

Eine Serienfahrt unseres Rudervereins.

Der Gedanke, einen Teil der Ferien zu mehrtägigen Schülerwanderungen oder Ruderfahrten zu benutzen, ist an vielen deutschen Schulen glücklicherweise nicht mehr neu. Schon mancher junge Deutsche hat dabei nicht nur seine Kenntnisse von Land und Leuten erweitert, sondern innige Liebe zum deutschen Volk und heimischen Boden ist in ihm wach geworden, und das stolze Gefühl, dies schöne Land seine Heimat, sein Vaterland, nennen zu dürfen, ist in sein Herz eingezogen. Und doch sind diese Ferienreisen im allgemeinen noch so wenig bekannt, daß es sich lohnt, durch Schilderung solcher Fahrt in den Leitern der Rudervereine und in den rudernden Schülern Lust zu weiteren Streifzügen zu wecken und ängstlichen Eltern die Sorge um ihre Söhne, die sich das nasse Element zu ihrem Tummelplatz erwählen, etwas zu nehmen.

Mancher Ruderverein begnügt sich damit, seine Kräfte mit anderen Vereinen im Rennen zu messen, und gewiß, für die Ausbildung der Rudertechnik ist das Rennen von höchster Bedeutung. Auch der erzieherische Wert, Unterordnung des eigenen Willens, Stählung der Energie und Selbstbeherrschung ist nicht zu unterschätzen; aber Wanderfahrten bieten gerade dem Schüler doch bedeutend mehr. Während eine Rennmannschaft einer gut exerzierenden Kompagnie gleicht, zieht der Ruderer auf der Wanderfahrt gleichsam ins Manöver; aus dem Parademarsch wird ein Übungsmarsch, der dem einzelnen allerlei Freiheit gestattet, ohne daß die Ordnung aufhört. Die Ruderer können ihre Eindrücke von der Landschaft austauschen; hier stimmt einer ein Lied an, da bringt ein anderer durch einen Wis zur rechten Zeit Belebung und Frische in die ermüdenden Glieder. Land und Leute sind dem Ruderer unbekannt, bald aber macht er sich mit ihnen vertraut. Die Schiffahrtsstraßen mit ihrem gewaltigen Handel lernt er kennen und ihre Bedeutung für das wirtschaftliche Leben schätzen. Auf der Fahrt muß er vor allem für sich selbst sorgen und lernt dadurch selbstständig und genügsam werden. Mut und Umsicht werden bei mancherlei Gefahren, die das Durchqueren von Seen, Herausziehen von Unwetter und unliebsame Begegnungen mit Rähnen und Schleppzügen mit sich bringt, in hohem Maße geweckt. Der Wille, der sich dem allgemeinen Wohle unterordnen muß, wird gestärkt durch teilweise große Anforderungen, die an die Kraft und Ausdauer jedes einzelnen gestellt werden. Und zur Pflege des kameradschaftlichen Sinnes gibt es wohl kaum ein besseres Mittel, als eine Kette gemeinsam erlebter Mühen und Freuden.

„Ja, wer selbänder wandert,
Dem strömt es durch die Brust
Von Freundschaft und von Treue,
Von jeder Lebenslust.“

Das erfährt und empfindet keiner mehr, als junge Leute auf einer Wanderruderfahrt.

Alle diese Freuden unseren Schülern zu gewähren, den Gönnern und Freunden des Vereins, deren Freigebigkeit wir ein Boot verdanken, auch der Königlichen Regierung, die uns mit Geldmitteln unterstützt hat, zu zeigen, daß die Opfer nicht vergeblich gebracht sind, vor allem aber, um die eigene Wanderlust zu befriedigen, die das Herz jedes rechten Deutschen erfüllt, entschlossen wir uns zu einer weiteren Ferienfahrt, und zwar nach Berlin.

Noch blieb unser Verein einem Knaben, der sich zwar tüchtig in der Umgebung seines Elternhauses umhertummelt und dort jeden Weg und Steg kennt, aber der doch noch zu zaghaft ist, sich weit hinauszuwagen. Schüchtern waren anfangs die Versuche, weiter hinauszudringen; Tagesstouren anfangs von 30, schließlich bis zu 70 Klm. wurden unternommen, aber abends kamen Boote und Mannschaft wieder unter Dach und Fach, und die ermüdeten Körper konnten sich bei mütterlicher Pflege schnell erholen. Wie mußte es sein, in unbekanntem Gebiet weiterzufahren, sich auf der Karte den Weg zu suchen? Wo würde man da einen Schutz für die Boote während der Nacht oder wenigstens einen guten Anlegeplatz finden? Wie würde es mit der Verpflegung werden, und wo würden die müden Glieder nach den Anstrengungen des Tages ein Ruheplätzchen finden? Schon hatte eine Mannschaft auf einer dreitägigen Fahrt nach Zinnowitz etwas von der Romantik solches Lebens gekostet und hatte natürlich daran Geschmack gefunden. So waren denn die Mannschaften für unsere beiden Boote, die Vierergig „Hedwig“ und den Doppelskuller „Agir“, bald gefunden. Außerdem wurde ein Ersatzmann bestimmt, der telegraphisch gerufen werden konnte, falls einer auf der Fahrt erkranken sollte. So umgingen wir es, einen Reservemann mitzunehmen, wie es in manchem Verein üblich ist, der durch sein eigenes Gewicht und sein Gepäck nur unbequemer Ballast gewesen wäre.

Mein Kollege Fischer und ich, zwei Primaner und vier Sekundaner gingen nun an die Ausrüstung, wobei unser Grundsatz war: Alles Notwendige, aber möglichst leicht und wenig umfangreich, um die Boote nicht zu überlasten, doch so vollständig, um die Gemütlichkeit nicht zu stören und dem Körper bei den großen Anstrengungen auch eine Art von Bequemlichkeit zu gestatten. An gemeinsamem Gepäck führten wir in jedem Boot zwei Reserveriemen mit (Reservedollen hatten wir leider vergessen), ein Segel und Infanteriezeltbahnen, deren Anschaffung sehr zu empfehlen ist. Solch ein Zelt ist schnell aufzuschlagen und kann in beliebiger Größe und in verschiedenen Formen als Tages- oder Nachtzelt gebaut werden. Die Zeltbahnen dienen außerdem mittags beim Abkochen auf feuchtem Boden als Unterlage, beim Lagern auf Heuböden als Schlafdecke oder, wenn man sie zusammenknüpft, als Schlaffack.*) Ferner vervollständigten Handwerkszeug für die Boote, ein Infanterie-Spaten zum Graben von Kochlöchern, eine Reiseapotheke, ein photographischer Apparat, Generalstabskarten, die wir schon gründlich vorher studiert hatten, und Nähzeug die gemeinsame Bagage. Je zwei bildeten zusammen eine Kochgemeinschaft und hatten sich mit zwei Spirituskochern, einem Kochtopf (ca. 2 Ltr. Inhalt), einer Bratpfanne, den nötigen Tellern und dergl. zu versehen. Außer diesem Gerät führte jeder zur Reserve mit: Einen vollständigen Ruderanzug, ein Jackett mit möglichst vielen knöpfbaren Taschen, einen wollenen Sweater, eine dicke Schlafdecke, Wäsche, Badezeug, die nötigen Toilettengegenstände, einen großen Strohhut gegen Sonnenbrand und eine Trinkflasche. Alles dies mußte im Rucksack verpackt sein, das Geld trug jeder im Brustbeutel mit sich; eine gemeinsame Kasse führten wir aus mancherlei Gründen nicht. Die mitgenommenen Schwarzwaren fanden, in Blechkisten verpackt, in den Steueriszkästen Platz, ebenso

*) Preis einer Zeltbahn mit allem Zubehör 6 M bei A. Wunderlich Nachfolger, Militär-Effektenfabrik, Berlin W. 9, Linkstr. 22

einige Konservenbüchsen, die als „eiserne Portion“ dienen sollten für die, welche noch keine Erfahrungen in der Kochkunst gesammelt hatten. Den Eltern und Angehörigen wurde eine Liste gegeben, in welchen Städten und wann wir Postfächer abholen würden; außerdem ließ ich mir einen Postausweis ausstellen, der beim Empfang von postlagernden Paketen zur Legitimation erforderlich ist. Leider war die beantragte Erlaubniskarte zur freien Durchfahrt durch die Schleusen ausgeblieben, sodaß wir später alle Schleusengebühren bezahlen mußten. Eine Schule hat, so erfuhren wir später, nur die in ihrer Provinz liegenden Schleusen frei. Hoffentlich wird diese Verfügung bald dahin abgeändert, daß alle preussischen Schülerrudervereine von den Schleusenabgaben befreit werden; das würde wesentlich die Freude, weitere Fahrten zu unternehmen, erhöhen.

Am Morgen des 2. Juli versammelten wir uns schon um 2 Uhr am Bootshaus; nur einer hatte sich noch nicht so schnell von seinem weichen Bett trennen können, wohl in der weisen Voraussicht, daß er vorläufig solch Lager nicht wiederzusehen bekäme. Das Abschiednehmen wurde ihm aber durch heftiges Klopfen an seiner Haustür verkürzt, sodaß wir um 1/3 Uhr abfahren konnten. Mit einem kräftigen Hipp, hipp, hurra! verabschiedeten wir uns von unseren Angehörigen, die es sich trotz der frühen Morgenstunde nicht hatten nehmen lassen, uns abfahren zu sehen. Froh genossen wir die Schönheit des anbrechenden Sommermorgens. Die während der Nacht gespannten Fischerneze, die uns in der Peene wiederholt den Weg versperrten, schienen uns in den heimischen Gewässern festhalten zu wollen; wir aber eilten weiter, galt es doch, bis 7 Uhr früh Malchin zu erreichen, wo die Boote auf die Bahn geladen werden mußten, um sie nach Waren zum Müritzsee zu schaffen. Bei Sonnenaufgang hatten wir den Kummerower See erreicht, der mit seinen Wellen in der herrlichen Beleuchtung des Morgens einen großartigen Anblick bot, aber lieber wäre uns eine spiegelglatte Fläche gewesen. Der Vierer kam im Windschutz des Landes in 1 1/2 Stunden hinüber, während die Mannschaft des Skullers sich durch eine vorübergehende Winddrehung verleiten ließ, an dem entgegengesetzten Ufer entlangzufahren und nun in 2stündiger Fahrt mit dem schwerbeladenen Boot sich durch die hohen Wellen kämpfen mußte, wobei sie viel Wasser übernahmen und gleich nach der Einfahrt in den Malchiner Kanal ausladen und das Boot ausschütten mußten. Den Zug nach Waren erreichten wir daher nicht mehr und mußten bis nachmittags 5 Uhr warten. Das war ein verdrießlicher Anfang, und wir hatten Zeit, auf die Herstellung unseres ersten Mahles die größte Sorgfalt zu verwenden, schlugen unser Zelt auf und führten gleich am ersten Tage ein sehr bequemes Leben. Als dann endlich unsere beiden Boote auf einer 13 m langen Lowry, die wir bei der Güterexpedition Malchin vorher bestellt hatten, verladen waren und wir die kurze Strecke bis Waren im Zuge zurückgelegt hatten, erwartete uns eine neue Enttäuschung. Bei unserer Ankunft erfuhren wir, daß vor dem nächsten Morgen kein Zug mehr zum Hafen hinunterfahre; alles Bitten war umsonst. Als wir aber erklärten, wir würden die Boote selbst die 1 km. weite Strecke tragen, fand sich ein Beamter, der uns die Lowry mit einer Maschine hinunterfuhr und dafür sich entsprechend belohnen ließ. Aller Verdruß aber war vergessen, als wir auf den Müritzsee hinausfuhren. Das Städtchen Waren lag an dem schönen Sommerabend so entzückend da, daß wir uns von dem Anblick nicht gleich trennen mochten, sondern an dem jenseitigen Ufer der kleinen Bucht anlegten, um abzukochen. Eine herrliche Nachtfahrt stand uns bevor; der von Ruderern gefürchtete Müritzsee lag spiegelglatt da. Der Vollmond war inzwischen aufgegangen und warf sein Licht auf die klare, durchsichtige Wasserfläche, die am Ufer von hohen, jetzt düster dreinschauenden Kiefern beschattet wurde. Keinen Laut vernahm man vom Ufer; nur der gleichmäßige Schlag der Riemen und das Rollen der Sitze war zu hören; die silbernen Kreise, die das Eintauchen der Riemen hinter-

ließ, zitterten noch weit hinter uns nach, und von den Blättern der Riemen rollte das Wasser herab wie leuchtende Perlen. Wohl keiner von uns wird diese Stunden vergessen. Auf den Rat eines Fischers, den wir nach einstündiger Fahrt auf dem See in seinem Kahn trafen, nahmen wir den Mond als Richtungspunkt, um über die weite Wasserfläche hin die schmale Einfahrt in den Volter Kanal zu finden. Bei der Weiterfahrt kamen die Boote aber soweit auseinander, daß wir uns nicht mehr sehen und auch nicht durch Rufen verständigen konnten, bis wir uns durch Signale mit einer Taschenlampe und Streichhölzern wieder zusammenfanden. Dabei waren wir aber etwas aus unserm Kurs geraten, die Einfahrt fanden wir nicht mehr. So schön die Nacht auch war, so mußten wir doch endlich daran denken, unser Zelt aufzuschlagen, waren wir nun doch bald 24 Stunden unterwegs, ohne geschlafen zu haben. Als wir uns deshalb dem Ufer näherten, gerieten wir trotz des geringen Tiefganges der Boote auf Grund. Schnell hatten wir Schuhe und Strümpfe ausgezogen und schoben die Boote vor uns her am Ufer entlang, wobei es manche ergößliche Szene gab. Nach 20 Minuten Wanderung im Wasser erreichten wir endlich festes Ufer. Trotz des nächtlichen Taus und mancher Diestel, die selbst durch die dicken Schlafdecken stachen, streckten wir uns unter dem schnell erbauten Zelt aus und schiefen bald vor Ermüdung ein. Doch die Kühle des Morgens trieb uns, mochten wir uns auch noch so eng zusammenlegen, um uns zu wärmen, gleich nach Sonnenaufgang wieder hinaus. Wir lernten dabei gleich zweierlei, daß es sich nämlich nicht empfiehlt, dicht am Wasser, wo kein Baumschutz ist, zu bivakieren, und ferner, daß man auch unter dem Zelt nicht im Ruderanzug schlafen darf, sondern im Nachthemde fest in eine Decke gewickelt, besser noch im Schlaffack, liegen muß, um wirklich erquickt am nächsten Morgen wieder aufzustehen. Der schöne Morgen ließ aber trotz der kurzen Ruhe keine Verstimmung oder Mattigkeit aufkommen; so klar und durchsichtig war die Luft, daß wir das jenseitige Ufer des Sees dicht vor uns zu haben glaubten. Die Morgentoilette war bald gemacht, denn das Waschbecken war diesmal groß genug, sämtlichen Ruderern Deutschlands zu gleicher Zeit zu dienen, und Garderobefragen fallen für den Ruderer fort. Nach einem selbstbereiteten, kräftigen Morgenimbisß erreichten wir in 10 Minuten den Volter Kanal und kamen damit an die erste der vielen zu passierenden Schleusen, deren Bau und Einrichtung den Schülern bis dahin noch unbekannt war. Wir lernten sie später gründlich kennen, ja verstanden uns auch bald gut auf ihre Bedienung, die man in Mecklenburg selbst übernehmen muß. Die Gebühren betragen hier 35 Pfg., während die preussischen Schleusen für jedes Boot 2 Mk. kosten. Findet man aber Gelegenheit, was meist der Fall war, mit Rähnen oder Flößen zusammen durchzuschleusen, so kostet jedes Boot 50 Pfg., außerdem sind 50 Pfg. Trinkgeld an die Bedienungsmannschaften zu zahlen; ein Teil der preussischen Schleusen ist frei. Mit Schleusenscheinen für unsere Boote ausgerüstet, auf denen mein Kollege und ich als Kahn-schiffer verzeichnet waren, fuhren wir weiter.

Nun erwartete uns die schönste Strecke unserer ganzen Fahrt, das mecklenburgische Seengebiet, das uns für 1½ Tage aufnahm. Diese Hunderte von Seen, die in den baltischen Landrücken eingebettet sind, verdanken ihre Entstehung meist einer längst vergangenen Zeit, als gewaltige Eismassen noch das Land bedeckten und das strudelnde Schmelzwasser der Eisdecke in dem Gletscherschutte große Vertiefungen entstehen ließ. Von Gletscherschutt ist jetzt freilich wenig zu sehen, und die Sonne brannte so heiß vom wolkenlosen Himmel hernieder, daß es uns schwer fiel, an eine Eiszeit in diesen Gegenden zu glauben. Die spiegelglatte Wasserfläche, oft dicht von Wasserrosen bedeckt, wird von einem grünen Rahmen hohen Schilfes eingefast, aus dem Fischreihher und ganze Züge Enten emporflattern, sobald wir uns in dem Boote nähern. Dichte, meist nur niedrige Laub-

waldungen, häufiger noch schlanke Kiefern schützen die Seen vor dem Winde. Die Einfahrt in den nächsten Kanal liegt zuweilen so im Schilf versteckt, daß der Steuermann sich nur nach der Starke richten kann und oft erst etwa 50 Meter vom Ufer die schmale Wasserstraße entdeckt, die zum nächsten See hinführt. Selten nur begegnet man einem Kahn oder Dampfer, ja man könnte fast denken, es seien noch die Zeiten, als dort im Schilf das Pfahldorf stand und das schlanke Kanoe diese Wasserflächen fürchte. Aber da biegt um eine Ecke im langgestreckten Leppinsee eine schmucke Segeljacht und erinnert uns daran, daß wir im 20. Jahrhundert leben, wo der nervöse Großstädter auf seinem Motorboot oder der elegant eingerichteten Jacht in dieser Landschaft sich neue Lebenskraft und Frische holt. Auch wir fühlen uns trotz unserer mäßigen Nachtruhe in dieser herrlichen Natur gestärkt und empfinden das, was Goethe bei seiner Fahrt auf dem Zürichersee dichtete:

Und frische Nahrung, neues Blut
Saug ich aus freier Welt,
Wie ist Natur so hold und gut,
Die mich am Busen hält!
Die Welle wieget unsern Kahn
Im Rudertakt hinauf,
Und Berge, wolkig, himmelan,
Begegnen unserm Lauf.

Der Berg, an dem das Städtchen Mirow gelegen ist, das wir bald erreichten, kann sich freilich mit den Schweizerbergen nicht im entferntesten messen, aber an Lieblichkeit entbehrt die Stadt nichts. Kurze Zeit machten wir dort Rast, um Lebensmittel einzukaufen, dann ging es bis Mittag weiter, wo wir am Zobensee einen herrlichen Platz zum Abkochen fanden. Auf die Auswahl des Lagerplatzes ist große Sorgfalt zu verwenden. Er muß möglichst an einsamer Stelle liegen, damit man nicht durch Neugierige beim Abkochen belästigt wird und ungeniert baden kann. Das Ufer muß fest sein, um bequem an das Gepäck in den Booten kommen zu können, und möglichst sandig, um reines Wasser zum Kochen, später zum Abwaschen des Geschirrs zu haben. Solche Plätze finden sich an den mecklenburgischen Seen häufig, während sie sich an den Kanälen oder Flüssen schon seltener ausfindig machen lassen. Gleich nach der Landung entwickelte sich eine rege Tätigkeit; schnell wurden Kochlöcher gegraben, um die Spiritusflamme gegen Zugluft zu schützen, und während die Maggisuppe im Kessel brodelte, nahmen wir ein erquickendes Bad im See. Nach beendeter Mahlzeit, bei der die verschiedensten Gerichte: Deutsch-Beefsteak, Nührei, Sehei, usw. glücklich zustande gebracht waren, streckten wir uns zum Nachmittagschläfchen in den Booten aus, die bei leichtem Wind gut segelten. Ermüdet durch die anstrengende Arbeit an den „Bremsknüppeln“, wie der Segler die Riemen schilt, schliefen unsere Schüler bald ein, während mein Kollege und ich jeder ein Boot steuerten und das Segel bedienten, ohne uns dadurch den Genuß einer Zigarre und einer stillen Naturbetrachtung stören zu lassen. Bald griffen wir wieder zu den Riemen und durchfuhren eine lange Kette herrlicher Seen, von denen uns besonders der Ziernsee mit seinen dichten Kiefernwaldungen ringsum zum Bivakieren einlud; doch wollten wir in dieser Nacht dem Körper ein weicherer Lager gönnen und bezogen deshalb ein billiges Quartier in Steinförde.

Der nächste Tag zeigte uns anfangs dasselbe Landschaftsbild. Mit dem Städtchen Fürstenberg, das mit seinen Villen am Möblinsee und an der Havel einen freundlichen Eindruck macht, verließen wir mecklenburgisches Gebiet, und nach einer Stunde Fahrt auch das Seengebiet; aber die Havel, die in vielen Windungen durch Laub- und Kiefernwald sich hindurchschlängelt, bot doch noch immer landschaftliche Reize genug. Leider erlitten wir bei den drei folgenden Schleusen große

Verzögerung. Da es Sonntag und gerade Kirchzeit war, wurde nicht geschleust. Wir mußten daher einmal zwei Stunden warten, bei den beiden nächsten Schleusen uns sogar zum Herumtragen der Boote um die Schleusen entschließen, eine recht beschwerliche Arbeit, die ich keinem zur Nachahmung empfehle. Zunächst mußten wir alles Gepäck ausladen, die Boote über 100 Meter tragen und sie an einer steilen Böschung wieder ins Wasser bringen, schließlich alles wieder verstauen. Gegen Abend sahen wir die Ziegeleien von Zehdenick auftauchen. Mit diesem Augenblick verwandelte sich das Bild vollkommen. Die öden Steinmassen der Ziegeleigebäude, lange, jeden Schmuckes entbehrende Arbeiterkasernen, vor denen die Leute lärmend und johlend ihren Sonntag feierten, qualmende Schornsteine und die Masten von vielen hundert Schleppfähnen bedeckten das ganze Gelände an den Ufern auf einer Strecke von 10 Km. Kein grüner Baum war hier zu erblicken, nur Lehm und Staub und Schmutz; ein schärferer Gegensatz als der Anblick dieser Fabrikgegend und des mecklenburger Idylls läßt sich kaum denken. Da auch hier die Schleusen geschlossen waren, mußten wir in der Stadt Nacht bleiben und für Nachtquartier viel Geld bezahlen.

Am 5. Juli stand uns zunächst ein öder Weg durch den Holz- und Malzerkanal und durch 7 Schleusen bevor. Bei dem regen Schiffsverkehr fanden wir aber gar keine Zeit, uns die Umgebung anzusehen, von der wir meist durch hohe Dämme abgeschnitten waren. Bald gewöhnten wir uns daran, nachdem der „Regir“ einen unsanften Zusammenstoß mit einem großen Kahn gehabt hatte, geschickt den langen Zügen von Rähnen auszuweichen, die entweder segelten oder von Pferden getreidelt, seltener von Dampfern geschleppt wurden. Man kann sich in dem schmalen Fahrwasser nicht immer nach dem Wasserstraßenrecht, das genau die Ausweichbestimmungen angibt, richten, sondern fährt am sichersten auf der Windseite vorbei, da starker seitlicher Wind die Rähne, besonders den letzten Kahn im Schleppzug, oft so plötzlich ans Ufer treibt, daß sie die dünnen Sportboote da unfehlbar erdrücken würden. Interessant war dieser Tag aber insofern, als wir eine Ahnung von dem gewaltigen binnenländischen Schiffsverkehr bekamen. Wenn man sich klar macht, daß die etwa 100 Rähne, die da vor einer Schleuse warten, ca. 2500 Eisenbahnwagen füllen, die 30 Lokomotiven kaum schleppen können, und sieht, wie diese Lasten durch den Wind mühelos und kostenlos vorwärts gebracht werden, so belehrt solche Anschauung mehr als der beste Unterricht, welche Bedeutung die Wasserstraßen für den Handel haben, und wie sie den Güterverkehr verbilligen.

Abends machten wir Halt in Neubrück, einem einsamen Gasthaus 3 Km. vor Heiligensee, wo wir ein gutes Strohlager bekamen. Eine Stunde vor Feierabend hatten wir einen starken Gewitterregen aufgeladen, der uns in wenigen Sekunden durchnäßte. Da wir so das Baden an diesem Tage sparen konnten, ruderten wir in bester Stimmung ruhig weiter und waren, als der Regen nach 20 Minuten aufhörte, bei unserer Ankunft in Neubrück wieder trocken. Unsere durchnäßten Zeltbahnen und Segel konnten wir in dem Trockenraum eines Sägewerks unterbringen. Wir hatten gefürchtet, in der Umgebung Berlins in den Gasthäusern viel Geld loszuwerden und vielleicht noch unfreundliche Behandlung zu erfahren, wenn wir wenig verzehrten, aber wir lernten in diesen Leuten, wie auch später in den Gastwirten an der Oder, außerordentlich uneigennützig Leute kennen, die gelassen zusahen, wenn wir ihnen Riemen, Segel und sämtliche Rucksäcke in ihr Gastzimmer schleppten und zufrieden waren, wenn wir abends ein Glas Milch und morgens unsern Kaffee von ihnen bezogen. Hilfsbereit schleppte der Wirt Waschschröpfeln heran, als wir am nächsten Morgen nach vereinfachtem Verfahren den Kopf unter die Pumpe halten wollten, und nachdem er uns mit vielem Kaffee und Semmeln für die Weiterfahrt gestärkt hatte, machten wir uns auf den Weg. Bald hatten wir Heiligensee erreicht und fuhren nun auf dem Havelsee an den mächtigen

Gartenlokalen vorbei, vor denen hunderte kleiner, zierlicher Mietsboote lagen. Jetzt sah man keinen Menschen; welch' reges Leben mußte hier an einem schönen Sonntagnachmittag herrschen! Nur am westlichen Ufer, wo die Spandauer Stadtforsst bis ans Wasser reicht, sahen wir kleinere Gruppen von Ausflüglern, die sich freuten, ihr Frühstück einmal draußen in schöner Natur verzehren zu können, um sich dann, nachdem Männlein, Weiblein und Kinder schnell ein Familienbad eingerichtet hatten, nach solcher Erquickung unter rauschenden märkischen Kiefern zum Schlummer auszustrecken. — Schon sind wir in den Tegler See eingefahren und nähern uns dem Berlin-Spandauer Schiffahrtskanal, als wir Rufe hören und von Saathwinkel her das Schwenken einer Bootsflagge sehen. Das können nur die Berliner sein vom Königlichen Kaiser Wilhelm-Realgymnasium, die unter ihrem Protektor Prof. Dr. K u h l e uns freundlichst durch Berlin geleiten wollen und am vorigen Tage uns schon bis hierher in zwei Booten entgegengekommen sind. Mit kräftigem hipp, hipp, hurra! senden sie uns ihr Willkommen zu; dann rasten wir gemeinsam auf einer Insel im Tegler See, wo wir uns bald genauer kennen lernen. Berliner und Pommer, welch ein Gegensatz! Aber das gemeinsame Interesse am Rudersport und das Erzählen des auf der Fahrt Erlebten führt auch diese verschiedenen Naturen schnell zusammen. Doch nur kurz ist die Rast, stehen uns doch für die Strecke durch Berlin bis zum Schülerbootshaus in Niederschöneweide noch 5 Stunden Fahrt bevor. Durch die Jungfernheide und Charlottenburg kommen wir grade in das Zentrum Berlins. Aber in dem engen Fahrwasser bleibt uns nicht Zeit, nach der Stadtbahn zu sehen, die da über uns hinwegfaßt, oder uns die Siegessäule zu betrachten, deren Gold im Sonnenschein prächtig leuchtet. Jetzt geht es mit hipp, hipp! im Rennschlag an einem Schleppzug vorbei, da ruft der Steuermann plötzlich ein kräftiges halt — stopp! Die Lücke zwischen einem Brückenpfeiler und einem Dampfer, durch die er zu schlüpfen gedachte, ist zu eng geworden, und da er sich nicht wie die Argonauten bei der Durchfahrt durch die Symplegaden der Hilfe der Athene getrösten kann, ist er verständlich genug, das Wagnis unversucht zu lassen, und nicht Mannschaft und Boot in Gefahr zu bringen, zwischen diesen gewaltigen Massen zerquetscht zu werden. So geht es über eine Stunde, und mehr als unsern Körper strengt diese Fahrt die Nerven an, sind doch die am Verkehr gewöhnten Berliner schließlich froh, diesen Teil hinter sich zu haben. Hierbei lernte ich, wie notwendig es ist, daß bei solcher Gelegenheit der Lehrer selbst steuert, weil er die Mannschaft besser in der Hand hat und in der Regel auch größere Kaltblütigkeit besitzt. Endlich sind wir, am Dom und Schloß vorbei, in breiteres Fahrwasser gekommen; die jedem jungen Menschen angeborne Kampflust treibt uns, es trotz der hinter uns liegenden Anstrengungen mit den Berlinern aufzunehmen; so erreichen wir bald das Ziel. Aber ehe wir uns Ruhe gönnen, müssen die Boote gereinigt werden, wozu wir auf der Fahrt nicht Zeit gefunden hatten. Freundlich wurden wir dabei von dem Bootshauswart unterstützt, der sich auch der etwas mitgenommenen Boote annahm und sie ausbesserte. Mit welcher Freude wir dann nach einer kühlen Douche in unsere Civilanzüge schlüpfen, die wir per Post nach Berlin geschickt hatten, kann nur der verstehen, der als Soldat nach mehrtägigem Bivak endlich in ein gutes Quartier gekommen ist, wo er Bad und reine Wäsche vorfand. Dies Bootshaus wurde nun für drei Nächte unser Heim, und in den Feldbetten, die uns gütigst zur Verfügung gestellt wurden, schlief es sich köstlich. Wie wir die beiden Tage in Berlin verbracht haben, brauche ich hier wohl nicht zu erzählen. Da unsere Schüler sämtlich noch nicht Berlin kannten, interessierte sie alles. Der Verkehr auf den Straßen, die Schlösser und Museen, moderne Warenhäuser, Theater u. s. w. boten so viel Anregung, daß wir abends todmüde nach Niederschöneweide zurückkehrten. Trotz bester Ausnutzung der Zeit konnten wir unser reichhaltiges Programm nicht

ganz abwickeln und schieden von Berlin in der Hoffnung, bei einer späteren Ruderfahrt die Hauptstadt genauer kennen zu lernen. Dankbar erinnern wir uns des Herrn Prof. K u h j e, der uns so gastlich dort aufgenommen hatte, und es sich nun nicht nehmen ließ, mit einer Mannschaft uns bis zur Bernsdorfer Schleuse zu begleiten. Die schönen Spreeufer hörten auf, als wir in den Oder-Spreekanal kamen, der so tief zwischen Dämmen eingeschlossen ist, daß wir wenig oder gar nichts von den großen Forsten, die er durchschneidet, sahen. Zum Trost dafür hatten wir guten Wind, sodaß wir beim Segeln Zeit fanden, unsere Berliner Erlebnisse an unserm Auge noch einmal vorüberziehen zu lassen; manche versuchten auch, sie in ihr Tagebuch zu schreiben, doch blieb es meist bei dem Versuch. Um den Wind auszunutzen, frühstückten wir im Boot und kochten erst gegen 6 Uhr 3 km hinter Fürstenwalde in der Wildheide ab. Heute nährten sich alle von Konservenspinat, den wir in großen Mengen bei Wertheim eingekauft hatten. Der tiefe Friede des Waldes tat nach dem Großstadtlärm so wohl, daß wir uns schnell entschlossen, hier Nacht zu bleiben. Gerade war das Zelt aufgeschlagen, als es zu regnen begann. In aller Eile hatten wir um unsere Behausung Wasserrinnen gezogen und die ausgehobene Erde auf die Zeltränder geworfen, daß der Wind nicht daran herumzerren konnte. Als gegen 9 Uhr der Regen aufhörte, krochen wir wieder aus dem Zelt, um draußen noch ein Friedensspeisichen zu rauchen. Die Nacht war warm und still, hier und da klatschte ein Tropfen vom Baum auf unser Zelt, sonst kein Laut. Manchen überkam da wohl eine fast feierliche Stimmung; bald aber waren wir in munterem Gespräch, und als einer ein Lied anstimmte, war die Sangeslust geweckt. Ein Volkslied nach dem andern im Wechsel mit Solovorträgen klang da durch die stille Nacht, sodaß es uns schließlich schwer wurde, schlafen zu gehen. Später wieder einsetzender Regen konnte mit seinem gleichförmigen Klatschen uns nur noch fester einschläfern; wir lagen trocken und geborgen. Der nächste Morgen zeigte uns erst recht unsere idyllische Lagerstatt. Das Zelt, mit unseren blau-weißen Bootslaggen an beiden Seiten geschmückt, lag friedlich im Busch; Kochgeschirre, Riemen, Wasserflaschen, volle und leere Konservenbüchsen und Eierschalen in buntem Durcheinander waren ringsherum verstreut, denn wir hatten das alles wegen des Regens entgegen unserm sonstigen angeborenen Ordnungssinn liegen lassen. Um nach solchem Wirwats schnell alles wieder verladen zu können, ohne die Hälfte liegen zu lassen, muß jeder für einen Teil des gemeinsamen Gepäcks, z. B. Zeltbahnen, Leinen, Pflöcke und dergl. die Verantwortung haben. Trotzdem vergehen vom Aufstehen bis zur Abfahrt durch das Abbrechen des Zeltes, Kaffeekochen und Verladen doch fast 2 Stunden. —

Da wir gutes Wetter und starken Westwind hatten, konnten wir gleich am Morgen segeln, woran uns die vielen über den Kanal führenden Brücken kaum hinderten. Wenn das segelnde Boot auch nicht die gleiche Fahrt wie das geruderte hat, so ist das Mitnehmen des Segels doch sehr zu empfehlen, weil die Mannschaft dabei sich gründlich ausruhen kann. Nach einer Mittagspause bei dem 28 km. entfernten Müllrose durchfuhren wir in schneller Fahrt die 7 Schleusen des Friedrich Wilhelm-Kanals, die auf einer Strecke von 10 km. dicht hintereinander liegen. Wir atmeten ordentlich auf, als wir die letzte der 28 zu passierenden Schleusen hinter uns hatten; denn wenn solche unfreiwillige Last dem Körper auch ganz dienlich ist, so besteht doch für die Boote stets die Gefahr, im engen Schleusenkasten mit einem Rahn zusammenzustoßen und mehr oder weniger beschädigt zu werden. Auf den Rat eines Schleusenknechts fuhren wir bis zum Brieskowersee, wo wir kurz vor der Einmündung des Kanals in die Oder Halt machten. Der Mann hatte uns scheinbar gut beraten, denn ein liebliches Fleckchen Erde war dies, wo wir unter schönen Eichen hinter dem Oberdeich unser Zelt aufschlugen. Auf der andern Seite des schmalen Sees steigt das

Ufer steil an, hier schützten uns die Oderberge und die hochragende Schwedenschanze, eine steilabfallende Felswand, vor jedem Westwind, leider aber nicht von den Rückenschwärmen, die den Sümpfen auf dieser Landzunge entsteigen. Schon beim Abkochen hatten sie uns keine Ruhe gelassen; nun glaubten wir sie aus dem Zelte bannen zu können, wenn wir zuerst ordentlich rauchten und dann alles dicht abschlossen. Aber so dicht ist kein Zelt, um diesem blutdürstigsten aller Tiere den Eingang zu wehren. Da gab es denn keine Ruhe; vergeblich versuchte man in der Dunkelheit die Plagegeister zu morden. Stöhnend fand sich einer nach dem andern in das Unvermeidliche. Sobald es hell wurde, krochen wir daher aus dem Zelt. Da tönte aus der Mitte des Sees der unvermeidliche Berliner Gassenhauer „Lehmann seine Ose die ist ausgerückt“, den einer seit den Berliner Tagen zu seinem Lieblingslied erkoren hatte. Das war das richtige Signal in diesem Augenblick; schnell waren die überstandenen Qualen vergessen, und wir folgten dem Sängler nach in das nasse Element. Möglichst schnell bauten wir dann unser Zelt ab und erreichten nach einer halben Stunde Frankfurt, wo wir im Bootshaus des „Frankfurter Ruderklubs 1882“ freundliche Aufnahme fanden, Lebensmittel einkauften und Postfächer abholten. Die starke Strömung der Oder brachte uns bald an Lebus vorbei in das gepriesene Oderbruch. Die über 50 Klm. lange und durchschnittlich 20 Klm. breite Niederung muß früher dem Auge eines Ruderers noch mehr geboten haben, als die Oder in unendlich vielen kleinen Armen eine wüste Fläche durchfloß. Einst ein wildes Bruch- und Waldland, dessen Bewohner sich von Fischfang und Krebsen ernährten — sollen doch allein in Küstrin am Ende des 16. Jahrhunderts in einem Jahre über 30 Millionen Schock Krebse verzollt worden sein — heute durch die Arbeiten Friedrichs des Großen, der das Land entsumpfen und den Fluß geradelegen ließ, eine Heimat für viele hundert Familien. Statt des Sumpfes sieht man jetzt fetten Wiesengrund; freundliche Dörfer, die der schlanke Kirchturm beherrschend überragt, lehnen sich an die ziemlich scharf ansteigenden Talränder; fruchtbaren Getreideboden, auf dem namentlich Gerste gebaut wird, finden wir an den höher gelegenen Stellen; ein glückliches Land, bei dessen Anblick ich der Worte gedenken mußte, die Friedrich der Große nach einer Besichtigung seiner Arbeiten dort ausrief: „Hier habe ich im Frieden eine Provinz erobert.“

In dem freundlich gelegenen Gütstebiese fanden wir am Abend bei dem Gasthof an der Fähre eine gute, saubere Stube für 10 Bfg., denn die Lust zum Bivakieren hatten wir etwas verloren, außerdem empfiehlt es sich auch nicht, das Zelt auf dem Wiesengrund der Oderufer aufzuschlagen, da etwas Feuchtigkeit oder Nebel doch stets in das Zelt hineinkommt und solch Nachtlager dem Körper wenig Erquickung bringt, sehr leicht aber Erkältung und Rheumatismus. —

Am nächsten Morgen ruderten wir, ohne Pause zu machen, bei günstigem Wind und starkem Strom 55 Klm. Nach der Einmündung des Finow-Kanals wurde die Oder, auf der wir vorher kaum Schifffahrt gesehen hatten, wieder belebter. Schleppdampfer, mit dem Radkasten am Heck, warfen so gewaltige Wellen auf, daß wir uns möglichst weit von ihnen fernhalten mußten. Die Ufer wurden jetzt wieder schöner, an bewaldeten Hügeln von 50—70 Mtr. Höhe zieht sich der Strom oft unmittelbar entlang. Nach der Mittagspause bei Ripperwiese legten wir noch 30 Klm. zurück, sodaß wir an diesem Tage unsere Höchstleistung von 85 Klm. erreichten, während wir sonst 55—60 Klm. gerudert hatten. Unangenehm empfindet man bei solcher weiten Tagesfahrt schließlich das Sitzen auf den kleinen Kollsitzen, besonders wenn bei dauernd starkem seitlichen Wind die entgegengesetzte Körperseite stärker angestrengt wird. Wir waren froh, dicke Filzdecken für die Sitze mitgenommen zu haben, die ein gutes Polster boten. Ein noch weiches fanden wir in dieser

Nacht für unseren Körper auf einem geräumigen Heuboden in Schillersdorf. Nun waren wir schon wieder in unserer Heimatprovinz und nach 1½stündiger Fahrt erreichten wir am folgenden Morgen unsere Provinzialhauptstadt, wo wir bei dem wundervoll erbauten und sehr geschmackvoll ausgestatteten Bootshaus des Ruderklubs „Sport Germania“ anlegten. Da die meisten von uns Stettin schon kannten, hielten wir uns nicht allzulange dort auf. Zu unserm Bedauern mußten wir am Vulkan vorüberfahren, denn die Direktion hatte unserer Bitte, die Werft besichtigen zu dürfen, nicht stattgegeben. So mußten wir uns mit einem flüchtigen Blick auf die gewaltigen Hellinge, in denen leider zurzeit kein großes Schiff gebaut wurde, begnügen. Weiter ging die Fahrt an dem schönen Ufer von Goklow entlang nach Kragwiek, wo wir durch einen Bekannten die Erlaubnis zur Besichtigung des Eisenwerkes Kraft erhalten hatten. In liebenswürdiger Weise führte uns ein Ingenieur herum und zeigte uns zunächst den Abstieg eines Hochofens. Es ist ein großartiges Schauspiel, das flüssige Eisen prasselnd und zischend aus dem Stichoß in die Sandformen rinnt, in denen es allmählich zu barrenförmigen Stücken erkaltet. Als wir auch die Einrichtung des Hochofens kennen gelernt hatten, sahen wir auf dem Erzhof die verschiedenen Erzsorten: Brauneisenstein, Roteisenstein und Magneteisenstein in großen Mengen lagern. Ferner wurden wir darauf hingewiesen, wie dieser eine Industriezweig, die Eisengewinnung, die Gründung verschiedener anderer Fabriken zur Folge habe, um alle Abfallstoffe möglichst zu verwenden. So besichtigten wir die Kokerei, in welcher der für die Hochofen nötige Koks aus Steinkohlen erzeugt wird, eine Benzol-, Amoniak- und Zementsteinfabrik. Dieses ganze Werk, vor allem auch die zweckmäßige Anlage der einzelnen Fabriken, die Ausnutzung des Raumes und das Ineinandergreifen der verschiedenen Betriebe rief in uns allen, die wir derartige industrielle Unternehmungen noch nicht kannten, Achtung und Staunen über die Leistungen der heutigen Technik hervor. Dankbar gegen die Leitung des Eisenwerkes schieden wir, die uns durch sachkundige Führung den Genuß, den Betrieb genauer kennen zu lernen, noch vergrößert hatte. Erst um 7 Uhr abends kamen wir nach dieser angenehmen Unterbrechung nach Ziegenort, wo wir wieder den Heuboden bei dem Gastwirt bezogen. Da das Haff selbst am Abend noch zu bewegt war, wollten wir erst ausruhen, bis sich der Wind legte, später nachts an der Westküste entlang die Peenemündung erreichen. Aber nach kurzer Stille frischte der Wind so auf, daß wir an die Fahrt nicht denken konnten, sondern bis zum nächsten Nachmittag liegen bleiben mußten, wo ein Dampfer des Herrn Zimmermann aus Demmin, der uns zur Ueberfahrt gütigst angeboten war, uns und die Boote an Bord nahm und nach einer schönen, fünfständigen Fahrt bald hinter der Carniner Brücke wieder flott machte. Hier waren wir nun schon wieder in bekanntem Fahrwasser. Von Zecherin, wo wir Nacht geblieben waren, machten wir am nächsten Morgen einen Abstecher nach Zinnowik. Wir fielen freilich im Ruderanzug und den Sweatern, die bei der Abfahrt aus Berlin weiß gewesen waren, etwas unter dem Badepublikum auf, ebenso erregten die braungebrannten Arme und Beine im Herrenbad berechtigtes Aufsehen. Doch freuten wir uns, hier ein erquickendes Bad nehmen zu können, wozu uns in dem schmutzigen Oderwasser die Lust gefehlt hatte. Als wir wieder in die Boote steigen wollten, erhielten wir telegraphisch einen poetischen Gruß unseres früheren Direktors Dr. N i e k k i aus Stettin, der in Bad Bansin weilte. Gern hätten wir uns ihm vorgestellt, besonders da er sich einst um den jungen Verein große Verdienste erworben hat, doch führte uns nur der Weg über offene See zu ihm, der für unsere Boote doch zu gefährlich war. So kehrten wir denn nach einer herrlichen Abendsfahrt wieder in Zecherin ein und streckten uns zum letzten Mal auf dem Heuboden aus. Allen war dies Lager schon so lieb geworden, daß einige

befürchteten, sie würden solch Ortsbiwak später in Demmin vermissen. Jedenfalls war dies billige Quartier für unsern Geldbeutel sehr nutzbringend gewesen, denn weil das Nachtquartier für 16 Nächte noch nicht 3 Mark gekostet hatte und ferner, weil wir während der Fahrt stets selbst gekocht hatten, betrug die Gesamtkosten nur 50—55 Mark, wovon für den Aufenthalt in Berlin etwa ein Drittel verbraucht war. Die Schleusengebühren betrug für die Boote 22 Mk., etwa 12 Mk. wurde an Trinkgeld für die Bedienungsmannschaften bezahlt.

Die Rückfahrt nach Demmin hätten wir bei günstigem Winde in einem Tage machen können, kehrten aber, da uns starker Wind, zeitweise auch Regen entgegenkam, am nächsten Abend bei den Eltern eines früheren Vorsitzenden unseres Vereins ein, wo wir die gastlichste Aufnahme erfuhren. Als wir dann am letzten Tage, dem 16. unserer Fahrt, noch einmal wieder zusammen saßen und uns unser Mahl bereiteten, überkam es uns fast wie Wehmut, dies Leben nun aufgeben zu müssen, und einige meinten, wir wollten doch die ganze Rundfahrt gleich noch einmal machen. Dies ist wohl das beste Zeichen dafür, daß die Anstrengungen der fast 800 Km. langen Reise und das teilweise ungünstige Wetter der letzten Tage uns nicht die gute Stimmung hatten rauben können. Freundlich schien jetzt die Sonne, als wir die Boote wieder bestiegen. Zu 4 Uhr hatten wir uns zu Hause angemeldet und pünktlich fuhren wir mit geschmückten Booten in den Hafen von Demmin, von einer großen Menschenmenge begrüßt. Was fing da bei der Landung für ein Fragen und Erzählen an! Die besorgten Mütter, die unseren Kochkünstlern wohl nicht recht getraut hatten, fanden ihre Jungen munter und kräftig gebräunt, und die Väter waren stolz auf diesen ersten weiteren Flug ihrer Söhne in die Welt, von dem sie jetzt reicher an Anschauungen und Erfahrungen wohlbehalten zurückkehrten. Wir aber empfanden, als wir uns nun trennten, wie viele schöne, reine Freuden wir zusammen genossen hatten und wie viel näher wir uns dadurch gekommen waren; uns allen werden diese Tage unvergeßlich bleiben.

