

Holsten-Ruderer: Über die Elde bis (fast) in die Elbe

Unsere Rudertour begann mit einer Überraschung: Sanft glitt die Barke vom Trailer, aber dem Kameraden auf der Ruderbank wurde mulmig. Fröhlich quoll eine kleine Fontäne unter seinen Füßen hervor. Nur ein entschiedenes „Manöver halt“ bewahrte vor größerem Ärger. Die Barke wurde wieder auf den Trailer gezogen und die Quelle des Übels schnell gefunden. Die Lenzschrauben lagen ordentlich im Kasten von Nummer 8. Wenn man es vorher weiß, eigentlich kein Problem, aber doch gewöhnungsbedürftig. In der Luftfahrt muss der Pilot vor jedem Start stur eine Check-Liste der zu erledigenden Dinge abhaken. Vielleicht findet sich ein erfahrener Wanderruderer, der das für das Auf- und Abrüsten der Barke Wichtige einmal aufschreibt. Routinen sind hilfreich, um Fehler zu vermeiden.

Wir hatten noch einige schwierige Situationen zu meistern, die aber alle gut bewältigt wurden, weil dreizehn Wanderruderexperten zur Gruppe gehörten. Wir mussten nur erst lernen, dass die Vielstimmigkeit von Experten eher hinderlich ist. Aber am dritten Tag hatten wir (fast) raus, dass der Steuermann den „Hut“ auf hat, auch wenn es eine Mütze ist. Dann läuft alles besser. Klar war die sonstige Kompetenzverteilung, die auch vorzüglich ausgefüllt wurde: Dierk und Peter waren Fahrtenleiter, Benno hatte das Geld und die Schlüssel.

Die Elde ist der längste Fluss Mecklenburg-Vorpommerns. Wir sind in vier Tagen von Plau am See nach Dömitz, wo die Elde in die Elbe mündet, gerudert. Die Elde ist als Kanal ausgebaut und eine Bundesbinnenwasserstraße. Das kann zu Verwirrungen führen, denn die linke Seite ist die rechte Seite. Aber nur für den Steuermann. Für die Ruderer ist die linke Seite die linke Seite und die rechte Seite die rechte Seite. Alles klar? Es ist ganz einfach: Bei Binnenwasserstraßen beginnt die Kilometerzählung und Seitenbezeichnung an der Mündung „bergauf“.

Bergig ist die Landschaft nicht, sondern wie die Sprache: Platt. Aber es ist landschaftlich sehr schön und abwechslungsreich, weil die Ufer überwiegend mit Bäumen bestanden sind. Eine Teilstrecke ist sogar in Dammlage geführt, also über dem Niveau der umliegenden Landschaft. Vögel gibt es reichlich zu beobachten: Reiher, Milane, ein einzelner Schwan mit natürlichem Fluchtinstinkt, also ganz anders als auf der Alster, Kormorane, ein Seeadler (nur für die Steuerleute sichtbar, aber glaubhaft) und Schwalben. Die Schwalben sorgten für reichlich Diskussion, weil sie einem zeigen, wie das Wetter wird. Fliegen sie hoch, bleibt es schön, fliegen sie niedrig, gibt es Regen. Aber wie hoch ist hoch? Wir haben die Kausalität dann umgekehrt: Die Schwalben flogen hoch, weil sie die kraftvollen Ruderer der „Holsten“ gesehen haben und wissen, immer wenn die Holsten-Ruderer auf Wanderfahrt sind, ist das Wetter schön und wir müssen hoch fliegen. So war es jedenfalls, abgesehen von zwei kleinen Schauern.

Schon Ende des fünfzehnten Jahrhunderts begannen erste Versuche, die Elde zu kanalisieren und über die Müritzer Seen eine Verbindung zwischen Elbe und Ostsee zu schaffen. Nicht wegen der Wanderruderei, sondern um einen direkten und kostengünstigen Weg nach Hamburg zu haben, vorbei an gierigen Zöllnern anderer Länder oder Städte. Wallenstein, der von 1628 bis zu seiner Ermordung 1634 mit dem Herzogtum Mecklenburg belehnt war, hat es dann noch einmal versucht, aber vergeblich. Die technischen und finanziellen Möglichkeiten reichten nicht, auch wenn er noch länger gelebt hätte.

Im neunzehnten Jahrhundert wurde dann doch die Elde-Müritz-Wasserstraße als schiffbares Gewässer ausgebaut, um der insgesamt spärlichen Industrie im Land eine bessere Infrastruktur zu bieten. Aber bald kam die Eisenbahn und der Kanal verlor wirtschaftlich an Bedeutung. Mit der innerdeutschen Grenze und der Absperrung bei Dömitz versank er endgültig in einen Dornröschenschlaf. Wer mehr über die Historie wissen will, muss auf die Website der FARI gehen, wo Photos der Wanderfahrt und ein Geschichtsabriss eingestellt sind.

Heute ist die Elde-Müritz-Wasserstraße fast ausschließlich ein Freizeitgewässer. Die 16 Schleusen, die wir passiert haben, sind nach der Wende alle sehr gut ausgebaut worden. Im Moment läuft ein Programm, alle Schleusen zu automatisieren. Finden wir nicht so gut. Unsere Erfahrung ist, dass das automatische Schließen länger dauert als der Handbetrieb. Der Schnack mit den überwiegend weiblichen Schleusenwärtern ist überhaupt nicht zu ersetzen.

Von der Industrie sieht man an der Elde nur noch wenige Reste von Mühlenbetrieben. Bis auf eine leuchtende Ausnahme: Die Brauerei in Lübz, mit der einige unserer Ruderkameraden noch gute Erinnerungen verbinden, weil sie an der Modernisierung der von „Holsten“ gekauften „Lübzer“ beteiligt waren. Habe sie gut gemacht, denn das Bier schmeckt ausgezeichnet und eine milde Gabe der Brauerei, die wir besichtigt haben, hat uns bis zum Ende unserer Fahrt begleitet und den Durst gelöscht.

Ein Höhepunkt nicht der Ruderei, sondern des kulturellen Rahmenprogramms, waren drei Übernachtungen in Hotel „Schloss“ in Neustadt-Glewe. In den Räumen barocke Stuckdecken, an denen man sich nicht sattsehen konnte. Der Baubeginn des Schlosses war 1614, abgeschlossen wurde der Bau 1720, aber nicht ganz, weil die Kapitelle der Säulen bis heute unbearbeitet sind. Also: Bitte nicht mehr über Bauverzögerungen bei der Elbphilharmonie meckern. Alles wird gut! Der Service war sehr gut und freundlich, die Preise waren trotz des feudalen Ambientes bürgerlich.

Unser „Kulturteil“ wurde ergänzt durch einen Ausflug nach Ludwigslust. Leonhard führte durch den Schlosspark und erklärte die Unterschiede zwischen barocker Gartenkultur als Teil des absolutistischen Herrschafts- und Naturverständnisses und dem „Englischen Garten“, der die Natur gestaltete, aber in der „Erhabenheit“ der Natur das Vorbild für eine liberale Gesellschaftsordnung sah. Die Aufklärung lässt grüßen. Aber uns bedrohte im englischen Gartenteil eine Gewitterwand, so dass sich die Besichtigung auf das Wesentliche begrenzte.

Kein erklärender Satz zu viel: Exakt eine Minute, nach dem wir das „Landhaus de Weimar“ zu einem vorzüglichen Abschiedsessen erreicht hatten, öffnete sich der Himmel und es regnete aus Eimern.

Aber nicht den Regen werden wir erinnern, sondern eine schöne Wanderfahrt auf einem noch schöneren Gewässer. Dabei waren:

Volker Albers, Günther Biller, Peter Bünemann, Gunter Dietrich, Reiner Dettmann, Bernd Grupe, Leonhard Hajen, Dierk Kallies, Peter Klüssendorf, Norman Paech als Gast von den „Hanseaten“, Benno Schieritz, Manfred Seelig und Peter Sonnemann, der sich vor allem durch souveräne Fahrtechnik mit dem Trailer auszeichnete.

Leonhard Hajen