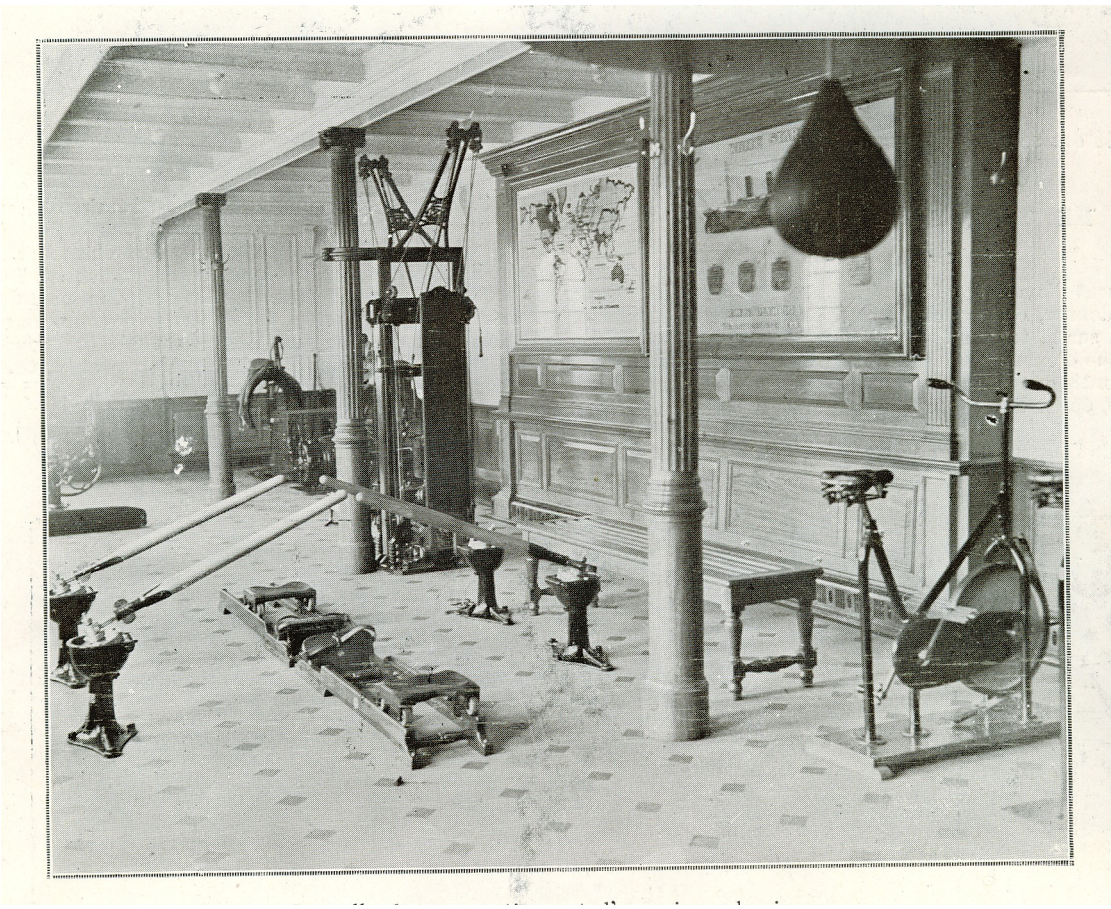
Titanic
Deutsche Firma liefert die Geräte für den Fitness- und Wellnessraum an Bord

Um ihren Passagieren eine „methodische Durcharbeitung ihres Körpers während einer bewegungsarmen längeren Seereise zu ermöglichen“, hatten die großen Schifffahrtsgesellschaften Deutschlands, Frankreichs und Englands auf ihren modernen Schiffen sogenannte „Schiffsturnhallen“ eingerichtet. Die Fitnessgeräte stellte die Wiesbadener Firma ROSSEL, SCHWARZ & CO.

Als das französische Wochenmagazin “L´Illustration“ in seiner Ausgabe vom 20. April 1912 einen fünfseitigen Bericht über die „Katastrophe der Titanic“ veröffentlichte, widmete es eine illustrierte Seite nochmals dem Luxus und Komfort dieses bekannten Passagierschiffes. Neben der Suite mit Schlafzimmer und Salon vom Preis von 22.000 Franc pro Überfahrt, dem „Pariser Cafe“ mit seinem leichten Mobilar und der Veranda des „Five o´clock“-Teeraums verbildlichten auch zwei Fotos des Fitnessraumes den Luxus des Schiffes.



Das eine Foto zeigt im Vordergrund einen geräumigen „Gymnastikraum“ mit einer Trockenruderbank, ein Standfahrrad und einen von der Decke hängenden Punchingball zum Boxen. Im Hintergrund wartet ein Gerät zum Gewichteheben und ein mechanischer Reitsattel, eine Art eines gesitteten Rodeogerätes. Der Raum ist mit Bodenkacheln in Karomuster ausgelegt, eine hohe verglaste Holzvitrine mit Informationstafeln der WHITE STAR Schiffsgesellschaft schmückt eine Wand.

Das andere Foto zeigt ein Reitvergnügen im geschlossenen Raum. Ein weiblicher Passagier in langem Rock, mit hübschen Hut auf zurückgestecktem Haar sitzt fixiert in den Steigbügeln auf einem „elektrischem Sattel“ und genießt die Bewegungen des Trabs und Galopps, die ein elektrischer Motor unter ihr hervorbringt.

All diese Übungsgeräte kamen aus deutscher Produktion der Firma ROSSEL, SCHWARZ & CO.. Diese in Dotzheim bei Wiesbaden angesiedelte Firma hatte damals das Monopol über die Geräte, die der „Gesundung des menschlichen Körpers“ dienten. Die Firmengründer Joseph Rossel und Max Berger verstanden es bald durch Aufkäufe ähnlicher Firmen in Schweden und Österreich, eine Marktstellung ohne Konkurrenz auf diesem Gebiet auszubauen. In den Werkstätten produzierten um die Jahrhundertwende rund 120 Arbeiter die „heilgymnastischen und orthopädischen Apparate“, die auf den damals bekannten Industrieausstellungen in Berlin (1899), Paris (1900), Bromberg (1902), Lemberg (1907) und Rom (1909) höchste Auszeichnungen und Goldmedaillen erhielten. Natürlich standen diese Geräte der „Heilgymnastik“ in den berühmten Sanatorien Europas, aber auch Großunternehmen wie Krupp und Höchst bestellten diese Geräte für die Nachbehandlung der Arbeitsunfälle ihrer Arbeiter. Auch Könige, Fürsten und andere hohe Aristokraten, Persönlichkeiten aus Wissenschaft und Finanz trieben zu Hause Muskelarbeit. Kaiser Wilhelm II., der Schah von Persien und der König von Siam erwarben die Kraft- und Ausdauergeräte der Wiesbadener Firma ROSSEL, SCHWARZ & Co. und machten sich rückenfit.
Die Muskelübung bestand nach Herstellerbeschreibung darin: „Der Widerstand, den die Muskeln zu bewältigen haben, wird durch den belasteten Hebelarm des Apparates dargestellt. Solche Muskelübungen, die den Kräften des Gymnastizierenden subjektiv angepaßt werden, sind nicht nur für das Muskelgewebe vorteilhaft, dessen krankhafte Veränderungen sie leicht beseitigen, sondern sie stärken auch das Nervensystem, beleben die Blutzirkulation und fördern die Funktionen vieler inneren Organe.“ Heutige Fitnessfirmen werben mit ihrem effizenten Krafttraining für ähnliche

medizinische Kräftigungstherapie.
Die Wiesbadener Firma hatte übrigens damals schon einen „motorisch betriebenen Massage-Apparat“ - einen Vorläufer der Massage- und Relaxsessel mit Knet-, Rollen und Shiatsu-Massage - entwickelt, der die „Knetungen und Pressungen“ durch Masseurhände nun maschinell ausführen konnte. Ob auch die Massagesessel an Bord der Titanic waren, geht aus den vorliegenden Quellen nicht hervor.

Dass die Passagiere der untergehenden Titanic dann selbst in ihren Rettungsbooten rudern mussten, ist die traurige Geschichte dieses Schiffsunglückes vor 100 Jahren.

Quellen:
L´Illustration, Journal Universel, Paris 20. April 1912, S. 313-317

Der Regierungsbezirk Wiesbaden, Industrie, Handel und Gewerbe, Berlin 1908-1912, ohne Seitenangabe

Die Weltkulturstadt, Zweiter Jahrgang, Heft 1, Wiesbadener Monatsschrift, Herausgeber Ludwig Anders, Wiesbaden 31.1.1912, S. 152-157

c Peter Heigl, 2012
www.peterheigl.de