Im Schülerboot durch das nordwestliche Deutschland.

Professor Dr. Bernhard Kuhse.

Seit zwölf Jahren, also etwa seitdem die Schulverwaltung den Wert des Ruderns als erziehliches Moment für die ihr unterstellte Jugend erkannt und trotz vielfacher Befehdung anerkannt hat, habe ich mit Lust und Liebe meine auf rudersportlichem Gebiet erworbenen Erfahrungen in den Dienst des Schülerruderns gestellt und praktisch, wie auch theoretisch nach besten Kräften für dasselbe zu wirken gesucht. Ich bin dieser Aufgabe um so lieber nachgekommen, als einerseits unter meinen älteren Kollegen nur sehr wenige anzutreffen sind, die auf eine ausreichend lange praktische Tätigkeit im Rudern zurückblicken können, andererseits von rudersportlicher Seite immer wieder der Versuch gemacht wird, die sonst wertvollen Erfahrungen der Herren im rudersportlichen Vereinsbetrieb auf das Schülerrudern zu übertragen ohne ausreichende Berücksichtigung aller mit dem Schulbetriebe zusammenhängenden Verhältnisse. Wie man ehemals übersah, daß die Ziele der militärischen Erziehung, die Bestrebungen der Männerturnvereine und des Schulturnens verschiedene sind, so möchte man auch jetzt die Aufgaben des Schülerruderns mit denen der Männerrudervereine auf eine Höhe stellen und übersieht dabei die Grenzen, die der Entwicklung des Schülerruderns durch die wesentlichen Aufgaben der Geistesbildung gesteckt sind. Nachdem ich in der Ostmark zehn Jahre als Leiter des Schülerrudervereins am Realgymnasium zu Bromberg gewirkt hatte, habe ich seit nunmehr zwei Jahren Gelegenheit gehabt, die Entwicklung des Schülerruderns in unserer Hauptstadt zu studieren. Wie ich über diese Entwicklung denke und welcher Reformen ich sie für dringend bedürftig halte, darüber will ich mich hier nicht ausführlich auslassen, sondern nur darauf hinweisen, daß infolge des von Seiner Majestät angeordneten alljährlichen Wettkampfes die Pflege des Rennruderns von Beginn an in den Vordergrund gedrängt wurde, und diese Verhältnisse, die ich bei meiner Übersiedelung als gegeben vorfand, auch mich gezwungen haben, ihnen Rechnung zu tragen. Wenn es nach einigen glücklichen Erfolgen des Rudervereins „Kaiser Wilhelm" nun auch dem Außenstehenden scheinen kann, als ob diese Seite des Schülerruderns in dem Vordergrunde meines Interesses stände, so bin ich doch der im Laufe der Jahre geklärten Ansicht, daß das Rennrudern für die Schüler aus vielerlei Gründen nur einen nebensächlichen Wert besitzen kann. Ausschlaggebend ist die Unmöglichkeit, das Rennrudern bei der zur Verfügung stehenden Zeit so zu pflegen, wie es geschehen müßte, wenn wirklich Ersprießliches geleistet werden soll. Nach meiner Ansicht wird die Teilnahme der Schüler an einem Wettrudern immer nur ein Leckerbissen bleiben, der dem Schüler von Zeit zu Zeit gereicht werden muß, und den ich ihm als Lohn und Entschädigung für die dem Rudern gebrachten Opfer an Zeit und Bequemlichkeit von Herzen gönne. Um diesen Leckerbissen aber

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

schmackhafter und bekömmlicher zu machen, halte ich eine Änderung des für das Schülerrennen vorgeschriebenen Bootstyps für dringend notwendig. Von ärztlicher wie von sportlicher Seite ist wiederholt darauf hingewiesen worden, daß der jetzige Typ für Schülerrennen zu schwer ist. Das Boot ist etwa 100 Kilogramm schwerer als ein von Erwachsenen gebrauchtes Rennboot. Man könnte sein Gewicht wesentlich herabsetzen, wenn man eine geklinkerte Renngig von 70 cm Breite wählen würde. Man hätte dann ein für eine eingefahrene Mannschaft immer noch hinreichend stabiles Boot, das zwar höhere Anforderungen an die Technik stellen, aber wesentlich leichter sein würde als die 95 cm breite Tourengig. Der Grund, die Schüler in diesem breiten, schweren Boot rennen zu lassen — man meinte, die Verhältnisse der Schülerrudervereine würden ihnen nicht gestatten zum Rennen einen besonderen Typ anzuschaffen, der für Wanderfahrten ungeeignet sei — ist schon lange nicht mehr stichhaltig. Der erst vor zwei Jahren gegründete Ruderverein „Kaiser Wilhelm" besitzt drei Boote und hat zwei Neubauten in Bestellung gegeben. Die vorgeschlagene Renngig würde zwar, wie gesagt, größere Anforderungen an die Technik der Schüler stellen, ohne jedoch jene Fertigkeit zu beanspruchen, die das eigentliche, rund gebaute Rennboot mit seiner Breite von 50 cm verlangt, zu deren Aneignung die den Schülern zur Verfügung stehende Freizeit nicht ausreicht. —

Wenn ich nun auch dem Rennrudern lebhaftes Interesse entgegen bringe und wünsche, daß dem Schüler der frische, fröhliche Kampf in einem geeigneteren Boote erhalten bleibe, so steht mir doch die Pflege der Wanderruderei wegen ihrer für die Erziehung der Jugend wahrhaft wertvollen Momente bedeutend höher. Bei dieser Bewertung will ich ganz absehen von all den erziehlichen Genüssen, die durch das Auge aufgenommen dem Geiste geboten werden, wenn der Schüler in seinem schlanken Boote die Flüsse und Seen seines engeren und weiteren Vaterlandes dank eigener Kraft durchmißt, absehen von dem Hochgefühl, das seine Brust schwellt, wenn er sieht, wie er durch eigene Kraft täglich 60 bis 80 Kilometer durchrudert und so schneller als der Wanderer sich vorwärts bewegt und doch nicht zu schnell, um nicht die stets wechselnden Eindrücke der Natur voll in sich aufnehmen zu können, wie das alles auch dem Wanderer, der sich der Eisenbahn oder irgend eines anderen Verkehrsmittels bedient, geboten wird. Was der Wander-Ruderei in meinen Augen einen hervorragenden erziehlichen Wert beilegt, sind die Aufgaben, die die Pflege derselben an die Körperkräfte, an die Ausdauer, an die Genügsamkeit, an die Unterordnung des eigenen Willen unter das allgemeine Wohl, an den kameradschaftlichen Sinn stellt. Von welchem Nutzen die Aneignung aller dieser Eigenschaften für den jungen Ruderer ist, dessen wird er sich voll bewußt werden, wenn er zur Fahne einberufen sich den Anforderungen und Anstrengungen des Militärdienstes gewachsen fühlen wird. Wer das vom gleichmäßigem Schlage der Ruderer getriebene schlanke Boot dahin fahren sieht, ist leicht geneigt, das Rudern für einen angenehmen, mühelosen Zeitvertreib zu halten, dessen Ausführung die Kräfte des Ruderers scheinbar nicht mehr in Anspruch nimmt als jede gewohnheitsmäßige körperliche Bewegung. Nur wer die eigene Erfahrung nicht scheut, weiß, welche Summe von gleichmäßig auf alle Muskeln und Sehnen des Körpers verteilter Energie der Ruderer im Laufe eines Tages auf der Tour auslöst. Nur wer gelegentlich einer Dauerfahrt mehrere Tage hintereinander auf dem Rollsitz gearbeitet hat, weiß die Ausdauer zu schätzen, mit der die Strapazen des harten Sitzens überwunden werden müssen. Was aber außerdem das Wanderrudern seinen Jüngern an erziehlichen Momenten bietet, das, hoffe ich, soll die Erzählung meiner letzten Ferienfahrt lehren.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Da also das Wanderrudern meiner Überzeugung nach nicht unerheblich zur Erziehung eines wehrhaften Geschlechtes beiträgt, habe ich seit zwölf Jahren regelmäßig in den Sommerferien größere Touren mit meinen Schülern unternommen. Auch am Kaiser Wilhelms-Realgymnasium suchte ich nach Einführung des Ruderns Stimmung für Dauerfahrten zu machen. Heute nach zweijähriger Beobachtung meiner Schüler und nach gewissenhaftem Vergleich derselben mit dem Schülermaterial, mit dem ich mich 18 Jahre lang im Osten beschäftigt habe, und nach Austausch meiner Erfahrungen mit denen eines befreundeten Kollegen, der auf ähnliche Verhältnisse zurückblickt, ist es meine Überzeugung, daß wir hier in Berlin, wo die Jugend bei bestem Willen der Eltern und Erzieher vor dem verweichlichenden Einfluß der Großstadtluft nicht bewahrt werden kann, mit allen Kräften und Mitteln versuchen müssen, bei der heranwachsenden Jugend Liebe und Freude an frischer Betätigung der Körperkräfte durch eifriges Turnen, Spiel, Rudern und andere Leibesübungen zu nähren und zu stärken selbst auf die Gefahr hin, die Hausarbeiten der Schüler etwas mehr einschränken zu müssen als es bisher geschieht!

Wiederholt habe ich die Gelegenheit, unsere Reise-Erlebnisse zu schildern, wahrgenommen in der Hoffnung, den interessierten Kreisen eine Anregung zu ähnlichen Fahrten zu geben. So schreibe ich auch folgende Erzählung in dem Wunsche nieder, Kollegen und junge Sportsgenossen zu frischer, fröhlicher Wasserfahrt zu ermuntern, von der wohl jeder — wenn auch nicht immer alles nach Wunsch geht, da Wind, Regen und Sonnenschein beständigem Wechsel unterliegen — mit gestählten Nerven und Muskeln hoch befriedigt heimkehren wird.

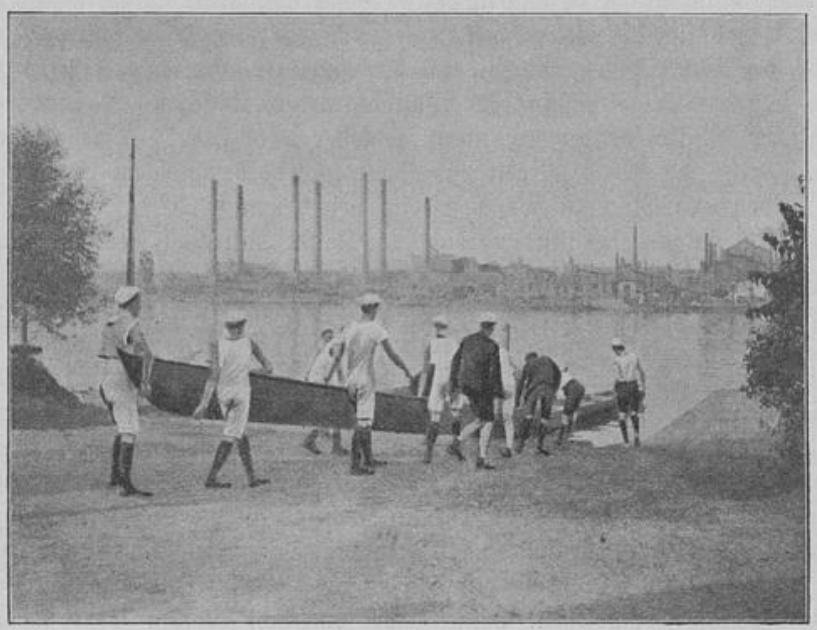
Bald nach Gründung des Rudervereins am Kaiser Wilhelms-Realgymnasium begann ich mit einer Sammlung zum Bau eines größeren Tourenbootes. Dank dem großen Interesse, das den Bestrebungen des jungen Vereins von Eltern und Freunden unserer Schüler entgegengebracht wurde, machte die Sammlung so günstige Fortschritte, daß ich bereits im Sommer 1905, als wir kaum unser erstes neues Boot auf den Namen „Otto Grimm" getauft hatten, das gewünschte Tourenboot bei Deutsch in Stralau in Bestellung geben konnte. Nachdem ich in den Sommerferien 1905 gelegentlich einer achttägigen Tour in zwei kleineren Booten in den Spreewald mich überzeugt hatte, daß auch meine Berliner jungen Sportskameraden Neigung und Verständnis für die Reize solcher Wasserwanderei besitzen, trat ich noch im Herbst desselben Jahres, sobald das bestellte Tourenboot abgeliefert war und den stolzen Namen „Fürst Bismarck" erhalten hatte, mit dem Plan, im Sommer 1906 eine größere Fahrt bis an die Wasserkante zu unternehmen, hervor. Obgleich die für die Fahrt vorgesehene lange Dauer von drei Wochen wohl manchen abschrecken mußte, fand sich doch die notwendige Teilnehmerzahl zusammen.

Die größere Bootssommerfahrt war also beschlossen. Die Tour sollte uns auf Havel und Elbe nach Hamburg führen, von dort zum Nord-Ostsee-Kanal und auf ihm nach Kiel. Über Schwerin wollten wir auf den mecklenburgischen Gewässern unsere Heimatprovinz wieder erreichen.

Schon im Juni mußte ich nun ernstlich an die Vorbereitung zur Fahrt denken. Das Notwendigste: ein Boot, das mich mit meiner Mannschaft ohne Gefahr über die größten Seen und Ströme Deutschlands tragen konnte, war vorhanden. „Fürst Bismarck" ist eine 13 Meter lange und 1,30 Meter breite Dollengig aus Cedernholz mit abgeschottetem, durch auflegbares Verdeck abzuschließendem Bug; sie kann sechs Ruderer, einen Reservemann und mehrere Zentner

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Gepäck aufnehmen und hat etwa 0,50 Meter Bordhöhe. Das Boot ist mit Mast und Groß-Segel von 8 Quadratmeter Segelfläche versehen. Der Preis betrug rund 1000 Mark. Meine nächste Sorge war, vom Präsidenten des Nord-Ostsee-Kanals, Herrn Loewe, die Erlaubnis, den Kanal durchrudern zu dürfen, einzuholen. Bereitwilligst wurde mir die erbetene Erlaubnis erteilt unter der Bedingung, daß mein Boot 0,50 Meter Freibord habe. Da sich das Boot in jeder Hinsicht bewährt hatte, seine Tüchtigkeit ist wiederholt auf die Probe gestellt worden, so darf ich wohl eingestehen, daß ich aus der Not eine Tugend machte — und so geschah es auch wohl von den Beamten in Brunsbüttel — und „Bordhöhe" schlechthin mit „Freibord" gleichstellte, obwohl Bordhöhe die Höhe des Bordes über Kiel, Freibord die Höhe des Bordes über der Wasserlinie bedeutet. An Karten versah ich mich mit Straube's Übersichtskarten des Havelgebietes und Handtke's Generalkarte des nordwestlichen Deutschlands. Konserven besorgte ich reichlich von bekannten Firmen in der Leipzigerstraße.

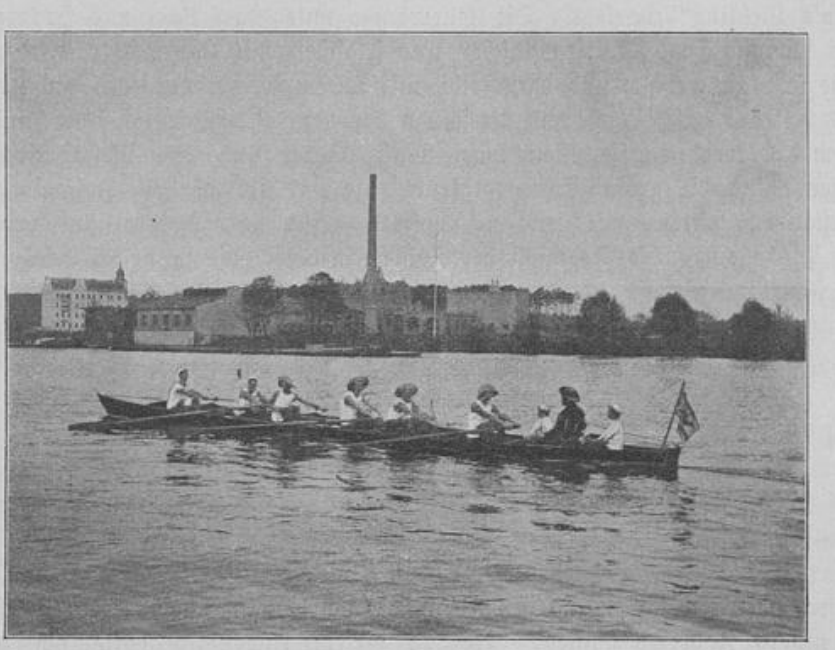


„Fürst Bismarck" wird aufs Wasser gesetzt.

Um Zeit zu gewinnen und das Mitschleppen des Gepäcks auf dem langwierigen Wasserwege durch Berlin zu vermeiden, brachte ich am Nachmittage des 5. Juli — am 6. mittags war Schulschluß — „Fürst Bismarck" auf dem Wasserwege nach Spandau. Da die eigentliche Reisemannschaft noch vollauf mit ihren Vorbereitungen zur Reise beschäftigt war, hatten Kameraden bereitwilligst sich der Aufgabe unterzogen, das Boot dorthin zu rudern. Nachdem wir durch die Mühlendammschleuse ohne erheblichen Aufenthalt — die Schleuse kann drei Oderkähne in Kiellinie und zwei Kähne neben einander aufnehmen — durchgeschleust waren, passierten wir ziemlich glatt die lange Reihe der Berliner Brücken, mit der Kurfürstenbrücke beginnend und der Charlottenburger Schloßbrücke endend, unter denen die wegen des Verkehrs zwar mühsame, sonst

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

aber ziemlich reizlose Fahrt hindurchführt. Auch waren wir so glücklich, von den Berliner Rangen nicht behelligt zu werden, die sonst gern von der sicheren Brücke herab passierende Ruderboote mit Steinwürfen begrüßen oder den Ruderern auf den Kopf spucken. Die Charlottenburger Schleuse durften wir dank der Fürsorge des verstorbenen Ministers Budde ohne Abgabe passieren und hatten nun freies, durch Wiesengelände führendes Wasser mit einem Ausblick auf den vorspringenden Spandauer Bock und den dahinter liegenden Grunewald vor uns. Gegen 7 Uhr glitten wir aus der Spree in die Havel hinaus und suchten das Bootshaus des Akademischen Ruder-Klubs. Da sich herausstellte, daß dasselbe stromaufwärts hinter der Spandauer Schleuse liegt, beschlossen wir, um uns das zweimalige Schleusen zu sparen, sofort stromabwärts zu rudern und das Bootshaus des Spandauer Ruder-Klubs aufzusuchen. Nach meinem „Führer auf deutschen Gewässern" von Keller, der allerdings noch aus dem Jahre 1897 stammt, sollte das



Abfahrt von Niederschöneweide.

gesuchte Bootshaus in Spandau selbst liegen. Vergeblich fuhr ich bis an die Grenze der Stadt und wieder zurück, kein Bootshaus wollte sich zeigen; endlich erfuhr ich von Passanten, daß das Bootshaus stromab am Pichelsdorfer Gelände liege. Je weiter wir uns von Spandau entfernten, um so reizvoller gestaltete sich der Blick auf das links vor uns liegende hügelige Ufer des Grunewaldes und das von grünen Wiesen eingesäumte Havelland zur Rechten. Nachdem wir einige kleinere Bootshäuser am linken Ufer passiert hatten, erkannten wir am rechten Ufer das vom waldigen Hintergrunde sich malerisch abhebende Bootshaus des Spandauer Ruder-Klubs. Glücklicherweise fanden wir einige ältere Herren anwesend, die unserer Bitte, unserem Boote für eine Nacht Herberge in dem Bootsraum zu gewähren, freundlich entsprachen. Nachdem wir Boot und

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Material gut untergebracht wußten, fuhren wir mit der Straßenbahn zurück nach Spandau und von dort weiter nach Berlin. —

Freitag, den 6. Juli. Kaum hatten sich am Freitag um 12 Uhr zu fünfwöchentlicher Ruhe die Pforten der Schule geschlossen, als die Ferienmannschaft nach Hause eilte, um sich reisefertig zu machen. Zwei Ruderanzüge, etwas Wäsche, Proviant und ein Kochapparat wurden im Rucksack verstaut, die Reisedecke eingeschnallt, so stellten sich sämtliche Teilnehmer gegen zwei Uhr auf dem Spandauer Bahnhof ein, um von dort in gemeinsamer Fahrt nach Pichelsdorf sich hinauszubegeben. Im Bootshaus ging es nun ans Umkleiden, Klarmachen des Bootes, Verstauen der Sachen. Da wurden der gemeinsamen Vorratskammer die Würste und Speckseiten und Weinflaschen einverleibt, die der Mutter fürsorgende Liebe dem Sohne mit auf die Reise gegeben hatte. Mit Jubel wurde ein zwölfpfündiger Schinken begrüßt und ein Laib Emmentaler Käse; zum Dank wurde dem gütigen Spender während der ganzen Fahrt der Beiname „Mama's Liebling" zugelegt. Die Kellerräume unter dem Bug- und Heckbrett faßten kaum alle gefüllten Weinflaschen, Spiritusflaschen und Flaschen mit Kaffee-Extrakt, den man in der Friedrichstraße sehr gut erhält, und der, selbst mit kaltem Wasser gemischt, an heißen Tagen ein sehr beliebtes Getränk bot. Nach dem Verstauen der neun Rucksäcke im Bug, und nachdem der Bug mit dem Cederverdeck geschlossen war, Mast, Segel und zwei Reserveriemen ihren Platz erhalten hatten, auch die große Spreewaldkruke, die wir im vorigen Jahr im Spreewald als Wassertin erstanden hatten, mit frischem Wasser gefüllt und wohlverstaut war, nahmen die Ruderer ihre Plätze ein. Die Ordnung der Fahrtteilnehmer, die natürlich infolge Seitenwechsels während der Fahrt wiederholt sich änderte, war festgesetzt wie folgt:

1. Bongé } Unter-Sekundaner.
2. Faßmann II }
3. Elling } Primaner.
4. Hülling }
5. Baumann }
6. Faßmann I }

Bob und Franz Kuhse „Ersatzreserve".

Es war mittlerweile 5 Uhr geworden, als wir endlich vom Stege des Bootshauses abstießen und unsere Fahrt begannen. Bis zu diesem Augenblick hatte sich das Wetter bei bewölktem Himmel gehalten, aber kaum hatten wir Gatow und Cladow am rechten Ufer und den Wannsee links hinter uns gelassen und kaum begannen wir uns des herrlichen Ausblicks auf die bewaldeten Havelhöhen zu erfreuen, als der Himmel seine Schleusen öffnete und uns seinen Segen mit auf die Reise gab. Zwischen der Pfaueninsel und Moorlake fing es schon besser zu tröpfeln an, als wir aber bei Sakrow rechts in den Jungfern-See abbogen und Potsdam links liegen ließen, regnete es Strippen, so daß wir kaum die Glienicker Brücke erkennen konnten. Bei der Einmündung des nach Westen führenden Sakrow-Paretzer Kanals lagen wir einige Minuten still, um das Regenwasser, das schon über den Laufbrettern des Bootes stand, auszuschöpfen. Gestrenge Herren regieren meist nicht lange, sonst wäre uns die Situation ungemütlich geworden. Als wir gegen 7 Uhr den Schlänitz-See erreicht hatten und Rast machten, um zu vespern, waren die Trikots schon getrocknet, und in fröhlicher Stimmung sah jeder mit Behagen

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

dem Anschnitt des „Zwölfpfünders" entgegen. Dann ging es in flotter Fahrt weiter nach Westen, um noch vor Dunkelheit Ketzin zu erreichen. Aber man soll den Tag nicht vor dem Abend loben, kaum zeigten sich in einiger Entfernung die ersten Häuser, als es von neuem zu regnen begann, doch schon erspähte ich am rechten Ufer ein Fährhaus mit großen Wirtschaftsgebäuden und meine Annahme, dort für die Nacht Unterkunft finden zu können, bestätigte sich. Es ging zwar einfach und ländlich im Gasthaus „Zur Fähre" zu, aber nichtsdestoweniger mundete Rührei und frische Milch vortrefflich, und da auch jedem Ruderer ein Bett zu teil wurde, so fand der erste Reisetag einen allgemein befriedigenden Abschluß.

Sonnabend, den 7. Juli. Um 8½ Uhr Abfahrt bei stark bewölktem Himmel und auffrischendem Westwind, der den Regen den Ruderern in den Rücken fegte. Zwischen mehreren größeren Inseln erweiterte sich die Havel zum ziemlich breiten Trebel-See. Die durch den Dauerregen in eintöniges Grau gehüllte Wiesen-Landschaft empfing nur dann und wann etwas Leben durch lange Schleppzüge, mit denen wir gelegentlich ein Rennen aufnahmen, um etwas Abwechslung in die verregnete Stimmung zu bringen. Als aber der Regen noch immer nicht nachlassen wollte und die beständige Feuchtigkeit ungemütlich wurde, gaben wir unserem Herzen einen Stoß und vertauten uns an einem Schleppkahn, der desselben Weges zog. In unsere Capes gehüllt, im Boot lang ausgestreckt, konnten wir jetzt dem Regen eine Zeit lang geduldig zusehen und waren nicht böse, als wir auf diese Weise ohne besondere Anstrengung gegen Mittag Brandenburg erreichten. Wir schleusten durch die Vorstadt-Schleuse und ruderten dann mitten durch die Stadt, bis wir beim „Schwarzen Adler" einen bequemen Anlegesteg fanden. Da wir alle nun doch bis auf die Haut durchnäßt waren, so wurde beschlossen, zunächst Mittagsrast zu machen, trockene Sachen anzuziehen und die Ankunft des Primaners Hülling abzuwarten, für den am ersten Tage Henry Müller eingesprungen war. Faßmann I und Baumann, die an der Schleuse ausgestiegen waren, um Hülling aufzusuchen, entdeckten ihn an der Stadtschleuse, und nachdem sie auch uns aufgefunden hatten, setzten wir gegen 3 Uhr unsere Fahrt bei aufklarendem Wetter fort. Gegen 4 Uhr hatten wir die große Wasserfläche des Breitling- und des Plauer Sees vor uns. Da bei ziemlich frischwehendem Winde der See ansehnliche Wellen warf, so suchten wir den Schutz des „Buhnen-Werder", einer großen, beide Seen trennenden Insel, auf und gelangten von hier ungefährdet zum Norduser und ihm folgend nach Plaue. Wir hatten jetzt die Wahl, auf dem Plauer Kanal sofort in westlicher Richtung zur Elbe zu rudern, oder die nach Norden abbiegende Havel weiter zu verfolgen. Wir zogen letzteren Weg vor und machten nach einer weiteren Stunde am linken Ufer Vesperpause. Da das feuchte wiesige Ufer zum Landen nicht einlud, so stellten wir im Boot unsere Kochapparate auf und erquickten uns an einer Schale schwarzen Kaffees. Endlich brach zum ersten Mal auf unserer Fahrt die Sonne durch, verscheuchte mit ihren Strahlen das ewig graue Gewölk, hob die schon mißmutige Stimmung und gab auch der meist aus Wiesen, Bruchland und vereinzelten bewaldeten Hügeln bestehenden Landschaft einen freundlicheren Ton. Gegen 6½ Uhr hatten wir das hart an einer seeartigen Erweiterung der Havel liegende Pritzerbe am rechten Ufer. Ein am Wasser wohnender, sportbegeisterter Kaufmann nahm in gastfreundlicher Weise unser Boot nebst Inhalt in Verwahrung, wir selbst aber fanden im Gasthaus „Zum Kronprinzen" gute Aufnahme. Am Abend hatten wir noch Gelegenheit, uns an einem Zapfenstreich zu beteiligen, der das am nächsten Tage beginnende Schützenfest einleitete.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Sonntag, den 8. Juli. Endlich war uns gutes Wetter, rechtes Sonntagswetter beschert, als wir am nächsten Morgen aufbrachen und den zwischen Wiesen sich hinschlängelnden Lauf der Havel weiter verfolgten. Vorüber an mehreren großen Dörfern wie Döberitz, Premnitz, Mögelin rechts und Milow links hatten wir uns bis auf eine Meile dem hochgelegenen Kirchturm von Rathenow genähert, als wir beschlossen noch vor der Stadt abzukochen, um dort überflüssigen Aufenthalt zu vermeiden. Am flachen Wiesenufer, im Schutz einer Jägerhütte, wurden die Kochkessel aufgestellt, und da es Sonntag war, neben Erbssuppe auch Konserven verteilt und eine Flasche Rotwein dazu getrunken. Nach dem Essen ruderten wir gemächlich weiter und richteten uns so ein, daß wir gegen 2 Uhr vor der Stadtschleuse am Friedrich Wilhelm-Platze lagen, auf dem wir das Sandstein-Denkmal des Großen Kurfürsten bewunderten. Die Fahrt durch die Stadt hätten wir ganz vermeiden können, wenn wir zu der neuen, vor der Stadt gelegenen Schleuse gefahren wären. Immer flacher wurde die Landschaft hinter Rathenow, so daß wir mit den Augen weithin den Lauf der Havel verfolgen und die sich etwas aus der Niederung erhebenden Dörfer erkennen konnten, aber allmählich nahmen uns die mit Schilf dicht bestandenen Ufer jede Aussicht, und als einzige Abwechslung blieben uns die immer zahlreicher auftretenden Wildenten und Taucher. So kam der Abend heran, als endlich Havelberg vor uns sich zeigte. Kurz vor Havelberg machten wir bei einem am rechten Ufer wohnenden Landmann kurzen Aufenthalt, um Landbrot und Butter zu erstehen. Dort erfuhren wir auch, daß in der Stadt großes Sängerfest sei und wir schwerlich dort für die Nacht Unterkunft finden würden. Da uns das schöne Wetter ohnehin lockte im Freien zu biwakieren, so ruderten wir, als wir das sich terrassenförmig am rechten Ufer aufbauende Havelberg erreicht hatten, schlank durch die Stadt durch und fanden etwa zehn Minuten unterhalb eine für das geplante Nachtlager günstige Landungsstelle. Auf dem flachen sandigen Ufer, hinter dem die Böschung sanft anstieg, wurde das Zelt errichtet. Als Eckpfosten dienten zwei Paar sich kreuzende Riemen, die durch den horizontal zwischen die Blätter gelegten Mast und zwei zum Abhang geführte Riemen versteift wurden. Über das ganze Gestell wurde unser Segel gezogen, so hatten wir ein von drei Seiten geschlossenes Zelt, in dem wir alle Unterkunft fanden und gegen den niederfallenden Tau geschützt waren. Nachdem wir noch zum Abendbrot abgekocht hatten, wickelte sich ein jeder in seine Reisedecke, legte sich mit dem Kopf auf den Rucksack und schlief fest, bis er zum „Wache gehen" geweckt wurde. Allstündlich wurde die Wache abgelöst.

Montag, den 9. Juli. Ich selbst hatte mir die letzte Wache von 4 Uhr an zugeteilt und benutzte sie, nachdem ich ein erfrischendes Bad genommen hatte, um unser Boot hoch auf den Strand zu ziehen und seinen Boden zu untersuchen. Es war mir aufgefallen, daß das Boot auch am Sonntag, an dem es doch nicht mehr geregnet hatte, ziemlich viel Wasser unter dem Heckbrett gehabt hatte. Ich fand denn auch eine Bodenplanke etwas eingedrückt, und ich vermutete, daß wir im Bootshaus zu Spandau das Boot wahrscheinlich auf die Spitze eines Bockes gesetzt hatten. Zwar hatte ich mich bei unserer Abfahrt aus Niederschöneweide mit einem Streifen Cedernholz für etwaige Reparaturen versehen, allein das Brett war inzwischen verschwunden; so mußte denn der Deckel meiner Zigarrenkiste herhalten, um den Schaden vorläufig notdürftig auszuflicken. Während ich so den Schiffszimmermann vertrat, stellte „Mamas Liebling" Kaffeewasser auf und ging dann zum nächsten Bäcker, um Frühstück zu besorgen. Als der Tisch gedeckt war, wurde mit lautem „rise, rise!" die ganze Mannschaft gepurrt, wie man an Bord

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

sagt. In dem weichen Sande hatte es sich ganz gut geschlafen, nur mein Jüngster schien für solch Zigeunerleben noch nicht hinreichend abgehärtet; er hatte sich eine Erkältung zugezogen, deren Folgen glücklicherweise schon im Laufe des Tages, wohl in Folge des beständigen Aufenthaltes in der weichen von der Sonne durchwärmten Luft über dem Wasser, verschwanden. Gegen 8 Uhr waren wir zur Weiterfahrt gerüstet, die Sonne stand schon hoch am Himmel und versprach einen recht heißen Tag. Aber immer ist Sonnenglut für den Ruderer erträglicher als steter Regen. Zehn Kilometer, die uns etwa noch von der Mündung der Havel trennten, waren bald zurückgelegt, und mit dreifachem „Hurra!" nahmen wir Abschied von dem blauen Havelwasser, als wir kurz nach 9 Uhr in das gelbe Wasser der Elbe einschwenkten. Ein mächtiger, breiter Strom mit verhältnismäßig kräftiger Strömung sollte uns nun mehrere Tage nach

„Unser Zelt."

Nordwesten tragen. Wenn auch das breite Wasser auf uns seine Wirkung nicht verfehlte, so boten doch die Elbufer, wenigstens am heutigen Tage, wenig Abwechslung, sandig, flach, mit Weiden, gelegentlich mit etwas Nadelholz bestanden, ab und zu auch einmal mit einem kleinen Laubgehölz. Etwas mehr Abwechslung brachten die Schlepper in das Bild, denen wir häufiger begegneten, mächtige Dampfer mit einer langen Reihe von Kähnen, deren Ladung wohl für Magdeburg oder Dresden bestimmt war. Um die Strömung auszunutzen, brachten wir auf der Elbe die Frühstücks- und Vesperpausen im Boot zu. Meine Jungen, Bob und Franz, besetzten die ersten beiden Riemen, „Mamas Liebling" mußte steuern, ich schnitt, strich und belegte die Stullen, und die Ruderer streckten sich in allen möglichen und unmöglichen Lagen im Boot aus, bereit, den stets vorzüglichen Appetit zu stillen. Als diese Beschäftigung erledigt war, hatten wir

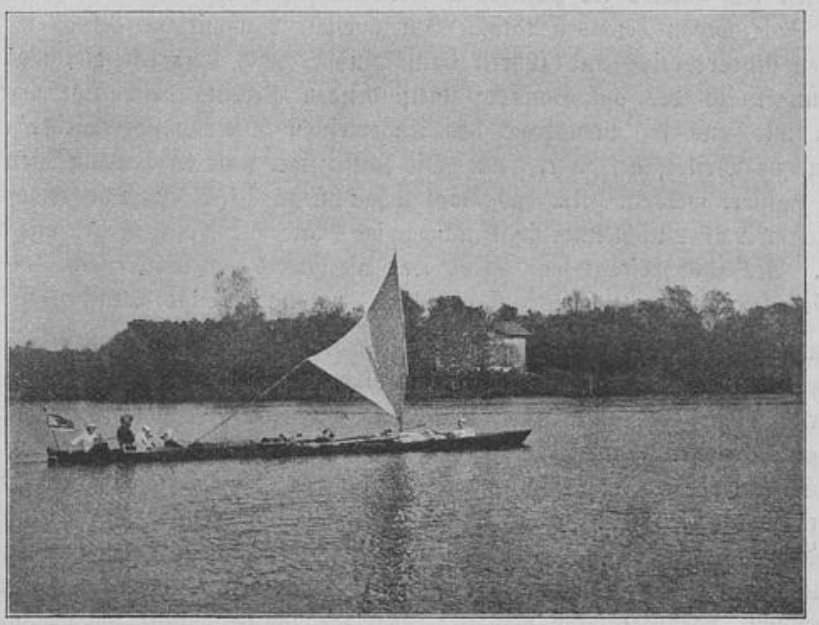
Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

mühelos 3 bis 4 Kilometer hinter uns. Gegen 12 Uhr legten wir in Wittenberge an, um einige Einkäufe zu machen. Baumann sorgte für eine eigene Wasserkruke, um seinen außergewöhnlichen Durst nach Belieben stillen zu können. Nachdem wir noch einige Kilometer weiter stromab geschwommen waren, landeten wir hinter einer Buhne, um Mittagsrast zu halten. Bei der großen Hitze war der Appetit nur schwach, so daß die meisten vorzogen, ihre Hängematten im Schatten einiger Bäume aufzuschlagen und zu schlafen. Um 4 Uhr machten wir unser Boot wieder flott. Das linke Ufer, das von Schnackenburg an zur Provinz Hannover gehörte, während es vorher sächsisch war, gewann bald an Anmut. Gegen 7 Uhr legten wir bei einer Strommeisterei an, wo es uns gelang, Butter und einige Mandel Eier aufzutreiben. Dann ruderten wir hinüber zu dem hoch ansteigenden, belaubten hannoverschen Ufer und fanden bei Talmühle einen idyllisch gelegenen Lagerplatz: weißer Strand mit steil etwa 50 Meter aufsteigendem, belaubtem Ufer. Sobald das Zelt errichtet war, nahm jeder mit Vergnügen ein Bad und dann ging es an die Zubereitung des Abendbrots. Da wurden Spiegeleier gebraten, Rührei gedämpft, Eier auf Speck zubereitet. Während unsere Jüngsten die Wache beim Zelt übernahmen, stiegen wir hinauf zum Talmüller um oben ein Glas Milch zu trinken und mit dem alten Hannoveraner zu plaudern. Obgleich es gegen Morgen kurze Zeit regnete, schliefen wir doch in dieser Nacht prächtig in unserem Zelt auf dem weichen, von der Tagessonne durchwärmten Sande.

Dienstag, den 10. Juli. Zwischen 5 und 6 Uhr erhob sich einer nach dem andern, machte Toilette und labte sich an heißem Kaffee, um dann frisch gestärkt die Arbeit aufnehmen zu können. Heute mußten wir wenigstens 75 Kilometer zurücklegen, um von der uns in Boizenburg angebotenen Gastfreundschaft des Herrn Hoot, eines Schwagers des Primaners Baumann, Gebrauch machen zu können. Das Wetter ließ sich recht gut an, die Ufer wurden freundlicher, späterhin sogar recht interessant. Wir erreichten die mecklenburgische Grenze, ließen die kleine Festung Dömitz, bei der die Elde mündet, rechts liegen, um bald auf beiden Seiten des Flusses hannoversches Gebiet zu haben. Es wurde im Laufe des Vormittags recht heiß; als wir daran denken mußten, Mittagspause zu machen, holte uns ein stromabfahrender Schlepper mit drei Kähnen in Dwarslinie ein. Anstatt die Mittagshitze an Land zu verträumen, schien es uns ebenso nützlich wie angenehm, im Schlepp des Dampfers die Ufer an uns vorbeifliegen zu lassen. Gedacht, getan! Hinter dem mittleren Kahn vertauten wir uns an einem uns bereitwilligst zugeworfenen Tau. So konnten wir denn im Boote unser Mittag zubereiten und die Aussicht auf das von Hitzacker an recht hübsche Ufer genießen. Bis Bleckede zog sich am linken Ufer ein bewaldeter Höhenzug hin. Hier hatten wir unser Mittagsmahl beendet und warfen wieder los. Die Landschaft wurde flacher, bald trat rechts Mecklenburg an die Elbe heran, der Höhenzug fand am rechten Ufer bei Boizenburg, das wir gegen 3 Uhr erreichten, seine Fortsetzung. Wir liefen in die Mündung der Boize ein und sahen das Städtchen am Fuße des bewaldeten Bergrückens vor uns liegen. Von der Kuppe des Berges winkte ein weißes Schloß hernieder, dessen Besitzer, Herr Hoot, uns in gastfreundlichster Weise willkommen hieß. Als Witwer hauste er allein in seiner Villa und freute sich, uns in seinen Räumlichkeiten aufnehmen zu können. Am Abend verlebten wir in dem durch unzählige Lampions erleuchteten Garten in Gesellschaft einiger dem Besitzer befreundeten Familien sehr angenehme Stunden; noch molliger fühlten sich indessen die meisten, als sie um Mitternacht die müden Glieder zur Abwechslung einmal wieder in einem richtigen Bett ausstrecken konnten.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Mittwoch, den 11. Juli. Da der nächste Tag keine großen Anforderungen an unsere Kräfte stellen konnte — es waren nur noch 52 Kilometer bis Hamburg — so wurde am Morgen etwas länger geschlafen. Es war etwa 10½ Uhr, als wir von unserem Gastfreund Abschied nahmen. Da der Wind während der Nacht nach Osten gedreht hatte, wurde zum ersten Mal auf unserer Fahrt das Segel gesetzt, und in flotter Fahrt segelten wir an dem herrlich am rechten hohen Ufer gelegenen Lauenburg vorüber. Um den günstigen Wind auszunutzen, wurde wieder im Boot Mittag gemacht, wobei wir uns mit kalter Küche begnügten. Als wir gegen 4 Uhr die Mündung der Ilmenau erreicht hatten, legte sich der Wind, wir mußten zum Riemen greifen. Bei der Gabelung der Elbe bei Ochsenwerder blieben wir auf der Norder-Elbe. Schon machte sich Hamburgs Nähe durch Passagierdampfer bemerkbar, die unseren Kurs kreuzten und gelegentlich



„Fürst Bismarck" unter Segel.

eine Heckwelle ins Boot warfen. Ein uns entgegenkommendes mit Seglern und Ruderern besetztes Motorboot drehte bei uns bei und bewillkommnete uns mit einem frischen Trunk. Gegen 5½ Uhr sahen wir das Bootshaus des „Allgemeinen Alster-Club" auf dem hohen Ufer des Entenwerder vor uns liegen. Es ist vom Club für seine Tourenruderer auf der Ober-Elbe gebaut und bietet dem Ruderer die Annehmlichkeit, das Passieren des Hamburger Hafens vermeiden zu können. Der Vorsitzende des Clubs, Herr Schumacher, hatte mir auf meine Bitte bereitwilligst Aufnahme in seinem Bootshaus gewährt. So hatten wir den südlichsten Punkt von Hamburg erreicht, ohne mit dem eigentlichen Hafenverkehr in Berührung gekommen zu sein. Schnell löschten wir unsere Ladung, stellten dann „Fürst Bismarck" auf die Schlipp und reinigten ihn gründlich. Verschiedene Schäden, die wir beim Reinigen entdeckten, hat der Bootshauswart, Herr Holdorf,

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

in den nächsten Tagen sauber repariert. Verhältnißmäßig gute und billige Aufnahme hatte uns Herr Schumacher im „Nürnberger Hof" in der Brückenstraße (Rothenburgsort) besorgt. Wir zahlten für das Quartier mit vollständigem Frühstück 2 Mark. Noch am selben Abend fuhren wir mit der Straßenbahn nach dem Alsterbassin hinunter und ließen, vor dem Alsterpavillon sitzend, das Hamburger Leben an uns vorüberfluten, ein eigenartiger Genuß, nachdem wir fast eine Woche als fahrende Schüler auf unsere eigene Gesellschaft angewiesen gewesen waren. — Die beiden nächsten Tage nutzten wir aus, um Hamburg als Welthafen kennen zu lernen. Wir besahen die großartigen Kaianlagen der verschiedenen Dampferlinien, besichtigten den Postdampfer „Prinz Heinrich" des Norddeutschen Lloyd, dessen Kapitän, Herr Grosch, im Jahre 1877 mein Stubenkamerad auf der „Barbarossa" gewesen war. Wir nahmen natürlich auch die Gelegenheit wahr, die Ruine der damals vor wenigen Tagen niedergebrannten Michaelskirche anzusehen. Wir bewunderten das Hamburger „Bismarck-Denkmal", um das man die Hamburger nicht am wenigsten der Lage wegen beneiden kann. Am zweiten Nachmittage besuchten wir die an der Alster gelegenen Rudervereine und fuhren dann hinüber nach Uhlenhorst, wo man eifrig mit den Vorbereitungen zu der am Sonntag stattfindenden Regatta beschäftigt war. Am Freitag Abend stellten wir uns im Bootshaus des Allgemeinen Alster-Clubs wieder ein, um unsere Vorbereitungen zur Weiterfahrt zu treffen. Die Koffer mit unseren Landanzügen mußten gepackt und nach Kiel signiert werden. Um das Boot möglichst zu erleichtern und recht viel Freibord zu erzielen, schickten wir alles nicht unbedingt notwendige Material, Mast, Segel mit der Bahn voraus nach Schwerin. Als alles besorgt war — es war nicht weit von Mitternacht — hüllten wir uns in unsere Reisedecken und legten uns auf die Diele, um noch einige Stunden zu schlafen.

Sonnabend, den 14. Juli. Seit 11 Uhr lief zwar die Ebbe, doch mußte ich das erste Grauen des neuen Tages abwarten, um mich durch den Hafen durchzufinden. Um 2 Uhr wurden wir von Herrn Holdorf geweckt, ließen uns den von Frau Holdorf gebackenen Kuchen zum heißen Kaffee gut schmecken und waren um 3 Uhr klar zur Abfahrt. Noch harrte im heimlichen Dämmerlicht die Welt dem Morgen entgegen, da schlüpfte „Fürst Bismarck" durch den Freihafen hindurch und erreichte die große Fahrstraße der Elbe. Schon zeigte sich hier und da auf einem Ewer Leben, doch waren wir einstweilen das einzige in Fahrt befindliche Fahrzeug, bis vor uns die Positionslaternen eines Zollkutters auftauchten, an dem ich mich, keiner Schuld oder Kontrebande bewußt, vorüberdrücken wollte. Noch sah ich den Wink des wachhabenden Steuerbeamten als einen Morgengruß an, den ich freundlichst erwiderte, doch schon jagte er uns nach und befahl uns zu halten. Da ihm meine Antwort auf seine Frage, woher des Wegs, genügte, durften wir ohne weitere Revision weiterziehen. Vorüber an Altona ging es hinaus ins Freie, alle Schwierigkeiten waren überwunden, so konnte man mit fröhlichem Herzen die schöne Morgenluft genießen. Draußen trafen wir schon verschiedene Segler, die gleich uns mit der Ebbe und dem günstigen Südostwind abwärts liefen. Die im Grünen liegenden Villen von Blankenese grüßten herüber von dem prächtigen holsteinischen Ufer, während zu unserer Linken die flache hannoversche Küste einen weiten Blick ins Land gestattete. Mit der Ebbe kamen wir flott vorwärts, wurden jedoch von verschiedenen Seeschleppern überholt, die mit ihren starken Maschinen das Wasser in gefahrdrohender Weise aufregten, so daß ich ihren Heckwellen möglichst aus dem Wege fuhr. Gegen 5½ Uhr stand das Wasser. Da wir während der Flut still liegen mußten, so hatte ich mich an dem hannoverschen Ufer gehalten in der Hoffnung, hier einen geeigneten Hafen

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

zu finden. Es gelang mir auch, ehe noch die Flut unbequem wurde, die Mündung der Lühe zu erreichen. Nicht weit von derselben hinter dem Deich liegt Lüheort mit zwei schönen großen Restaurationen am Wasser. Dort fand ich für unser Boot und auch für uns vorzügliche Unterkunft. Nun hieß es in Geduld das Einsetzen der nächsten Ebbe abwarten. Nachdem wir noch einmal gründlich Kaffee getrunken, wickelten sich die meisten wieder in ihre Decken und versuchten die verlorene Nachtruhe nachzuholen; ich selbst wanderte mit meinen beiden Jungen ins Dorf, das mit seinen riesigen Obstgärten im Schutz des Deiches liegt. Es soll hier fast nur Obstbau getrieben werden; zur Zeit war man mitten in der Kirschernte. Seit unserer Abfahrt von Hamburg hatten wir etwa 30 Kilometer zurückgelegt, so waren bis Brunsbüttel noch 50 Kilometer zu rudern. Das hätten wir mit der nächsten Ebbe bei günstigem Winde wohl schaffen können, doch durfte die Mannschaft nicht schlapp werden, da immerhin auf fünf Ruderstunden zu rechnen war einschließlich einer notwendigen Erholungspause. Wenn man sagt, die Ebbe läuft 6 Stunden, so bezieht sich diese Angabe immer nur auf ein und denselben Ort; ein mit der Ebbe fahrendes Boot fährt aber die Ebbe aus, und so war zu beachten, daß Brunsbüttel etwa schon um 3 Uhr niedrigsten Wasserstand haben würde. Trotzdem hoffte ich, daß uns das Glück treu bleiben werde, und meldete meinem Freunde, Herrn Franz Jessen, dessen Hof etwa eine Meile nördlich von Brunsbüttel liegt, und der uns zu mehrtägigem Aufenthalt von Brunsbüttel abholen wollte, unsere Ankunft für heute Nachmittag an. In der Voraussetzung der noch bevorstehenden Anstrengungen bestellte ich bei unserem Wirt ein kräftiges Frühstück. Nach Einnahme desselben machte sich schon ein Fallen des Wassers bemerkbar, schleunigst bemannten wir unser Boot und traten die Weiterfahrt an. Die Elbe hat hier schon, wo wir gelegen hatten, an den schmalsten Stellen eine Breite von 2 Kilometern, bei Brunsbüttel schon 4 bis 5 Kilometer. Meine ursprüngliche Absicht war deshalb, an der holsteinischen Küste mich zu halten, denn je weiter ich an der hannoverschen Küste kam, um so bedenklicher wurde das Hinübergehen. Trotzdem sah ich mich durch das Drehen des Windes über Süden nach Westen gezwungen, an der hannoverschen Küste zu bleiben, weil diese mir bei ihrer nordwestlichen Richtung bis zur Höhe von Brunsbüttel Schutz gegen auffrischenden Westwind gewähren konnte. Dies Auffrischen ließ auch nicht mehr lange auf sich warten, und bald war die Elbe in lebhafter Bewegung, so daß ich die breite Fahrstraße, die ohnehin mich durch die vorübergehenden großen Dampfer und Segler abschreckte, mied. Freilich durfte ich mich auch nicht zu nahe an das Ufer wagen, weil bei zunehmender Ebbe immer neue große Schlammbänke vor mir auftauchten, auf denen ich mich nicht gerne festgefahren hätte. Die in der Mittagszeit heiß herniederbrennende Sonne trug unterdessen nicht wenig zur Ermüdung bei, und da wir nach etwa zwei Ruderstunden nur noch 4 Riemen besetzten, damit zwei Ruderer sich abwechselnd ausruhen konnten, so nahm natürlich auch unsere Fahrgeschwindigkeit ab. Wir waren etwa um 1 Uhr in der Nähe von Krautsand, wo mächtige Paketboote mit der Auffüllung ihrer Ladung beschäftigt vor Anker lagen, aber ich sah mit Rücksicht auf die ermüdete Mannschaft schon voraus, daß wir mit dieser Ebbe Brunsbüttel nicht erreichen würden, und beschloß, noch bis Freiburg durchzurudern und dann vielleicht am Abend bei günstiger Gelegenheit mit der dritten Ebbe hinüberzuhalten. Freilich konnte ungünstiger Wind mich dann nicht nur Stunden, sondern Tage an der hannoverschen Küste festhalten. Gegen 2 Uhr — am Himmel hatten sich inzwischen Gewitterwolken drohend zusammengezogen — tauchte links von mir aus einer kleinen Bucht ein Motorboot auf, das offenbar die

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Absicht hatte, die Elbe zu durchqueren und das, wie sich nachher herausstellte, nach Itzehoe bestimmt war. Nach kurzer Überlegung schien es mir richtig, in Gesellschaft des Motorbootes die Überfahrt zu wagen. Bis zum holsteinischen Ufer waren ungefähr 5 Kilometer zu durchqueren. Jeder tat natürlich sein Bestes, da bei dem drohenden Gewitter Eile not tat. Wir hatten kaum einen Kilometer den neuen Kurs verfolgt, als das Gewitter mit heftiger Boe einsetzte und das schon unruhige Wasser noch stärker aufregte; aber „Fürst Bismarck" hielt sich brav, wenn auch die Wellen gegen ihn anstürmten und ihren Gischt über die Mannschaft fegten, selten nahm er einen Brecher über; bedenkliche Augenblicke entstanden, als wir die tiefe Fahrrinne passierten und zwischen mehreren Ostindienfahrern hindurch mußten, aber es ging glücklich ab, wenn auch vielleicht dem einen oder andern etwas bänglich zu Mute gewesen sein mag. Da brach endlich der Regen los und wirkte dämpfend auf die aufgeregte Masse. Doch es regnete nicht nur, es pladderte ordentlich herunter, so daß ich Mühe hatte, vor mir die Küste zu erkennen. Indessen hatte ich das Motorboot, wenn wir auch nicht gleiche Fahrt mit ihm halten konnten, nicht aus den Augen verloren, und als es dann vor meinen Blicken verschwand, merkte ich mir den Weg, den es genommen hatte. Wir hatten uns einer Bucht unterhalb Glückstadt genähert und plötzlich sah ich mich, während ich auf gut Glück auf ein von Bäumen umstandenes hohes Gehöft zuhielt, in der Mündung eines Flusses. Es war der Stör, und vor mir lag an seinem rechten Ufer das Fährhaus des Lotsen von Wevelfleeth. Kaum lag das Boot am Steg, als die Mannschaft naß wie die Katzen herauskletterte, um schleunigst das schützende Dach des Fährhauses aufzusuchen. Es war ein recht gemütliches Heim, das das junge Lotsenpaar bewohnte, und als wir erst trockene Sachen, so weit sie vorhanden waren, angezogen und mittels eines Glases heißen Grogs uns erwärmt hatten, versuchten wir nach bester Möglichkeit, uns in die Verhältnisse zu schicken und uns die Zeit zu vertreiben. Vor dem von Bäumen umstandenen und auf hoher Wurt gelegenen Häuschen hatten wir einen weiten Blick über die Elbe, und sehnsüchtig suchte ich mit meinen Augen das etwa noch 25 Kilometer entfernte Brunsbüttel, wo jetzt — es war etwa 4 Uhr geworden — mein Freund vergeblich mit seinem Fuhrwerk uns erwartete. Heute war Brunsbüttel nicht mehr zu erreichen, denn schon lief die Flut und bis zur nächsten Ebbe mußte es 9 Uhr werden. Immerhin konnten wir von Glück sagen, daß wir in die Mündung des Stör eingelaufen waren; hier konnten wir zur Not über Nacht bleiben, und die junge Frau des Lotsen sorgte auch für unsere leiblichen Bedürfnisse. Der Regen ließ im Laufe des Nachmittags nach, so daß ich mit dem Lotsen den Gedanken erwog, ob ich doch nicht während der ersten Nachtstunden die Weiterfahrt versuchen sollte. Wir wären wahrscheinlich gegen Mitternacht an der Schleuse des Nord-Ostsee-Kanals gewesen und hätten in Brunsbüttel übernachten können. Die unsichere Fahrt in der Dunkelheit sprach freilich dagegen, dafür aber das Abflauen des Windes. Meine jungen Reisekameraden schienen über meine Verhandlungen mit dem Lotsen nicht besonders erbaut, nachdem ihnen wohl die Frau des Lotsen verraten, daß sie hinreichend mit Betten versehen sei. Die Aussicht auf reellen Schlaf nach den Strapazen der letzten 24 Stunden war lockend und begreiflicherweise der Aussicht auf der nächtlichen Fahrt wieder naß zu werden, vorzuziehen. Trotzdem war ich nach dem Abendbrot mit Rücksicht auf die Wahrscheinlichkeit, am nächsten Morgen gegen frische Brise anrudern zu müssen, bereit, alle Mann an Bord zu schicken, als es im entscheidenden Augenblick anfing zu regnen. Da es also nicht sein sollte, so folgten alle um so williger dem Rufe: „Zur Koje!" Einige schliefen denn auch wirklich in Kojen, nämlich in

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

breiten zweischläfrigen Wandbetten, eine Einrichtung, die ich schon früher in der Marsch kennen gelernt hatte.

Sonntag, den 15. Juli. Wie es zu erwarten war, kam es; als ich am nächsten Morgen vor die Tür trat, begrüßte mich heller Sonnenschein bei steifem Westwind, der die Wellen der Nordsee mit weißen Köpfen in die Elbmündung hineintrieb. Indes, es gab nun kein Bedenken, konnten uns doch die Wellen im schlimmsten Fall nur ans Ufer werfen. Anders wäre unsere Lage gewesen, wenn wir am hannoverschen Ufer, etwa in Freiburg, übernachtet hätten, dann wären wir in den nächsten Tagen nicht über die Elbe gekommen, da der Wind bis Mittwoch stetig zunahm. Um mich möglichst lange in der Nähe des Ufers halten zu können, von dem senkrecht zum Fluß über 200 Meter lange Buhnen in die Elbe hineinlaufen, über die bei Hochwasser unser Boot gefahrlos hinwegfahren konnte, brach ich auf, ehe stilles Wasser eingetreten war, bald nach 9 Uhr. Anfangs liefen wir in flotter Fahrt und in bester Stimmung, indem wir erkannt hatten, daß „Fürst Bismarck" sich mit den seitwärts laufenden Wellen ganz gut abfand und nur dann und wann einige übermütige Brecher energisch abzuschütteln hatte, am rechten Ufer entlang glatt über die Buhnen hinweg. Als ich aber bei fallendem Wasser plötzlich über eine Buhne hinwegschurrte, lief ich vorsichtiger an die nächste heran, und als ich fühlte, daß der Bug aufstieß, ließ ich zurückstreichen und ging um den Buhnenkopf herum. Da in nicht großer Entfernung die tiefe Fahrstraße von mannigfachen Schiffen belebt vorüberführte, stand an den Buhnenköpfen eine ganz erhebliche See, und jeder Kopf mußte mit mehreren Brechern erkauft werden. Mein Ältester, hinter mir, war indessen beständig mit Ausschöpfen beschäftigt, so daß die Fahrt bei dem schönen sonnigen Wetter bei aller Aufregung Vergnügen machte, wenigstens gefiel mir meine crew heute wesentlich besser als gestern Nachmittag, als der Regen in Strömen herunterfloß und ihr die Stimmung verdarb. Gegen 11 Uhr hatten wir St. Margareten dwars von uns, und bald deutete eine große Zahl von Fabrikschornsteinen die Nähe von Brunsbüttel an. Schon sahen wir die Schleusenmolen mit ihren Leuchttürmen weit in die Elbe vorspringen, und nun hieß es, die schützende Nähe des Ufers verlassen. Der stetig zunehmende Westwind jagte von der Nordsee her eine hübsche See die Elbe hinauf, und hätte die Ebbe nicht dämpfend auf die Wasserbewegung eingewirkt, so hätte wohl „Fürst Bismarck", der sich heute auf den langen Seewellen wie ein rechtes Seeboot vorkam, kapitulieren müssen. Jetzt hatte ich den oberen Molenkopf rechts vor mir, noch einige Schläge, um nicht beim Drehen an die Mole geworfen zu werden, dann hielt ich, während die an der Kanalmündung sich stauende Wassermasse Welle auf Welle über den Bug ins Boot sandte, nach Steuerbord ab, und gejagt von der See trieben wir mit halb gefülltem Boot in das ruhigere Wasser des Kanals hinein. Nach wenigen Augenblicken lagen wir am inneren Bollwerk und konnten nun, froh der gelungenen Einfahrt, unser Boot ausschöpfen und die nötigen Schritte zum Durchschleusen einleiten. Ohne jeden Einwand öffnete man uns die mächtigen Schleusentore, und ganz winzig kamen wir uns vor, als wir im Schleusenkasten mit mehreren großen Seeschiffen zusammenlagen. An Schleusengebühr hatten wir als für ein offenes Boot zwei Mark zu entrichten, während Vergnügungsfahrzeuge, Segelyachten mindestens zehn Mark zahlen. Nachdem wir hinter der Schleuse unser Boot im Bootshafen in Sicherheit gebracht hatten, wurde uns noch eine Überraschung zu teil. Als wir nämlich das Verdeck des Bugs, in dem unsere Rucksäcke mit unseren Landanzügen verstaut waren, öffneten, schwammen unsere Rucksäcke vergnügt im Wasser, das den ganzen Raum anfüllte. Bei dem beständigen Einhauen des

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

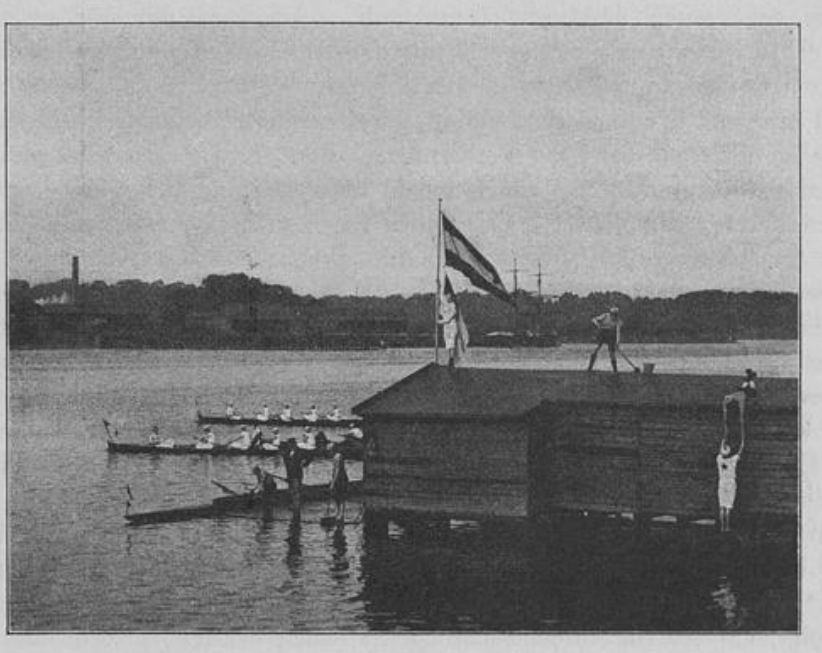
Bugs in die See hatte der Verschluß nicht genügend dicht gehalten. Nun half sich ein jeder, so gut er konnte, mit nassem und trockenem Gewand, und gegen zwei Uhr marschierten wir hinauf zum Lotsen-Restaurant, um zunächst Mittag zu essen. Darauf trieben wir in Brunsbüttel Fuhrwerk auf, das uns durch die Marsch nach Marne fuhr. Dort trafen wir meinen Freund, der bei dem steifen Westwind an unserem Kommen verzweifelt hatte, beim Sonntagnachmittag-Skat an. Auf dem Hofe meines Freundes im Sophieenkoog, wo auch meine Frau mit meinen jüngsten Kindern die Ferien zubrachte, verlebten wir einige recht nette Tage. Mein Freund fuhr uns durch die verschiedenen Kööge, zeigte uns von den Deichen die Nordsee, bezw. das Wattenmeer, und die Art und Weise, wie hier dem Meere das Land abgerungen wird, das es an anderen Küsten fortgerissen hat; abends erfreuten wir unsere Gastfreunde durch den Vortrag der neuesten Berliner Witze und Schlager.

Dienstag, den 17. Juli. Doch auch diese Idylle nahm ein Ende und „fort muß er wieder" hieß es am Dienstag Morgen, als es kaum Tag geworden war. Von Boy, dem zweiten Sohn meines Freundes, nach Brunsbüttel gefahren, rüsteten wir uns, die zweite Hälfte unserer Fahrt anzutreten; denn, wenn einstweilen auch unser Kurs noch ziemlich nördlich lief, so hatten wir doch mit Brunsbüttel den nordwestlichsten Punkt unserer Reise erreicht. Kräftigen Westwind zum ersten Mal im Rücken, glitten wir zwischen den einstweilen noch flachen Ufern des Kaiser Wilhelm-Kanals dahin, begleitet von einer Segelyacht, die uns erst verließ, als wir in der Nähe der Grünthaler Eisenbahnbrücke Mittag machten. Hier durchschnitt der Kanal die Wasserscheide zwischen Elbe und Eider, so daß wir für mehrere Stunden zwischen Böschungen, die über 30 Meter anstiegen, dahin ruderten. Von Kiel aus kamen uns häufig Dampfer aller möglichen Länder, auch Torpedoboote, entgegen, während wir von keinem einzigen Fahrzeug überholt wurden. Am Nachmittag ruderten wir in der Eiderniederung auf ziemlich breitem Kanalbett, durchschnitten mehrere kleinere Seen, u. a. den Meckel-See, ohne irgend welche Ortschaften zu berühren. Von Zeit zu Zeit passierten wir sogenannte Ausweichstellen, gegen 6 Uhr schienen wir das Eidertal zu verlassen, denn die Ufer erhoben sich wieder bedeutend. Um diese Zeit erblickten wir ein auf uns zukommendes Ruderboot. Es war ein Vierer des Rendsburger Primaner-Ruderklubs, der uns so weit entgegengerudert war, denn wir hatten noch 15 Kilometer bis zum Bootshaus zurückzulegen. Der Kanal umfließt in großem Bogen den Süden der Stadt; von der Mündung der Eider in den Kanal hatten wir noch 3 Kilometer bis zum Bootshause. In Rendsburg, einer sehr freundlichen Stadt, fanden wir sehr gute Aufnahme in Westphal's Hotel. Hier lernten wir zum erstenmal eine in Holstein und Mecklenburg sehr beliebte Form des Abendessens kennen: „kalte Küche mit warmer Vorlage"; gewissermaßen als Vorspeise Bratkartoffeln mit Koteletten oder Beefsteak, Eier, und kalt, was man sich nur als Beilage denken kann. Da dem Zulangen keine Grenze gesetzt ist, ist solch ein Abendessen für ausgehungerte Ruderer sehr empfehlenswert. Die Rendsburger Mannschaft leistete uns noch einige Zeit Gesellschaft, bis sich infolge der auf stillem Wasser zurückgelegten 70 Kilometer der Wunsch nach recht viel Schlaf einstellte.

Mittwoch, den 18. Juli. Gegen 9 Uhr waren wir klar zur Abfahrt und hatten noch etwa 4 Stunden bis Holtenau zu rudern. Diese Partie des Kanals war ungleich schöner als der obere Teil. Zunächst benutzt der Kanal die ziemlich großen Obereider-Seen, weiterhin das Bett des alten Eider-Kanals. Die oft recht hohen, bewaldeten Ufer zeigten ihre schönsten Partien in der Nähe von Holtenau bei Levensau und Knoop. In Holtenau hatten wir sogar den

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Vorzug, die mächtige Schleuse allein passieren zu dürfen. Einer der schönsten Momente unserer Reise war es, als wir aus der Schleuse hinausglitten auf die im hellen Mittagssonnenschein vor uns liegende Kieler Föhrde. Die See war leicht bewegt und lief in langer Dühnung. Von den auf der Föhrde ankernden Schiffen streifte der Blick hinüber nach den von Wäldern, Werften und kleineren Orten besetzten Ufern. Während wir nach dem rechten Ufer hielten, um das am Strande von Düsternbrook gelegene Bootshaus des Akademischen Ruderklubs aufzusuchen, zog unter den Klängen des „Muß i denn, muß i denn zum Städtli hinaus" das Kadettenschulschiff „Charlotte" hinaus auf seine erste größere Reise. Im Bootshause hielten wir uns nur so lange auf, bis wir Mittag gegessen hatten, dann ruderten wir sofort unser Boot zum Binnenhafen, nahmen es dort unter allerlei Schwierigkeiten heraus und brachten es mit Hilfe eines Fuhrwerks zu dem



Das Bootshaus des ältesten Schulrudervereins zu Rendsburg.

nicht fernen Güterbahnhof, um es nach Schwerin expedieren zu lassen. Als diese Arbeit, die uns bis zum Abend aufhielt, getan war, fanden wir in der Nähe des Bahnhofs sehr gutes Unterkommen im „Hotel zum Kronprinzen", allerdings mußten wir 2,50 Mark incl. Frühstück bezahlen, aber die Betten waren vorzüglich, ebenso die Verpflegung, und Kiel ist kein billiger Ort. Der Bootswärter des Akademischen Rudervereins hatte sich uns den ganzen Nachmittag zur Verfügung gestellt, er hatte uns auch das Hotel besorgt und führte uns schließlich noch zum Seebad Bellevue, wo wir trotz der späten Stunde doch noch ein erfrischendes Bad nahmen. Nach demselben besuchten wir das in der Nähe gelegene Bootshaus, wo wir von den Vereins-Mitgliedern freundlich begrüßt wurden; wir saßen noch lange mit den Herren Studenten zusammen auf der Veranda, von der man einen herrlichen Blick auf die Föhrde hat. Der nächste Vormittag war dem Besuch

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

der Stadt und der Kaiserlichen Werft bestimmt, auf der wir unser neuestes Linienschiff „Deutschland" besichtigen durften. Am Nachmittage machten wir eine Rundfahrt auf der Föhrde, besuchten in Holtenau Herrn Baurat Lüttjohann, der in liebenswürdiger Weise uns an einem Modell mit der Einrichtung der Schleusen des Nord-Ostsee-Kanals bekannt machte. Als wir am Abend in unser Hotel zurückkamen, packten wir unsere Ruderkleider in die Koffer und adressierten letztere nach Schwerin an den Ruderklub „Obotrit". Wir selbst aber wollten am nächsten Morgen unsere Bahn-Fahrt nach Schwerin mit einem Ausflug in die holsteinsche Schweiz beginnen.

Freitag, den 20. Juli. Mit dem ersten Frühzuge fuhren wir durch das östliche Holstein unserem nächsten Reiseziel, dem Städtchen Ploen, entgegen. Auf dem schmalen Nordufer des großen Ploener Sees am Fuße des Schloßberges gelegen, von allen Seiten von Seen umkränzt, bildet Ploen mit seiner Umgegend den reizendsten Punkt nicht nur des östlichen Holsteins, sondern vielleicht auch des ganzen nördlichen Deutschlands. Ich habe nunmehr im Laufe der letzten zwanzig Jahre das gesamte Gebiet, das man als norddeutsche Seenplatte bezeichnet, kennen gelernt, habe seine Seen im Osten und Westen im Boote durchquert, seine Wälder durchwandert, und habe gefunden, daß dies alte Moränengebiet ein so charakteristischer Bestandteil des nördlichen Deutschlands ist, daß ich nicht anstehe, jeden Norddeutschen zu bedauern, der die Naturreize seines engeren Vaterlandes aus Unkenntnis gering achtet und in übler Kurzsichtigkeit glaubt mit der Eisenbahn mindestens bis Tyrol, wenn nicht bis Oberitalien reisen zu müssen, um seinen Anforderungen an landschaftliche Schönheit genügen zu können. Und wenn schon dem verwöhnten Weltenbummler diese idyllische Verbindung von Wald und See, wie sie sich von den rauheren Gestaden der masurischen Seen über die preußische und pommersche Platte nach dem mecklenburgischen Seenlabyrinth hinzieht und in den Perlen der holsteinschen Schweiz endet, nichts mehr bieten kann, die Jugend wenigstens sollte man zunächst die Reize des eigenen Vaterlandes kennen lehren, ehe man sie auf Romreisen schickt. — In Ploen angekommen, stiegen wir durch die noch stillen Straßen des Städtchens zum Schloßberg hinauf, warfen einen Blick auf das „Prinzenhaus", das heute von sämtlichen Söhnen des Kaisers nur noch Prinz Joachim beherbergt, durchwanderten den Schloßpark mit seinem herrlichen Bestand an alten Bäumen und genossen die verschiedenen Ausblicke auf den großen Ploener See. Dann wandten wir uns zurück zum Städtchen und hinauf zum „Parnaß", einer Anhöhe, die sich hinter der Stadt 64 Meter über dem Meeresspiegel erhebt. Von ihrer Spitze, auf der ein Kurhaus gastliche Aufnahme gewährt, schweift das Auge nach allen Himmelsrichtungen über das östliche Holstein hin, über seine Seen, seine Berge, worunter der 165 Meter hohe Bungsberg, und über die idyllisch gelegenen Dörfer und Städte. Doch die Zeit drängte, wir mußten uns loßreißen, um rechtzeitig den nächsten Zug zu erreichen. Wir fuhren, vielleicht nur 10 Minuten, bis Timmdorf und wanderten dann auf der schmalen Landzunge zwischen Behler See und Diek-See und auf den prachtvollen Waldwegen des Holms bei strömendem Regen unter dem Schutz dichten Buchenlaubes Malente und Gremsmühlen zu. Gegen zwei Uhr gelangten wir an das Westufer des Keller Sees, durchquerten ihn auf einem kleinen Dampfer, der uns an der Landungsbrücke des Kurhauses „Holsteinsche Schweiz" absetzte. Als prachtvoller, schloßartiger Bau erhebt sich dies Hotel auf halber Höhe des Ufers, eingerahmt von den Kronen uralter Buchen. So üppig dasselbe auch eingerichtet ist, und so abschreckend die Preise der Speisekarte auf den Geldbeutel des harmlosen Touristen wirken, so fanden wir doch, daß der Wirt klug genug war, neben seinem Palast ein bescheidenes Logierhaus für einfache

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Wanderer, Studenten, Schüler zu erbauen, in dem man Logis incl. Kaffee von einer Mark an haben kann. Nachdem wir für uns Zimmer belegt und uns gestärkt hatten, unternahmen wir den von dem Wirt uns besonders empfohlenen Ausflug nach dem Uglei See. Auf wohlgepflegten Waldwegen verfolgten wir das östliche Ufer des Keller Sees und erreichten nach einem Marsch von etwa einer Stunde die idyllische Ruhe atmenden, von alten Buchen bestandenen Ufer des Uglei Sees. Vor dem Forsthaus Uglei sitzend, genossen wir die köstliche Milch des försterlichen Kuhstalles und den Blick auf den in feierlicher Abendstille vor uns liegenden so reizvoll umrahmten Wasserspiegel.

Sonnabend, den 21. Juli. Mit leichtem Beutel und fröhlichem Herzen verließen wir am nächsten Morgen unser uns teures Hotel — denn das gewöhnliche holsteinsche Abendbrot „Kalte Küche mit warmer Vorlage" mußten wir mit 2,50 Mark bezahlen — und schritten rüstig aus, um rechtzeitig in Eutin einzutreffen. Um das Südufer des Keller Sees herum gelangten wir auf den schattigen Waldwegen des sogenannten Doms hinaus ins Freie und auf Landwegen nach Eutin. Hier kamen wir rechtzeitig an, um den um 9 Uhr fälligen Zug nach Lübeck zu besteigen. Ohne unterwegs Aufenthalt zu nehmen, erreichten wir bald nach 11 Uhr Schwerin. Ich muß es heute bedauern, daß wir zwei so interessante Orte wie Eutin und Lübeck nur flüchtig berührten; aber Zeit und Geld trieben uns vorwärts, so daß wir selbst in Schwerin uns mit einem Aufenthalt von nur wenigen Stunden begnügten, der durch den Transport unseres Bootes vom Güterbahnhof nach dem Bootshaus des Ruderklubs „Obotrit" bedingt war. Während dieser Zeit machten wir einen Gang durch die sauberen Straßen, sahen uns das Schloß von außen an und speisten noch einmal in einem großstädtischen Restaurant zu Mittag, ehe wir in der von der Elde durchflossenen Wiesen- und Bruchlandschaft verschwanden. Die Elde entwässert das mächtige Seengebiet des Plauer-, Fleesen-, Kölpin- und Müritz-Sees, nähert sich in ihrem westlich gerichteten Lauf dem Schweriner See bis auf wenige Meilen und fließt dann in südlicher Richtung der Elbe zu, in welche sie bei Dömitz mündet. Dort, wo die Elde nach Süden abbiegt, ist sie durch den Störkanal mit dem Flüßchen Stör verbunden, das von Süden kommend in die südlichste Bucht des Schweriner Sees mündet. — Nachdem wir zum letzten Mal unsere Landkleider mit den Ruderanzügen vertauscht und unsere Koffer nach Berlin adressiert hatten, waren wir um 5 Uhr klar zur Abfahrt. Ein steifer Nordwest hatte den ganzen Tag geweht und die 19 Kilometer lange und 3 bis 6 Kilometer breite Wasserfläche des Schweriner Sees, dieses zweitgrößten Sees Mecklenburgs, in tüchtige Aufregung versetzt. Im Bootshause hatte man mich darauf aufmerksam gemacht, daß bei dem herrschenden Winde südlich von Schwerin sich eine hohe Welle anstauen würde, doch wir hatten seit unserer Fahrt auf der Unter-Elbe zu unserem braven „Fürst Bismarck" unbedingtes Vertrauen. Sobald wir vom Bootshaus freigekommen waren, setzten wir unser doppelgerefftes Segel, und wie ein Pfeil flog unser Sechser mit südlichem Kurs davon. Von einem entgegenkommenden Dampfer, auf dem die zur Schweriner Regatta versammelten Ruderer Norddeutschlands einen Ausflug gemacht hatten, wurden wir mit kräftigem „Hurra!" begrüßt. Um den südlichsten Zipfel des Sees, in den der Stör mündet, zu erreichen, mußte ich leider das Segel fortnehmen, da mir der achterliche Wind zu stark war, um ein Halsen des Segels wagen zu können. Rudernd sahen wir jetzt erst, welche gewaltige Welle der empörte See hinter uns herschickte. Sobald wir die Störmündung erreicht hatten, setzten wir unser Segel wieder und legten den Weg bis zur ersten Schleuse bei Banzkow auf diese bequeme Weise zurück. Bis zur

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Schleuse, die in den Störkanal führt, hatten wir einen Segler vor uns, das letzte Fahrzeug, dem wir auf dem ganzen Wege bis zur Müritz begegnet sind, da der seit Tagen stehende Nordwest die Schiffahrt festgelegt hatte. Nun lernten wir die Bedienung der alten primitiven mecklenburgischen Schleusen kennen. Da dem Schleusenmeister keine Hilfskraft zur Verfügung steht, muß jedes Fahrzeug sich selbst schleusen. Dies Vergnügen kostet auch nur 40 Pfennige, an Freischleusen sogar nur 25 Pfennige. Der Störkanal schneidet in gerader, südöstlicher Richtung durch das große „Lewitz-Bruch", der Elde zu. Anfangs begleitete uns noch ein geringer Waldbestand, bald lag aber das Bruch in endloser Ebene vor uns. Die Strahlen der sich neigenden Sonne verliehen der eintönigen Moorheide eine melancholische Stimmung und die Eintönigkeit der Fahrt wurde nur dann und wann durch Brücken unterbrochen, die so niedrig angelegt sind, daß ein mittlerer Teil aufgeklappt werden muß, wenn ein Boot hindurchschlüpfen will. Gegen 8 Uhr passierten wir die Elde-Fangschleuse, ließen die Mündung des Friedrich-Franz-Kanals, der den Weg nach Dömitz abkürzt, rechts liegen und ruderten stromauf dem nächsten Dorfe Garwitz zu, um dort ein Unterkommen für die Nacht zu suchen. Die Strömung auf der Elde war unbedeutend, da sieben Schleusen bis Plau für Stau sorgen. Der natürliche krumme Lauf des Flusses ist nur an besonders stark gekrümmten Strecken gerade gelegt worden, so daß man bald in nördlicher, bald in östlicher Richtung sich vorwärts bewegt. Der Abend brach herein, starke Nebel erhoben sich nach Sonnenuntergang auf den Wiesen, und nur mit Mühe konnte ich gegen 10 Uhr die Nähe von Häusern feststellen. In vollständiger Dunkelheit legten wir am Backborduser an, und Elling begab sich auf die Suche nach einem Erbpächter, den er einmal vor Jahren mit seiner Mutter besucht hatte. Freudestrahlend kam er nach einiger Zeit zurück. Wir hatten zufällig in nächster Nähe des Hofes seines alten Freundes angelegt, und wir wurden nun eingeladen, mit dem, was Küche und Heuboden liefern konnten, vorlieb zu nehmen. Es dauerte denn auch gar nicht lange, so saßen wir recht behaglich in der Stube des Bauern um eine mächtige Kanne heißen Kaffees vereinigt und ließen uns die Butterschnitten mecklenburgischen Landbrotes gut schmecken. Gegen Mitternacht fand dann ein jeder ein weiches Lager auf dem Heuboden, nur ich mußte mich mit dem hohen Bett der guten Stube abfinden; es hätte doch beleidigt, wenn ich dem Lager im Heu den Vorzug gegeben hätte.

Sonntag, den 22. Juli. Der dritte Reise-Sonntag war gekommen! mit herrlichem Wetter und mäßigem Westwinde, der in den späteren Morgenstunden kräftiger durchbrach. Nachdem wir in Garwitz durchgeschleust hatten, setzten wir unser Segel und fuhren, als wir das Bruchland zurückgelassen hatten, durch eine landschaftlich reizvollere Gegend; Wald, Wiesen und Felder wechselten ab. Nach etwa zweistündiger Fahrt hatten wir das Städtchen Parchim erreicht, wo wir gelegentlich kleiner Provianteinkäufe einen Blick auf das einfache Geburtshaus unseres Schlachtenlenkers Moltke werfen konnten. Nach dem Passieren der Schleuse setzten wir unsere Segelfahrt noch bis Mittag fort. Da aber der Wind infolge der häufigen Krümmungen selten in voller Stärke ausgenutzt werden konnte, schaffte das Segeln nur wenig, so daß wir im Laufe des Vormittags kaum 20 Kilometer zurückgelegt hatten. Nach dem Essen griffen wir deshalb wieder zum Riemen und setzten nun unsere Fahrt flotter fort durch eine recht freundliche, sonnige Landschaft, vorüber an Dörfern und Gutshöfen, oft von neugierigen Blicken verfolgt. Gegen 5 Uhr lagen wir in der Schleuse bei Burow. Während ich die Anmeldung besorgte und die Mannschaft die Schleuse bediente, sorgte unser Bob für ein komisches Intermezzo, indem er ausglitt und in

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

den Schleusenkasten fiel. Da im selben Augenblick das Boot die Außentore passierte, schwamm er ihm nach und schwang sich ohne weiteren Unfall hinein. Eine halbe Stunde oberhalb der Schleuse legten wir am Dorfe Burow an, um Milch und andere Lebensmittel zu erstehen. Bei diesem Dorfe ändert die Elde ihre Richtung, sie kommt von Norden und durchfließt wieder recht mooriges Wiesenland. Vergeblich war daher gegen Abend, nachdem wir das große Dorf Gischow hinter uns hatten, unser Ausblicken nach einer günstigen Lagerstelle. Gegen 7 Uhr waren wir vor der Lübzer Schleuse und folgten dem Rate des Schleusenmeisters, bei Ehlers über Nacht zu bleiben. Wir hatten diesen Entschluß auch nicht zu bereuen, denn wir wurden mit echt mecklenburgischer Gastfreundschaft aufgenommen und haben auch hier kennen gelernt, was die mecklenburgische Küche zu bieten vermag. Als warme Vorspeise tafelte man uns zu den Bratkartoffeln Rehbraten und Karbonade, zur kalten Küche Entenweißsauer und Rehweißsauer neben Schinken, Wurst und Käse auf. Während die freundliche alte Wirtin, neben mir sitzend, mit Wohlgefallen dem Appetit der Ruderer zusah, dachte ich mit Schrecken an den Preis, nach dem ich mich vorher nicht erkundigt hatte. Wenn ich nicht hundemüde gewesen wäre, hätte mich meine Unvorsichtigkeit eine schlaflose Nacht gekostet. Angenehm überrascht war ich, als wir am nächsten Morgen den gewöhnlichen Preis von 1,25 Mark für das Abendbrot und 1,50 Mark für Logis mit komplettem Frühstück zu zahlen hatten. Heute hatten wir nur 45 Kilometer zurückgelegt.

Montag, den 23. Juli. Auf einem so schmalen und krummen Flüßchen wie die Elde stromauf zu rudern, ist selbst bei schönstem landschaftlichen Hintergrunde eine Quälerei; so waren wir recht froh, als uns die Aussicht winkte, am heutigen Tage gegen Mittag Plau zu erreichen. Wie es natürlich sein mußte, wurde das Flüßchen, je näher wir seinem Ausfluß aus dem Plauer See kamen, um so schmaler, so daß wir die meisten Krümmungen nur noch mit Hilfe der bekannten Manöver des einseitigen Anruderns und gleichzeitigen Streichens nehmen konnten. Ein kürzeres Boot, etwa ein Doppelzweier, hätte leichtere Arbeit gehabt als unser 13 Meter langer Sechser. Die Gegend gestaltete sich von Lübz aus bis zur letzten Schleuse bei Kuppentin landschaftlich bedeutend reizender. Bald floß die Elde am Waldrücken entlang, bald durchschnitt sie kleinere Seen, und als wir sie bei der Schleuse von Bobzien verließen und in den Fahrenhorster Kanal einbogen, der eine gewaltige nördliche Schleife der Elde abschneidet, ruderten wir durch einen mehrere Kilometer langen Laubwald. Oberhalb Kuppentin mußten wir leider den krummen Lauf der Elde weiter verfolgen. Bald winkte indessen der stumpfe Turm des ersehnten Orts herüber, und gegen ein Uhr lagen wir mitten in Plau vor der Schleuse. Einen mehrstündigen Aufenthalt in dieser kleinen schmucken Stadt leisteten wir uns, um uns für die Weiterfahrt über die großen Seen, die nun ungehindert vor uns lagen, zu stärken. Unter Führung unseres Vereinskameraden, des langen Meyer, der sich während der Ferien in dies ruhige mecklenburgische Landstädtchen zurückgezogen hatte, um sich hier gegen die Schrecken des herannahenden Abiturums zu wappnen und zur Erholung dem Segelsport auf dem Plauer See zu fröhnen, suchten wir ein recht entferntes Gartenlokal auf, in dem wir als einzige Gäste unseren Appetit ungestört stillen durften, woran uns auch die Gegenwart einer Kleinkinder-Spielschule mit ihren jugendlichen Begleiterinnen nicht hinderte. Es war inzwischen recht heiß geworden, was sich unangenehm fühlbar machte, als wir gegen 4 Uhr wieder im „Fürst Bismarck" saßen und auf Elling warteten, der in Plau, wie fast in jeder mecklenburgischen Stadt, Verwandte besuchte und sich höflicherweise nicht mit militärischer Kürze verabschieden konnte. Meyer konnte nicht umhin, uns in einer schweren

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Segeljolle das Geleit zu geben. Aber er, der als unbesiegter Schlagmann nervös wird, wenn er ein Boot vor sich sieht, mußte bei der flauen Brise schmählich zurückbleiben. Längst hatten wir den 5 Kilometer breiten See durchquert und saßen in der Veranda des Kurhauses Lenz beim Kaffee, als sein weißes Segel am Horizont auftauchte. Der Plauer See hat eine Länge von 14 Kilometer und soll bei nördlich wehenden Winden für Ruderboote schwer passierbar sein. Als Meyer endlich herankam, mußten wir Abschied nehmen, um noch vor einbrechender Nacht die Müritz zu erreichen. Wie ganz anders ruderte es sich jetzt auf der schönen, breiten Seenkette, wo die Fahrt, mit dem Petersdorfer See beginnend, durch Malchow führt, dann nach Norden sich im Fleesen See fortsetzt. Auch den Ruderern war es anzumerken, wie wohl sie sich fühlten, nun bei der Abendkühle wieder kräftig ausholen zu können ohne Furcht, rechts oder links mit dem Blatt das Ufer zu berühren. Gegen 8 Uhr erreichten wir den schmalen Göhrenschen Kanal, der in den Kölpin See führt. Auf dieser 9 Kilometer langen und fast ebenso breiten Wasserfläche fing es an zu dunkeln. Anfangs hatte ich noch auf dem gegenüberliegenden bewaldeten Ufer Villen sehen können; in der Dunkelheit aber geriet ich zu weit nach Süden, bis ein beim Aalfang beschäftigter Fischer mir die Einfahrt in den Reek-Kanal wies. Hohe bewaldete Ufer warfen dunkle Schatten auf die immerhin schmale Wasserstraße, so daß wir nur mit größter Vorsicht uns vorwärts bewegen konnten. Die vor uns auftauchenden Häuser Eldenburgs ließen wir rechts liegen und sahen bald darauf die weite Fläche der inneren Müritz vor uns, an deren jenseitigem Ufer die Lichter der Stadt Waren aufblitzten. Da ich die Mündung des Bolter Kanals morgen am südöstlichen Ufer zu suchen hatte, so hielt ich sofort hinüber. Wir befanden uns hier gerade an der schmalsten Stelle, die gewissermaßen die nördliche innere Müritz von dem großen südlichen Becken abschnürt und etwa nur einen Kilometer breit ist. Bei prachtvoll sternklarem Himmel konnte ich einen sandigen Vorsprung mit bewaldeter Düne vor mir erkennen. Landen, das Zelt aufschlagen, abkochen und schnell zum Schlafen war nun die Losung. Es war 0 Uhr geworden und der Weg von 65 Kilometer, den wir heute auf stillem Wasser durchrudert hatten, machte sich fühlbar. So wunderte ich mich nicht, als meinem Rufe „supper ready!“ nur wenige folgten und die anderen es vorzogen, von Erbssuppe und Konserven zu träumen.

Dienstag, den 24. Juli. Ein herrlicher Morgen lockte uns frühzeitig aus unserem Zelt heraus — oder waren es die Myriaden von Insekten, welche die Luft mit ihrem Gezirpe und Gesumme erfüllten, daß ich im ersten Augenblick wähnte, wir hätten inmitten eines Bienenstaates unser Lager aufgeschlagen? Meine Reisegefährten behaupteten denn auch, sie wären während der Nacht arg von Insekten gepeinigt worden; von mir muß sie wohl der größere Respekt fern gehalten haben. Nachdem wir gebadet und das Boot gründlich gewaschen hatten, machten wir uns gegen 8 Uhr auf die Reise. Einige hundert Meter vom Ostufer entfernt verfolgten wir unseren südlichen Kurs über die spiegelglatt vor uns liegende Müritz, die tatsächlich mit ihrem klaren Wasser, das bei einer Tiefe von mehreren Metern den hellen Sandboden der Ostsee zeigte, einem Meere glich. Vom westlichen Ufer waren nur vereinzelte Baumkronen, vom südlichen Ufer überhaupt nichts zu sehen. Höher und höher stieg die Sonne und sandte ihre glühenden Strahlen hernieder; leider fehlte uns Trinkwasser, um den aufsteigenden Durst zu stillen. Schließlich war auch der leiseste Luftzug eingeschlafen, wie flüssiges Blei lag das weite Wasser vor uns, das sonst bei Wind recht unangenehm werden kann. Nach zweistündiger Fahrt näherten wir uns endlich dem südöstlichen Ufer bei Bock, waren also etwas zu

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

weit nach Osten geraten, doch hatten wir nach einer Viertelstunde die Mündung des Bolter Kanals vor uns. Wir verließen die Müritz recht unbefriedigt; wir hatten gehofft bei dem nordwestlichen Winde, der tagelang unser Begleiter gewesen war, eine recht interessante Segelfahrt über die Müritz zu machen, statt dessen hatten wir bei tropischer Glut zwei Stunden lang am Riemen ziehen müssen; von landschaftlicher Schönheit des östlichen Ufers ist auch kaum zu reden und von den andern Ufern bekamen wir nichts zu sehen, da der See mindestens eine Meile breit und drei Meilen lang ist. Sobald wir die Bolter Schleuse hinter uns hatten, bot die durch kleinere und größere, aber meistens schmale Seen führende Fahrt ganz besonders reizvolle Ausblicke. Vielleicht haben wir an diesem Tage in landschaftlicher Hinsicht den größten Genuß gehabt. Wie eine Perlenschnur reihte sich See an See, nur dann und wann durch eine kurze Kanalstrecke als Bindeglied unterbrochen. Die Ufer sind ohne Ausnahme von prächtigem Laubwald bestanden, aus dem vereinzelte Gehöfte und Dörfer hervorlugen. Von der Bolter Schleuse führte uns der Kurs durch den Kaarpen See in den Woterfitz See, dann südlich in den 15 Kilometer langen Bolter Kanal, ein Sammelname für eine Reihe von kleineren Seen. In Mirow, einem kleinen Städtchen wollten wir ausspannen, um Mittagspause zu machen; da holte uns ein Passagierdampfer ein, der Sommergäste von Waren nach Fürstenberg bringen wollte. Von dem Angebot des freundlichen Kapitäns, uns gegen ein bescheidenes Trinkgeld in Schlepp zu nehmen, wollten wir zwar zunächst nichts wissen; da aber andererseits das Rudern bei der tropischen Hitze auf die Dauer auch nicht mehr munden wollte, so verzichteten wir auf unsere Mittagspause und die leckeren Konserven und ließen uns die kalte Bootsküche auch ohne warme Vorspeise gut schmecken, gelang es uns doch sogar beim nächsten Schleusenmeister einige Paar heiße „Halberstädter" aufzutreiben. So ruderten wir nun ziemlich forsch, wollte sagen dampften wir mit ziemlicher Fahrt durch die schönsten Gefilde Mecklenburgs, noch in südlicher Richtung durch den Zotzen-See, dann westlich abschwenkend durch den Mössen See, Vitz See zur Diemitz Schleuse, weiter durch den Labus See zur Kanow Fangschleuse, durch den Kanow See, Pälitz See zum Ellbogen-See, in den von Norden her die Havel fließt. Nachdem wir noch auf dem Ziem See und Mehnow See in beschaulichem Naturgenuß geschwelgt hatten, griffen wir hinter der Steinhavel Fangschleuse wieder zum Riemen, um wenigstens den herrlichen Röblin See rudernd zu durchmessen. Zwischen dem Röblin, Schwedter und Baaler See gelegen ist Fürstenberg ein beliebter Sommeraufenthalt der Berliner und Ausgangspunkt für den Liebhaber mecklenburgischer Wald- und Seenlandschaft. Unter diesem Fremdenzustrom hatten wir empfindlich zu leiden, da wir in einem neben der Schleuse gelegenen Gasthaus zwar Aufnahme fanden, aber auf Betten verzichten und mit dem Heuboden vorlieb nehmen mußten. Ja, wenn es nur sauberes, duftendes Wiesenheu gewesen wäre! Zum Überfluß grunzten unter uns noch Schweine, die uns auch sonst noch durch ihren Wohlgeruch auf die Nerven fielen. An diesem Tage hatten wir dank unserer Hilfsmaschine 100 Kilometer zurückgelegt.

Mittwoch, den 25. Juli. Wird Henry Müller kommen? Er hatte nämlich versprochen, für Hülling einzuspringen, der den Rest der Ferien in Lychen bei Verwandten zubringen wollte. Aber Müller kam nicht, so mußte denn unser ältester Reservist Bob den Bugriemen schwingen. Mit frohem Sinn ließen wir Fürstenberg hinter uns und sogen in vollen Zügen die reine frische Morgenluft ein, um die Erinnerung an die Wohlgerüche der letzten Nacht los zu werden. Bald passierten wir die mecklenburgisch-brandenburgische Grenze und ruderten nun mit südlichem Kurs

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

der Heimat zu. Durch den Stolper See führte uns die Havel in oft recht gewundenem Lauf in landschaftlich schöne Gegenden durch die Bredereiche Schleuse, Regow Schleuse zur Zaaren Schleuse, wo unsere Zollfreiheit eintrat, dafür aber das Selbstschleusen aufhörte, da unser Staat jedem Schleusenmeister Bedienungsmannschaft hält. Freilich sparten wir hierbei nichts, da die Bedienung doch ein Trinkgeld erhalten mußte. Gleich hinter der Zaaren Schleuse machten wir mehrstündige Mittagspause in herrlichem Walde. Die Frau des Schleusenmeisters versah uns mit Eiern und Milch, auch mit Obst — Johannisbeeren und Kirschen lieferte ihr Garten zum Dessert. Auf dieser Strecke trafen wir zum ersten Mal Floßholz in Fahrt an, das wir aber ohne große Schwierigkeiten überholten. Bei der Einmündung des Templiner Kanals wandten wir uns nach Westen Marienthal zu, um dann wieder unseren südlichen Kurs fortzusetzen. Die Fahrt wäre nun in flacher Gegend eintönig gewesen, wenn nicht die rechts und links in ungezählten Mengen auftretenden Ringöfen mit ihren zum Himmel anstrebenden Schornsteinen für Abwechslung gesorgt hätten. Denn vor uns wimmelte es nun von mit Steinen beladenen Kähnen, die sämtlich unserem Ziel, der Zehdenicker Schleuse, zustrebten. Mit Schrecken sah ich, daß schon kilometerweit vor Zehdenick die Kähne in Reihe und Glied am Ufer lagen, um auf das Durchschleusen zu warten. Da immerhin eine Fahrstraße frei gehalten werden mußte, gelang es uns, an die Schleuse heranzukommen, und ein freundlicher Schleusenmeister sorgte dafür, daß wir mit einem kleineren Kahn außer der Reihe noch im Laufe des Abends durchgeschleust wurden. Wir fanden vorzügliche Aufnahme im ersten Hotel der Stadt „Zum Kronprinzen". Zwar waren auch hier alle Gastzimmer besetzt, doch ließ sich die freundliche Wirtin, der ich unsere Not klagte und das letzte Nachtquartier in düsteren Farben schilderte, bewegen, uns im Saal mehrere Betten aufstellen zu lassen, auch das Personal räumte einige Zimmer ein.

Donnerstag, den 26. Juli. Zunächst verließen wir die Havel und setzten unsere Fahrt auf dem Voß-Kanal fort; er führt zwar in gerader Richtung zu Liebenwalde hin, was man aber hierdurch gewinnt, verliert man durch den Aufenthalt an den Schleusen. Gleich an der Krewelin Schleuse saßen wir fast zwei Stunden fest, ehe die Reihe des Schleusens an uns kam. Den Aufenthalt benutzte ich, um auf den in der Nähe liegenden Gehöften Jagd auf Eier zu machen. Gegen 12 Uhr lagen wir vor der großen Liebenwalder Doppelschleuse, wo infolge Einmündung des Finow-Kanals der Verkehr größere Dimensionen annimmt. Wir ruderten noch einige Kilometer auf dem Malzer Kanal, um dann auf einer Wiese im Schatten einer Weide zum letzten Mal abzukochen. Am Nachmittag wurde die Fahrt interessanter, als wir bei Friedrichstal den Kanal verließen, um auf der „schnellen" Havel Oranienburg zu erreichen. Eine Stunde später gegen 7 Uhr lagen wir vor der letzten Havelschleuse bei Pinnow. Es war doch ein angenehmer Gedanke, daß nunmehr der Weg zur Reichshauptstadt glatt vor uns lag, es fragte sich nur, wie weit wir uns heute noch derselben nähern wollten. Da uns das Schleusen wieder eine Stunde gekostet hatte und die Dunkelheit bald hereinbrechen mußte, so schien es geraten, noch einmal vor Berlin Nachtquartier zu beziehen. Bald nachdem wir die Tegeler Chaussee geschnitten hatten und sich die Havel seeartig erweiterte, blitzten in der Dunkelheit die Laternen eines größeren Vergnügungsetablissements auf. Es war „Heiligensee". Da man auf meinen Anruf uns bereitwilligst Quartier anbot, auch ein Befahren verkehrsreicher Wasserstraßen in der Dunkelheit für niedrige Ruderboote nicht ratsam ist, so legten wir an und quartierten uns in dem für Sommergäste neueingerichteten Gasthaus ein. Wir hatten heute tüchtig gearbeitet,

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

60 Kilometer und 6 Schleusen lagen hinter uns. Als wir im großen Garten saßen und nach der Speisekarte Abendbrot bestellten, fühlten wir uns beinahe schon in Berlin.

Freitag, den 27. Juli. Die ganze Woche hindurch, seit unserer Wanderung durch die holsteinische Schweiz, hatte uns der Himmel rechtes Sommerwetter beschert; so war es nicht zu verwundern, daß wir von der Sonne gebräunt unseren afrikanischen Brüdern glichen, als wir nach dreiwöchentlicher Abwesenheit aus den mecklenburgischen Wald- und Seenregionen auftauchten und uns auf dem Berlin-Spandauer Schiffahrts-Kanal den Grenzen unserer Hauptstadt näherten. Um 10 Uhr öffneten sich die Tore der Schleuse zu Plötzensee, und nach kurzem Frühstücksaufenthalt ging es in flotter Fahrt durch Berlin zur Mühlendamm Schleuse. Hier begrüßte uns unser ehemaliger Fahrwart Herr Studiosus Neumann, der mit zwei Kameraden einen Doppelzweier klar gemacht hatte. Ungeachtet der Mittagsglut, die uns heute noch einmal kräftig ihren Stempel aufdrückte, ruderten wir flott unserem Heimatshafen Niederschöneweide zu. Unter dem Donner der Kanonenschläge, mit denen der Bootshauswart, Herr Leberwurst, seiner Freude über unsere unversehrte Rückkehr Ausdruck gab, legten wir um 2 Uhr am Steg des Kaiserlichen Bootshauses an. Zwei Stunden später, nachdem unser braver „Fürst Bismarck" gründlich gereinigt und im Bootshause auf seinem Lager wohl verwahrt war, nahmen wir Reisekameraden von einander Abschied und eilten nach Hause, um „Muttern" zu erzählen, wie es uns in der Fremde ergangen war, und als wir nach weiteren zwei Wochen uns zu neuer Schularbeit zusammenfanden, da hatte Mutterpflege längst ersetzt, was körperliche Anstrengung auf der 1000 Kilometer-Fahrt uns etwa genommen hatte. — — —

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf