ, Trier 2000, S. 48.



Abb. 8: Haus Franziskus.



Abb. 9: Alte Handelskammer, Sitzungssaal.



Abb. 10: Die Kirche in Tawern.



Abb. 11: Die ehemalige Handwerkskammer in Trier.



Abb. 12: Das Trierer Stadtbad.

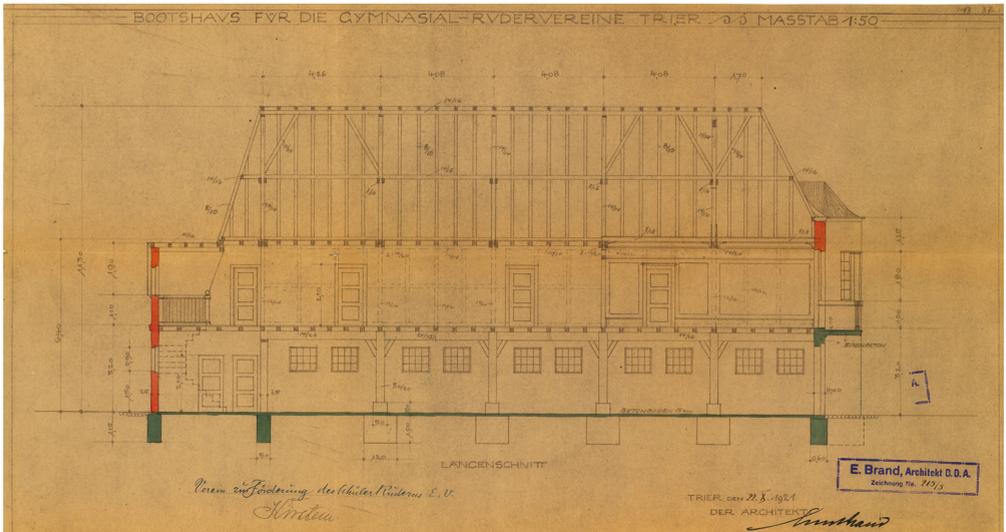


Abb. 13: Pläne Ernst Brands vom 20.10.1921 für das Gymnasialruderhaus. Rundtürme wurden zuerst nur nach Westen geplant, nicht nach Osten.

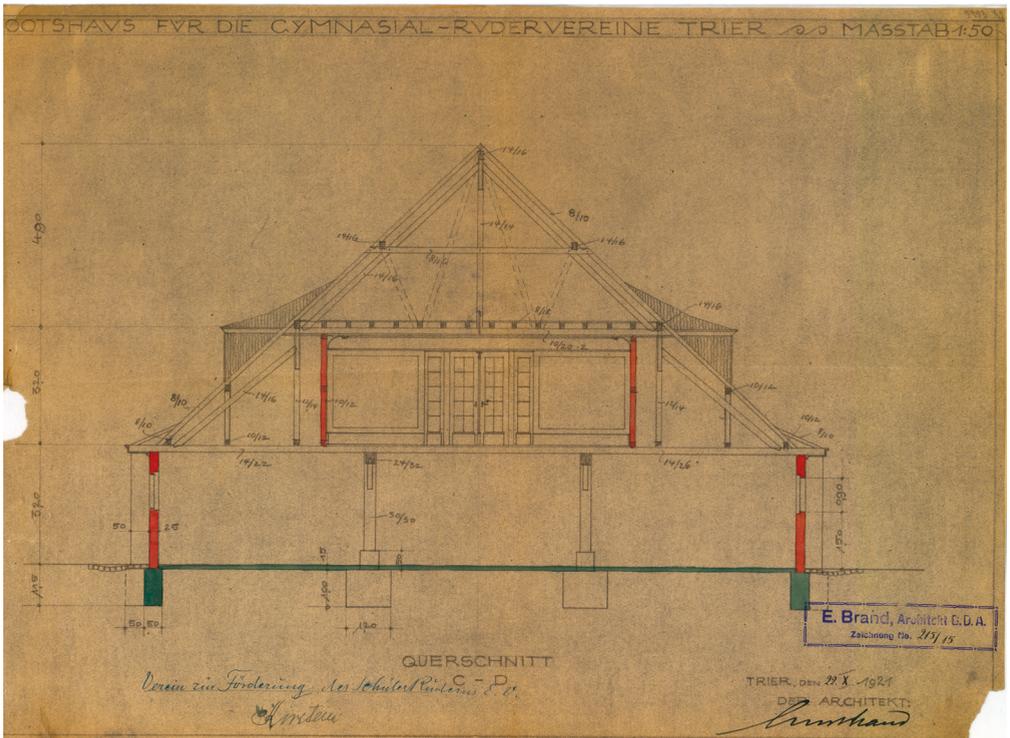


Abb. 14: Querschnitt: Unten die Bootshalle, oben Gesellschaftsräume.

Der Kunsthistoriker Berthold Busse vom Amt für Kirchliche Denkmalpflege Trier schreibt zu Brand:

„Er gehört der Generation von Architekten an, zu deren Schaffenszeit die Architekturgeschichte den Weg aus dem Historismus, teilweise über Jugendstil, Art Deco, „Heimatstil“ und Expressionismus zur Moderne nahm.“¹²

Am 17. November 1921 schickte Ernst Brand einen detaillierten Kostenanschlag (Tabelle mit fünf Seiten) an Bürgermeister Oster. Die kalkulierten Gesamtkosten für das Bootshaus beliefen sich auf 374.000 Mark. Bei der Stadtratssitzung im Dezember 1921 wurden Bauplatz, Finanzierung und rechtliche Konstruktion beraten. Favorisiert wurde nun der Bauplatz nördlich der Maarstraße, also der heutige Standort. Wieder drang die Stadt auf eine Wohnung im Bootshaus. In einem vom Oberstadtsekretär beglaubigten Schreiben steht: „Bei der Höhe des von der Stadt zu leistenden Zuschusses kann der Ausschuß auf die Erstellung einer Wohnung nicht verzichten, umso mehr als auch bei der abgelegenen Lage eine ständige Bewachung des Anwesens dringend notwendig sein wird.“

Noch sah es aus, als ob das Bauvorhaben glatt über die Bühne gehen könnte. Ein Darlehen vom Ministerium für Wissenschaft, Kunst und Volksbildung in Berlin wurde am 2. März 1922 zugesagt, und im April 1922 erfolgte eine Anzahlung an Peter Oberbillig, Baugeschäft in Trier-Heiligkreuz, Arnulfstraße 31. Mit dem Bau wurde sofort begonnen. Doch die Inflation behinderte das Projekt von Anfang an. Es gab Probleme mit der Holzlieferung, und viele Handwerker wichen nach Luxemburg aus, um dem Währungsverfall zu entgehen.

Ein geplanter Rudersimulator im Bootshaus¹³ wurde sofort Opfer der Kostensteigerungen. Im Laufe der Bauarbeiten fiel auf, dass man die Einrichtung von Elektrischem Licht übersehen hatte, „das dringend nötig ist bei dem vielen Holz des Baues und seines Inhaltes.“ Laut dem letzten Protokoll¹⁴ vom 13. November 1922 stand das Haus im Rohbau; in der Bootshalle waren die Regale für die Boote fertig.

¹² BUSSE, Hans-Berthold / HÜRTGEN, Marcell / MÜLLER, Hans Georg / WEINER, Andreas: 100 Jahre Pfarrkirche St. Josef, Elm-Derlen 1901–2001 (Die Pfarreien im Bachtal, Bd. II), Püttlingen 2005.

¹³ In der Bootshausakte des Stadtarchivs liegt eine blaue Planzeichnung vom 16. Mai 1922 („Detail zur Ruderbecken-Anlage“).

¹⁴ Depositum Friedrich-Wilhelm-Gymnasium, Signatur FWG/113 (Protokollbuch des Vereins zur Förderung des Schülerruderns an den höheren Lehranstalten für Knaben in Trier e.V.). Auf das Protokoll vom 13. November 1922 folgt eines vom Dezember 1952. Dreißig Jahre Pause!

DIE BAUBESCHREIBUNG

Das Erdgeschoss ist ein Stahlträger-Skelett, welches von Betonstützen getragen wird, die wiederum auf einer Betonbodenplatte gegründet sind. Das Obergeschoss ist auf einer Holzbalkenlage aufgebaut. Zur Aussteifung dienen hier die außenliegenden Massivwände; die innenliegenden Mauerwerkswände sind nicht tragend. Der Dachstuhl ist als eine Art freitragendes Sprengwerk zu deuten. Hier handelt es sich um ein Pfettendach, wobei hier die Lasten über die Sprengwerkböden in die Außenwände abgetragen werden. Als Pfetten bezeichnet man waagerechte Balken, die als sichere Auflage und als Verbindung der Dachsparren dienen. Der Dachraum wird dadurch nicht durch Stützen gestört, was die ehemalige Nutzung als Schlafsaal erleichterte. Wohl aus inflationsbedingter Sparsamkeit wurden die Dachbalken eher schwach dimensioniert und sind nicht für eine schwere Schiefereindeckung geeignet. Daher behilft man sich seit der Erbauung mit Dachpappenschindeln.¹⁵

DIE INFLATION VON 1923

Mit dem Ersten Weltkrieg und seinem immensen Finanzierungsbedarf wurden bereits 1914 die Weichen für die große Inflation von 1923 gelegt. Das Deutsche Reich musste seine Kriegskasse auffüllen und löste dies – mangels Alternativen – durch die Auflösung seit 1876 bestehender geldmarktpolitischer Instrumente. Die Geldmenge wuchs zwischen 1914 und 1918 um das 10-fache an, während die Großhandelspreise nur um den Faktor 2,4 und der Dollarkurs um das 1,8-fache stiegen. Die Loslösung der Mark vom Goldstandard sowie staatliche Regulierungsmaßnahmen und Höchstpreisverordnungen zeigten sich als fatale Eingriffe in das Gleichgewicht der Märkte. Nach dem Kriegsende gelang es der deutschen Wirtschaft – geschwächt durch Gebietsabtretungen und hohe finanzielle Verpflichtungen – nicht, den aufgeblähten Geldbestand wieder abzubauen. Vielmehr waren immense Ausgaben für die Demobilisierung der Soldaten, steigende Sozialleistungen und die im Vertrag von Versailles vereinbarten und 1921 fixierten Reparationszahlungen zu stemmen. Die junge Weimarer Republik war hoch verschuldet, die Geldmenge wurde weiter erhöht, um zumindest die laufenden Zinsen zahlen zu können.

Weltwirtschaftliche wie binnenwirtschaftliche Faktoren ließen die Inflationsspirale ab 1921 immer schneller drehen. 1923 wurden Geldscheine mit einem Nominalwert von 100 Billionen Mark gedruckt, dennoch brauchte es weiterhin Zahlungsmittel wie Inflations-

15 Quelle: Technische Beschreibung des Hauses von Bauingenieur Jan Starszynski, gegenwärtig (2023) Vorsitzender der „Trierer Kanufahrer“.

scheine und Notgeldscheine, um den immensen Wertverlust durch Hyperinflation abzubilden. Am 15. November 1923 setzte eine Währungsreform der Entwicklung ein Ende. Der deutsche Staat war damit zwar seine Kriegsschulden los, die Bevölkerung jedoch hungerte und hatte immense Vermögenswerte verloren. Mit der Reichsmark wurde im Oktober 1924 ein neues Zahlungsmittel eingeführt, das bis 1945 Bestand hatte.¹⁶

Der Bootshausbau mitten in der Inflationszeit war nun geprägt durch massive Finanzierungsprobleme und Verzögerungen:

- September 1922: Der Stadtrat beriet über ein weiteres Darlehen für das Bootshaus in Höhe von 100.000 M.
- 15. November 1922: Das Haus war im Rohbau fertig. In einem Brief von Dr. Schuh an Oberbürgermeister von Bruchhausen heißt es: „Für die meist von kleinen Trierer Handwerkern ausgeführten Arbeiten liegen ungedeckte Rechnungen in Höhe von 2 Millionen Mark vor.“ Zu den Verzögerungen schreibt er: „Hinzu kam noch, dass tatsächlich sehr langsam gearbeitet wurde. Der Grund hierzu lag neben zweimaligen Streiks in der geradezu katastrophalen Abwanderung der Bauhandwerker nach Luxemburg, wo die Leute Frankenlöhne bekamen.“ Die Gesamtkosten wurden auf vier Millionen Mark geschätzt. Dr. Schuh machte den Vorschlag, Fußbodenbretter zu verkaufen – man könne so 1.100.000 Mark Gewinn machen. Der Oberbürgermeister und Kommerzienrat Rautenstrauch waren dagegen und plädierten dafür, den „Bau unbedingt gebrauchsfertig“ zu machen. Sie schlugen außerdem vor, Stadt, Reich und FWG sollen gemeinsam die Kosten tragen.
- Dezember 1922: Der Bau ruhte wegen der Preissteigerungen.
- An der Jahreswende 1922/1923 kaufte die Stadt das Grundstück Flur 25 Nr. 202/17 für das Gymnasialruderhaus von den Vereinigten Hospitien, nachdem das Pachtverhältnis am 11. November 1922 gelöst worden war. Der neue Grundbucheintrag erfolgte am 13. Januar 23; der Kaufpreis in Höhe von 2.052,75 Goldmark wurde am 20.2. 23 zur Zahlung angewiesen.
- 25. März 1923: Die Städtische Sparkasse Trier stellt einen Schuldschein über vier Millionen Mark aus.
- 26. April 1923: Der Bau ruhte. Die notwendigen Kosten werden auf ca. 10.000.000 Mark beziffert.
- 3. Dezember 1923: Peter Oberbillig, Inhaber eine Baugeschäfts in Trier-Heiligkreuz (Arnulfstraße 31), beziffert die Restforderung auf 2.489,52 Goldmark. Eine Goldmark entsprach zu diesem Zeitpunkt 132,33 Papiermark. Er schrieb: „Meine Hauptarbeit war schon im Mai 1922 fertiggestellt.“ Wegen Verzögerung von Holzlieferungen habe er die Schlussrechnung erst im Oktober 1922 gestellt.
- 1923/24: Das Schülerbootshaus soll nach Wunsch der Stadt Eigentum des FWG werden. Hierzu müssten eine Immobilie Ecke Kapellen-Krausstraße aus dem Besitz des

16 Die Ausführungen zur Inflation steuerte Edith Hein bei, der ich hierfür sehr herzlich danke.

FWG¹⁷ an die Stadt gehen und das FWG müsse zusätzlich 6.000 Goldmark an die Stadt zahlen. Die Stadt würde dafür auf Darlehen und Grunderwerbssteuer verzichten. Das FWG hatte im Lauf der Zeit wohl die Federführung übernommen, weil es mit seiner Stiftung und dem Weinbau das finanzkräftigste der Trierer Gymnasien war.

- In einer Kostentabelle von 9. Januar 1924 („Der Stadtbaurat – Kosten der Fertigstellung des Schülerbootshauses Zurmayen“) mit 67 Einzelpositionen, darunter Türen, Schlösser und Beschläge, Rest- und Abschlagszahlungen, werden die Ausgaben auf eine Summe von 5.774 Goldmark (= 91.791.361.494 Papiermark) beziffert.
- 22. Mai 1924: Das FWG erstellt einen Mängelbericht.
- 29. August 1924: Im Stadtrat heißt es, dass lediglich noch „Restbauarbeiten“ zu erledigen sind.
- 17. September 1924: Die Stadt beschließt, das „in das Eigentum des FWG übergehende Bootshaus fertigzustellen“. Das FWG, das damit rechnete, Besitzer zu werden, wollte sonst bei Abzug der 6.000 Goldmark die Arbeiten selbst in Auftrag geben.
- Der Oberbürgermeister schrieb am 10. Januar 1925 an das „Reichsministerium für die besetzten Gebiete“ in Berlin, der Verein zur Förderung des Schülerruderns an den höheren Lehranstalten in Trier e.V. habe 1922 und 1923 ein großes Schülerbootshaus gebaut mit Beihilfen des preußischen Staats, der Stadt Trier und dem Verwaltungsrat des Staatl. Friedrich-Wilhelm-Gymnasiums, „auf einem von der Stadt Trier in Erbbaurechte überlassenen Grundstück“. Man bitte um Bezuschussung in Höhe von 6.140 Mark.
- Am 17. Februar 1925 lag die Antwort aus Berlin vor: Die Ministerien sind gegen die Übernahme durch das FWG und stellen 3.000 Mark zu Verfügung, falls Stadt die restlichen 3.140 Mark übernimmt. Die Stadt Trier signalisierte dazu am 6. November 1925 ihre Zustimmung und setzte einen monatlichen Erbbauzins von zehn Mark für die Schülerruderer fest. Dieser Erbbauzins von 120 Mark jährlich entfiel ab November 1926, da die Stadt allen Vereinen die Sportplätze nun unentgeltlich überließ.

Das Bootshaus wurde also nicht Eigentum des FWG. Die Mappe im Stadtarchiv endet 1926 ohne Hinweis auf die Einweihung oder Inbetriebnahme des Hauses durch die Ruderer. Ein aufschlussreicher Hinweis findet sich in einer Kostentabelle des Architekten Brand vom November 1921: „Wenn das Obergeschoß des Hauses vorläufig nicht ausgebaut wird, so kommen nachverzeichnete Arbeiten vorläufig in Wegfall.“ Genannt werden Türen, Fußboden, Bretterwände, Toiletten. Das Haus war 1925 wohl nur halb fertig und es wurde nur die Bootshalle genutzt. Auch das im November 1922 genannte Vorhaben, Fußbodenbretter zu verkaufen, legt diese Vermutung nahe.

17 „... Bevor 1931 der Vertrag der Stadt Trier mit den vier höheren Schulen über die Benutzung der neuen Sportanlage D'ham geschlossen wurde, stand an der Kapellen- und Krausstraße ein Sportplatz auf schuleigenem Grundstück zur Verfügung.“; vgl. Festschrift 400 Jahre FWG.

In den Jahresberichten der Trierer Gymnasien FWG, KWG und HGT ist in den 1920er Jahren stets ausführlich von den Rudervereinen der Schulen die Rede. Betreuende Lehrer und Trainer der RGT werden erwähnt, außerdem Wanderfahrten, Regatten und Kilometerleistungen von vielfach über 1.000 km pro Ruderer und Jahr. Es fällt auf, dass das Gymnasialruderhaus in den Texten nicht genannt wird. Die Rudergesellschaft RGT stellt ihre Vereinsgeschichte in den Festschriften „75 Jahre Rudergesellschaft Trier“ (1958) und „100 Jahre RGT“ (1983) ausführlich dar, auch mit Erwähnung der Schülerrudervereine. Das benachbarte Schülerbootshaus aber kommt seltsamerweise nie zur Sprache.

1927/28 aber heißt es über die Renovierung oder die Fertigstellung des Hauses im Jahresbericht des FWG: „Das in der Inflationszeit gebaute und schon ziemlich auffällige Bootshaus der Schülerrudervereine an den höheren Lehranstalten Triers konnte durch besondere Zuwendung von reichlichen staatlichen und städtischen Mitteln wiederhergestellt werden und bietet nun den Booten der drei Gymnasialrudervereine eine prächtige Unterkunft.“ Und auch der Jahresbericht 1927/28 des KWG berichtet, „daß es durch Spenden ermöglicht wird, ... auch das Bootshaus der vereinigten Trierer Schülerrudervereine mit staatlichen und städtischen Mitteln einem gründlichen Umbau zu unterziehen, so daß es wohl als das schönste Bootshaus des Rheinlandes gelten kann.“¹⁸

DIE JUGENDHERBERGE

Heute stehen Bootshaus und Jugendherberge einträchtig nebeneinander. Das war nicht immer so. Kurz nach der mutmaßlichen Vollendung 1927/28 wurde das Bootshaus Teil der Trierer Jugendherberge, 1937 drohte ihm sogar der Abriss zugunsten einer großen nationalsozialistischen Jugendherberge. Hier eine kurze Chronik zum spannungsreichen Verhältnis:

- 1921 berichtet die Landeszeitung von der Gründung der Ortsgruppe Trier des Verbands für deutsche Jugendherbergen.
- 1929 bestand immer noch keine Trierer Jugendherberge, aber es gab Provisorien auf Speicherräumen der Irminen- und der Deworaschule. Die Jugendherberge Schneidershof war im Bau, und zur Nutzung des Schülerbootshauses als Jugendherberge hieß es in der Zeitung: „Die Räume eignen sich zwar sehr gut, aber den jungen Ruderern wird der nötige Platz zum Umkleiden genommen. Es ist daher sehr zu begrüßen, dass die Stadt das Kaffee-Restaurant „Schneidershof“ in eine Jugendherberge umbaut.“

¹⁸ Bernd RAUSSEN: 175 Jahre Kaiser-Wilhelm-Gymnasium, Max-Planck-Gymnasium. Jubiläumsschrift zur Geschichte der Schule, Trier 1997.



Abb. 15: Bootshaus 1936, immer noch allein auf weiter Flur.

- 4. Mai 1930 Eröffnung der Jugendherberge Schneidershof, einer früheren recht beliebten Gastwirtschaft. Neben dem Haus stand eine Freilichtbühne.
- 1931: Schon zeigte sich, dass die neue Jugendherberge Schneidershof zu klein war; eine zweite Einrichtung in der 161er-Kaserne Trier-West kam hinzu. Der Schneidershof sollte erweitert werden und das Bootshaus blieb Filiale: „... während die Herberge im Schülerbootshaus fast ausschließlich von Wasserwanderern besucht wird.“
- 12. Nov. 1931: Die neue Herberge Trier-West hatte das Jahr über 4.922 und das Schülerbootshaus 1.984 Besucher. Spitzenreiter war Schneidershof mit 12.247 Besuchern¹⁹.
- Statistik der Bootshaus-Übernachtungen im beginnenden Nationalsozialismus: 1934 wurden 1.736 Übernachtungen verzeichnet, 1935 waren es 4.944 und 1936 etwa 2.000 Übernachtungen.
- 1936: Der Ton der nationalsozialistischen Machthaber gegenüber den Vereinen wurde rauer. Das Exzellenzhaus sollte zusätzlich eine Jugendherberge werden, und der Trierer Verkehrsdirektor Wilhelm Bracht schlug vor, das Schülerbootshaus ganz („mit Ausnahme vielleicht eines Teils der Bootshalle“) zur Jugendherberge zu machen und den Verein zur Förderung des Schülerruderns aufzulösen.
- 1937: Das Problem verschärfte sich, weil am Schneidershof eine Hochschule für Lehrerbildung gebaut werden sollte und die Jugendherberge dort schließlich 1938 abgerissen wurde.
- 1937 verfügte der Schneidershof über 139 Betten, das Schülerbootshaus über 108 und das Exzellenzhaus über 200. In diesem Jahr kamen die Gäste noch aus ganz Europa, Spitzenreiter war Großbritannien mit über 1.000 Besuchern, die USA sind in der Statistik mit 78 Besuchern vertreten. Die Jugendherberge in der 161er-Kaserne bestand nicht mehr, weil dort der Freiwillige Arbeitsdienst (F.A.D.) die Räume belegt hatte.²⁰

¹⁹ Artikel im Trierischen Volksfreund.

²⁰ Trierische Landeszeitung v. 13. Oktober 1932: „Als Lager für die größte Gruppe, nämlich das „Katholische Heimatwerk“, ist die bisherige Jugendherberge in der städtischen Kaserne ... vorgesehen.“



Abb. 16: Unten links die in NS-Zeit gebaute Jugendherberge.

Bei einer Besprechung mit Gauleiter Gustav Simon im Oktober 1937 „wurde eine Einigung dahingehend erzielt, dass an die Stelle des jetzigen Schülerbootshauses unter der Benutzung des anliegenden Geländes der Neubau der Jugendherberge kommen soll“. Selbstverständlich wehrten die Ruderer sich und forderten als Ersatz in der neuen Jugendherberge eine gleich große Bootshalle mit Grundriss 20 mal 17 Meter und 3,20 Meter Deckenhöhe. Die Rede ist dabei auch von Motorbooten der Trierer Marine-Hitlerjugend, die im Schülerbootshaus untergebracht seien und für die Platz in der neuen Jugendherberge sein müsse. Doch die Aufregung war umsonst, denn die Stadt baute die Jugendherberge südlich des Exzellenzhauses. Der langgestreckte Bau mit zahlreichen Dachgauben wurde erst während des Krieges fertig. Danach war er bis 1999 Teil des Quartiers Feuvrier, der Gendarmerie der französischen Garnison, und musste erst vor wenigen Jahren der neuen Hotel- und Wohnanlage entlang der Mosel weichen.

Um der Jugendarbeitslosigkeit zu begegnen, hatte die Regierung 1931 den „Freiwilligen Arbeitsdienst (F.A.D.)“ eingeführt. Parteien, Kirchen, aber auch Reichswehr oder „Stahlhelm – Bund der Frontsoldaten“ leiteten die einzelnen Arbeitslager. Wie die Trierische Landeszeitung vom 13.10.1932 schreibt, waren für „Stahlhelm“ und die nationalsozialistische Gruppe die Jugendherberge im Schülerbootshaus Zurmaien „in Aussicht genommen“.²¹

²¹ Adolf WELTER: Der Freiwillige Arbeitsdienst in Trier; in Neues Trierisches Jahrbuch 59/2019, S. 201–206; vgl. dazu auch die Artikel aus dieser Zeit in der Trierischen Landeszeitung im Stadtarchiv.

TRIERER MARINE-HITLERJUGEND

Um der ständigen Beeinflussung durch die NS-Propaganda zu entgehen, meldeten sich viele Trierer Jugendliche bei der Marine-HJ, der Flieger-HJ, der Feuerwehr-HJ oder der Motor-HJ. Die Marine-HJ, die in Wiltingen sogar über ein Schulungszentrum verfügte, hatte ihr Trierer Hauptquartier im Schülerbootshaus.²² Dass Motorboote der Marine-HJ im Bootshaus gelagert waren, ist belegt. Auch die Festschrift des Hindenburg-Gymnasiums aus dem Jahr 1959 berichtet über den Einfluss der HJ: Die jungen Gymnasialrunderer gingen lieber zur RGT, um vor der Propaganda Ruhe zu haben. Die Nutzung des Bootshauses durch Jugendherberge, Marine-HJ und Freiwilligen Arbeitsdienst wird den Ruderbetrieb zunehmend erschwert haben. Während des Krieges kam das Rudern weitgehend zum Erliegen. Immerhin: Das Schülerbootshaus überlebte den Zweiten Weltkrieg ohne Schäden.



Abb. 17: Kaffee und Kuchen unter Palmen auf dem Weißhaus, Bootshaus und RGT im Hintergrund.

22 Freundliche Mitteilung von Adolf Welter, Euren.

NACH 1945: NUTZUNG ALS KAUFHAUS UND AUTOWERKSTATT

Nach Kriegsende wurde 1945 das Schülerbootshaus durch die Franzosen als Besatzungsmacht beschlagnahmt. In der Direktive Nr. 23 des Kontrollrats der Alliierten Kontrollbehörde vom 17. Dezember 1945 über die Beschränkung und Entmilitarisierung des Sportwesens in Deutschland wurde allen vor der Kapitulation in Deutschland bestehenden sportlichen, militärischen oder paramilitärischen athletischen Organisationen (Klubs, Vereinigungen, Anstalten und anderen Organisationen) jede Betätigung untersagt und ihre Auflösung bis zum 1. Januar 1946 verfügt.²³ Hiervor waren auch die Schülerrudervereine betroffen. Was in den fünf Jahren bis 1950 im Bootshaus geschah, liegt teilweise im Dunkeln. Alte Paddler erzählen, das französische Militär habe in der Bootshalle eine provisorische Reparaturwerkstätte für Fahrzeuge eingerichtet, samt einer Montagegrube, um Arbeiten unterhalb eines Fahrzeugs machen zu können. Später habe es dann in den Quartiers Feuvrier eine richtige Autowerkstatt gegeben.²⁴

Noch kurioser ist die Nutzung als Kaufhaus. Der Unternehmer Adolf Hägin hatte in den 1930er Jahren auf sehr zweifelhafte Weise das jüdische Kaufhaus Erwege in der Fleischstraße 62 übernommen. Das Haus war im Zweiten Weltkrieg schwer beschädigt worden. Im Jahr 1948 bezog Hägin ein neues Geschäft in der Simeonstraße; später wurde daraus der Kaufhof und noch später die Galeria Kaufhof. Das Haus in der Simeonstraße wurde 1950 erweitert. Dazu erschien in der Trierischen Landeszeitung vom 28./29. Oktober 1950 ein ganzseitiges Inserat, in dem zu lesen war: „Nach dem Krieg fand das Unternehmen unter der Leitung seines Inhabers eine vorläufige Unterkunft im Bootshaus Zurmaien. Es wurde zunächst vorwiegend zur Deckung der Ansprüche der Besatzungsmacht in Anspruch genommen, was aber sehr bald gestattete, sich wieder in die Versorgung der Bevölkerung, die nach Trier zurückkehrte, einzuschalten.“²⁵

DIE TRIERER PADDELVEREINE

Die Zeitschrift „Kanusport“ des Deutschen Kanuverbands fand 1926 lobende Worte über den „jungen“ Trierer Kanuclub, der sein Bootshaus in St. Medard hatte. Dieses später noch oft erwähnte Anwesen war bei Moselkilometer 195,3 in der Nähe des einstigen Café Dötsch.

23 Amtsblatt des Kontrollrats in Deutschland 1946 Nr. 3 v. 31.1.1946 S. 49.

24 Auch der Heimatforscher Adolf Welter erinnert sich an die Reparaturwerkstatt im Bootshaus.

25 Frdl. Mitteilung v. Jutta Albrecht, die 2008 an der Universität Trier eine (unveröffentlichte) Staatsexamensarbeit zum Thema „Die Arisierung der jüdischen Gewerbebetriebe im NS Regime“ anfertigte. Quelle für Handelsregistereintrag und Umzug in die Simeonstraße: Trierische Landeszeitung vom 28.10.1950.

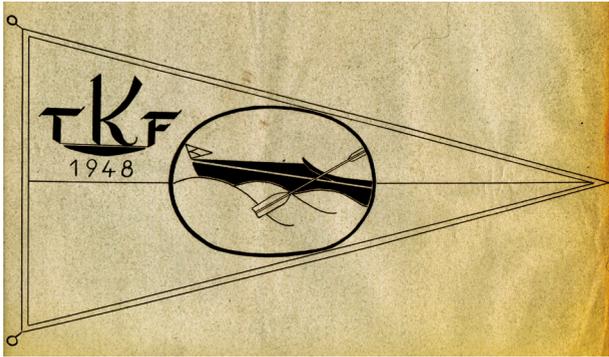


Abb. 18: Erster, nicht realisierter Wimpelentwurf.



Abb. 19: Logoentwurf für Bootshausbau.

Heute steht dort das neue Pegelhaus. Wie überall organisierten sich auch in Trier die Paddler also erst Jahrzehnte nach den Ruderern. Am 1. Juni 1938 verlegte der Kanuclub sein Haus an die linke Moselseite nach Trier-West, zu Moselkilometer 193,5. Gleichzeitig bestand noch ein „Kanuheim“ in der Luxemburger Str. 61²⁶ sowie das „Kanu-Heim des RB-Turn- u. Sportvereins“²⁷ bei Kilometer 194, auch am linken Ufer. Dieses Grundstück übernahm 1949 der Ruderverein „Treviris“ und besitzt es bis heute. Auch andere Sportvereine, so etwa der Postsportverein, hatten Kanuabteilungen. Der Maler Hans Dornoff (1899–1972) betrieb vor dem Krieg das „Heim Römerbrücke“ an der Luxemburger Straße 9, eine bei Wanderpaddlern beliebte Station in einem heute noch erhaltenen Fachwerkhäuschen flussaufwärts der Römerbrücke am linken Ufer.²⁸ Ein Zeltplatz fand sich gleich nebenan, und das Bootshaus war zugleich Vereinsheim der von Dornoff gegründeten „Paddler-Gilde 1930“. An der Mauer zur Mosel hin stand „DKV Bootshaus Dornoff“. Nach seiner Kriegsgefangenschaft kehrte Dornoff zurück nach Trier und wechselte in das „Kanuwanderheim Trier, Martinsmühle“ bei Kilometer 191,8. Diese 1963 abgerissene Martinsmühle, bei den Trierern auch bekannt als „Hubberschwillersche Mühle“, war über einen Steg mit der Moselinsel verbunden, auf der es einen großen Zeltplatz für Kanuten gab.

Bei Kriegsende waren alle vier Trierer Kanu-Bootshäuser entweder beschädigt oder zerstört.²⁹ Auch der Kanuclub Trier wurde wie die anderen Sportvereine durch alliiertes Kontrollratsgesetz aufgelöst. Drei Jahre nach der oben genannten Direktive vom 17. Dezember 1945 wurde am 29. Dezember 1948 mit Genehmigung der französischen Militärregierung der Verein „Trierer Kanufahrer 1948 e.V.“ gegründet.

²⁶ Adressbuch von 1936, dort heißt es „Pension Wassersportlerheim“. Am Haus selbst stand „Kanuheim“; frdl. Mitteilung v. Philipp Münchmeyer, Ruderverein Treviris.

²⁷ RB = Reichsbahn. Aus dem Verein ging der Eisenbahn-Turn- und Sportverein Trier 1926 e.V. hervor.

²⁸ Zu Dornoff vgl. Matthias WEILAND: Zum Gedächtnis an Hans Dornoff – den Trierer Maler „im Boot“, in: Neues Trierisches Jahrbuch 30/1990, S. 157–162.

²⁹ Zs. Kanusport 1949, den Artikel schrieb der Vorstand der TKF 1948 e.V.

Zu Beginn gab es 16 Mitglieder; im November 1949 waren es schon 50, meist ehemalige Paddler des KC Trier. Als vorläufiges Bootshaus pachtete man vom Finanzamt Trier einen Kellerraum der früheren Städtischen Molkerei am linken Moselufer, in Nachbarschaft zum Schlachthof in der Aachener Straße 63; heute befindet sich hier die Europäische Akademie für Bildende Kunst e.V. Bald bot sich die Möglichkeit, in der Luxemburger Straße 45 ein kleines Bootshaus einzurichten und zu mieten. Langfristig plante der Verein aber den Bau eines eigenen Hauses.

TRIERER KANUFAHRER BEKOMMEN DAS ERDGESCHOSS

Die Wende erfolgte 1950. Das Stadtratsprotokoll vom 31. Januar nennt einen Titel „Einrichtung einer Jugendherberge im Schülerbootshaus“. Darin führt Oberverwaltungsrat Dr. Burmann aus, dass die Besatzung das Schülerbootshaus in der Maarstraße freigegeben habe. Das Jugendherbergswerk wolle im ersten Stock des Hauses eine Jugendherberge mit rd. 60 Betten einrichten. Die Bootshalle solle an den Kanuverein vermietet werden. Die Herrichtung des Gebäudes und der Einrichtung erforderten rd. 11.000 DM, die mit Zustimmung des Jugendherbergswerks aus der Mieteinnahme für die von der Besatzung genutzte neue Jugendherberge³⁰ gedeckt werden können. Das Schülerbootshaus solle

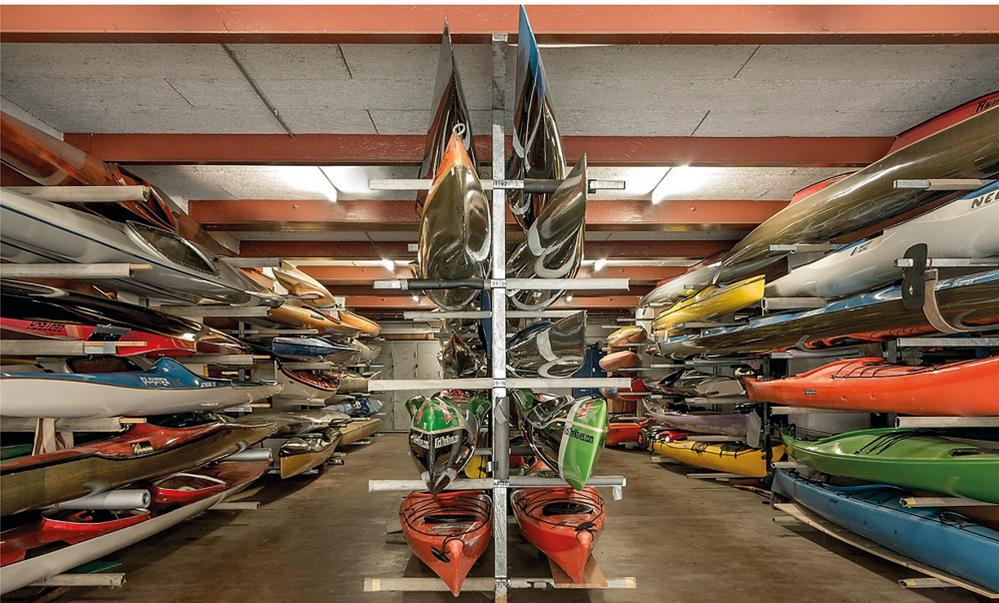


Abb. 20: Blick in die Bootshalle heute, 2023.

30 Gemeint ist Quartier Feuvrier, s.o.

dem Herbergswerk unentgeltlich überlassen werden. Ratsmitglied Lehnart hielt die vom Kanuverein zu zahlende Miete von monatlich 50 DM für viel zu niedrig. Er schlug eine Monatsmiete von 80–90 DM vor. In der nächsten Sitzung beschloss der Stadtrat das Vorhaben; es blieb bei der Miete von 50 DM.

In der Zeitschrift „Kanu-Sport“ des Deutschen Kanuverbands DKV erschien 1950 deutschlandweit ein von Wilhelm Heinrich unterzeichneter Hinweis: „Trierer Kanufahrer 1948 e. V. Der Verein übernahm das Groß-Bootshaus Zurmaien Trier, das Platz für 120 Boote bietet und [einen] Wirtschaftsbetrieb unterhält. Das Bootshaus hat eine direkte Anfahrt und ist vom Hauptbahnhof in 15 Minuten erreichbar. Am 8. Januar starteten 19 Kameraden mit 13 Booten zu einer Sauerfahrt ab Ralingen und eröffneten damit die diesjährige Paddelsaison.“

Und ein Brief des Kayak Club Luxemburgois vom 17. Januar 1951 an die Trierer Sportsfreunde war adressiert mit „An Trierer Kanufahrer 48, Schülerbootshaus, Trier“. Die Kanufahrer hatten nun zwei Häuser zur Verfügung: Das frühere Gymnasialruderhaus mit der großen Bootshalle und das kleinere Anwesen in der Luxemburger Straße. Im Briefkopf hieß es nun jahrelang:³¹



Abb. 21: Verein mit zwei Adressen.

In der Korrespondenz mit anderen Kanuvereinen findet sich nun häufig der Begriff „Boots-haus in der Jugendherberge“. Obwohl es seit 1950 immer wieder Unstimmigkeiten gegeben hatte, schlossen sich 1954 die Trierer Kanufahrer mit der Paddler-Gilde Trier (PGT) zusammen. Prägend für die „Trierer Kanufahrer 1948“ in der unmittelbaren Nachkriegszeit war der 1907 in Trier geborene Hans Karl Schmitt³². Ab 1937 Lehrer am Hindenburg-Realgymnasium, wurde er im Krieg zur Deutschen Kriegsmarine eingezogen und hatte zuletzt den Rang eines „Kapitänleutnant zur See“. 1948 nahm er seinen Dienst am Max-Planck-Gymnasium auf, wo er bis zu seinem frühen Tod 1961 wirkte. Er unterrichtete die Fächer

³¹ Die Maarstraße ging früher bis zur Mosel. Erst nach ihrer Teilung durch die Neue Zurmaier Straße bekam der moselseitige Teil den neuen Straßennamen „An der Jugendherberge“. Maarstraße 148 entspricht also der heutigen Adresse „An der Jugendherberge 2“.

³² Quellen zu Hans Karl Schmitt: Daubach, Karl: Nekrolog in „Neues Trierisches Jahrbuch“ 1962. Freundliche Auskünfte verdanken wir seinem Sohn Wolfdieter Schmitt, Hillesheim, Herrn Bernd Raussen, einem Kollegen Schmitts am Max-Planck-Gymnasium und Frau Margot John von den Trierer Kanufahrern.



Abb. 22: Hans Karl Schmitt.

Deutsch, Französisch und Englisch. Sein Spitzname „Pascha“ war in Schüler- und Lehrerkreisen ebenso gebräuchlich wie bei den Paddlern. Er war erster Vorsitzender der Trierer Kanufahrer von 1950 bis zu seinem Tod. Seinem Verhandlungsgeschick war zu verdanken, dass schon früh luxemburgische Vereine an den Trierer Kanu-Regatten teilnahmen und sich die Beziehungen zu den saarländischen Vereinen – das Saarland stand nach dem Krieg zunächst unter französischer Verwaltung – normalisierten. 1954 wurde Schmitt Vorsitzender des Trierer „Stadtverbandes für Leibesübungen“.

Was wurde aus den Ruderern? Warum wurde das Haus nach dem Zweiten Weltkrieg nicht wieder Schülerbootshaus für die Ruderer der Trierer Gymnasien? Das bleibt letztlich unklar. Der Verein zur Förderung des Schülerruderns an den höheren Lehranstalten in Trier

e.V. formierte sich laut Protokollbuch erst im Dezember 1952 wieder. Wahrscheinlich war es so, dass der gewiefte Strategie Hans Karl Schmitt mit seinen guten Verbindungen in die Stadtverwaltung schon vor 1950 die Weichen zugunsten der Kanufahrer stellte. Die Ruderer jedenfalls trauerten dem Haus nach und betonten der Stadt Trier gegenüber immer wieder den Anspruch auf eine Unterkunft für ihren Verein. Erst am 1.12.1959 wurde den Schülerruderern eine neue Bleibe in einer Remise des Exzellenzhauses neben dem Nordbad übergeben. Dieses Haus mussten sie 1970 allerdings schon wieder räumen.

Aus den Vorstandsprotokollen der Ruderer heißt es dazu:

- 29.3.1957: „Vor Beginn der Sitzung wurde die Halle vor dem Freibad besichtigt, die als Ersatz für das Schülerbootshaus in Frage kommt. ... Der Verein verzichtet auf die Anrechte am Schülerbootshaus, wenn sich die Stadt verpflichtet, die Halle vor dem Freibad Trier-Nord baulich etwas zu verändern.“
- 1.12.1958: „... den Schülerrudervereinen wieder zu einem Bootshaus zu verhelfen als Ersatz für das vom Kanu-Verein belegte Haus.“
- 7.12.1972: „Es wurde angeregt, der neue Vorstand möge bei der Stadtverwaltung Trier vorstellig werden, um den alten Anspruch aufrecht zu erhalten, der aus der Abgabe des alten Schülerbootshauses herrührt.“
- Schließlich war noch am 16.12.1975 von der „Abtretung des Alten Bootshauses“ die Rede.

1959, als nebenan die heutige Jugendherberge vollendet war, endete die Ära der Jugendherberge im Alten Schülerbootshaus. Am 4. November 1959 (Datum des Grundbucheintrags) schließlich kauften die Trierer Kanufahrer 1948 e.V. das Haus, das bis dahin im Besitz der Stadt Trier



Abb. 23: Clubraum 2023.

gewesen war. Zwischen 1976 und 1978 erfolgte ein Umbau. Es entstand der größere Balkon mit neuer Treppe. Die Sanitäranlagen im Obergeschoß wurden erneuert und die Elektrik auf den neuesten Stand gebracht. Auch kam eine Treppe in den zweiten Stock dazu anstelle der alten Dachbodenleiter. Ohne ständige Investitionen kommt das hundertjährige Haus nicht aus: In den letzten Jahrzehnten wurden eine neue Heizung und neue energiesparende Fenster eingebaut. Kürzlich wurde das große Dach neu gedeckt – mit Dachpappenschindeln, ähnlich den ursprünglichen „Ruberoid“-Platten. Die Trierer Kanufahrer müssen die Instandhaltung ebenso finanzieren wie Neuanschaffungen für den Sportbetrieb. So schön das Bootshaus auch



ist – die teure Erhaltung ist und bleibt für den Verein eine große Herausforderung. Die „Trierer Kanufahrer“ mit über 200 Mitgliedern bieten heute ein aktives Vereinsleben und sind im Wander-, Wildwasser-, Renn-, Jugend- und Behindertensport aktiv.³³

Abb. 24: Vorbereitung zum Training.

33 Aktuelle Informationen unter: www.kanufahrer.de.

NACHTRAG

Einziges Relikt aus der Zeit als Gymnasialruderhaus ist bis heute das Kriegerdenkmal an der Frontseite des Bootshauses

Auf der Tafel steht die Inschrift



DEM ANDENKEN
UNSERER AUF DEM
FELDE DER EHRE
GEBLIEBENEN
KAMERADEN
DER A.H.V. DES G.R.V. AM K.W.G.³⁴
1914 ✠ 1918

Abb. 25: Gedächtnistafel am Bootshaus.

Zu der Entstehungszeit der Tafel gab es den Alt-Herren-Verband des Gymnasialrudervereins. Wohl zeitgleich ist für die damalige Notunterkunft des KWG in der Bruchhausenstraße 19a ein großes Kriegerdenkmal in ähnlichem Stil geschaffen worden. Das Gymnasialgebäude in der Sichelstraße (heute MPG) war bis 1930 beschlagnahmt und diente als Lycée français. Nach der Rückgabe wurde das Denkmal in die Sichelstraße verbracht und befindet sich heute im Treppenhaus vor der Aula. Gefertigt wurde es von dem Trierer Werkkunstschulprofessor August van der Velde (1870–1958). Denkbar ist, dass auch die Tafel am Bootshaus von ihm stammt.

LITERATURHINWEISE

100 Jahre Rudergesellschaft Trier (1883–1993), hrsg. v. Rudergesellschaft Trier 1883 e.V., Trier 1983.
CÜPPERS, Heinz: Die Vereinigten Hospitien in Trier, hrsg. von Hans und Mechthild Pilgram, Trier 1980.

³⁴ AHV = Alt-Herren-Verband, GRV = Gymnasialruderverein, KWG = Kaiser-Wilhelm-Gymnasium.

Festschrift 400 Jahre Friedrich-Wilhelm-Gymnasium Trier, hrsg. v. Jakob SCHWALL, Trier 1961.

Festschrift 425 Jahre Friedrich-Wilhelm-Gymnasium Trier, Friedrich-Wilhelm-Gymnasium Trier (Begleitbuch zur Ausstellung im Domkreuzgang), Gesamtedaktion: Guido GROSS, Trier 1986.

Festschrift zum 75jährigen Bestehen der Rudergesellschaft Trier 1883 e.V., hrsg. v. d. Rudergesellschaft Trier, Trier 1958.

Staatliches Hindenburg-Gymnasium. Festschrift zum Einzug in das neue Schulgebäude, hrsg. v. Karl ZENGERLE, Trier 1959.

Zukunft braucht Herkunft. Festschrift 450 Jahre Friedrich-Wilhelm-Gymnasium Trier, hrsg. v. Verein der Ehemaligen des Friedrich-Wilhelm-Gymnasiums in Trier e.V., redaktionelle Leitung: Arnt FINKENBERG, Trier 2011.

Abb. 26: Das Bootshaus im Jahre 2023. Rechts der Neubau (1964) der Rudergesellschaft, hinter dem großen Baum eine Villa der „Siedlung Zurmayen“ und links vom Bootshaus die Jugendherberge.



ARCHIVALIEN

STADTARCHIV TRIER:

Schülerbootshaus, Signatur: 29/T 0244 (Tb 29/244)

Jugendherberge Trier, Signatur: NL Laven/2348

Städtische Jugendherberge Trier, Signatur: Sam/160 / 2

Projekt des Umbaus des Exzellenzhauses (Zeughausstraße 47) in eine Jugendherberge,
Signatur: Tb 60/437

Errichtung des Hitlerjugend (HJ)-Heims Trier-Nord in der Zurmaierner Straße,
Signatur: Tb 60/690

Protokolle des Haupt- und Finanzausschusses 1950, Signatur: Tc 6/101

Errichtung des Pumpwerks St. Marien der Stadtkanalisationsanlage, Signatur: Tb 60/245

Schneidershof, Signatur: NL Laven/4059

Jugendherberge Schneidershof, Umbaupläne, Signatur: Tb 33/217



Architektenwettbewerbe zur Erlangung von Entwürfen für die neue Jugendherberge, die Grenzlandschule der Deutschen Arbeitsfront (DAF) und das HJ-Heim Trier-Nord.

Signatur: Tb 60/692

Protokolle des Haupt- und Finanzausschusses 1954, Signatur: Tc 6/106

Sammlung Adolf Welter: Weißer Ordner Nr. 10 und Gelber Ordner Nr. 4

Depositum Friedrich-Wilhelm-Gymnasium. Bestell-Signatur FWG/113 (Protokollbuch des Vereins zur Förderung des Schülerruderns an den höheren Lehranstalten für Knaben in Trier e.V.)

Freiwilliger Arbeitsdienst F.A.D. Best.-Signaturen 183, 558, 3613

ARCHIV DER TRIERER KANUFAHRER

BILDNACHWEIS

Handelsverband Region Trier: 9

Herbert Maas: 1, 8, 10, 11, 12, 20, 23, 25, 26

Rudergesellschaft Trier: 7

Stadtarchiv Trier mit Sammlung Welter: 3, 4, 5, 6, 13, 14, 15, 17

Stadtwerke Trier: 2

Trierer Kanufahrer: 18, 19, 22, 24

Trierische Rundschau: 16

Für freundliche Auskünfte danke ich Jutta Albrecht, Philipp Münchmeyer, Adolf Welter, Lehrern der Trierer Gymnasien sowie alten – z.T. schon verstorbenen – Mitgliedern der „Trierer Kanufahrer“.