

Elde auf- und niederwärts Reisende in Parchim

Die Fangschleuse zu Parchim passierten im Jahre 1890 238 Fahrzeuge, davon 99 auf- und 139 niederwärts. Das waren zumeist die in der Elde-Schiffahrt gebräuchlichen Kähne mit dem übergroßen Spritsegel; hinzu kamen die vielen Flöße. So passierten im Jahre 1890 die Plauer Fangschleuse 1535 Stück Flossholz, davon 1214 Tannen und 158 Eichen. Ein besonderes Ereignis war es sicherlich, als im September 1890 vom Schleusenmeister, dem Steueraufseher a. D. J. Heiland, eine luxuriöse Segeljacht aufwärts geschleust wurde. Am Heck der „Gipsy“ wehte die Union Jack (Abb. 24). Der englische Schiffseigner und Kapitän, Mr. Henry Montagu Douhty, segelte, unterstützt von einer dreiköpfigen Besatzung und begleitet von zweien seiner Töchter aus Dömitz kommend durch die mecklenburgischen Gewässer. Die „Gipsy“ (Abb. 25) war ein in England in Klinkerbauweise gezimmertes Segelschiff von 53 Fuß Länge, 13 Fuß und 6 Zoll Breite und drei Fuß Tiefgang. Am nahezu 50 Fuß hohen Mast wurde ein gewaltiges Spritsegel emporgezogen, das als alleiniger Antrieb der Segeljacht diente. Bei starker Strömung sowie ungünstigem oder flauem Wind mußte die Mannschaft das Fahrzeug treideln, staken oder rudern.

In seinem Buch „Our Wherry In Wendish Lands“ beschrieb Mr. Doughty die Stadt Parchim als wenig attraktiv, farblos und ländlich. Sicherlich wurde dieses Urteil über die Stadt von jenem kleinen Malheur beeinflusst, das sich vor der Schleuse ereignete. Infolge eines Mißverständnisses war beim Segelbergen der Spritbaum unsanft auf das Kajütendach geschlagen. Kulturgeschichtlich interessant ist im Zusammenhang mit Parchim eine Zeichnung von K. I. Doughty, einer der Töchter des Schiffseigners. Sie hielt die Brunnen-Brücke im Bilde fest, die kurz vor Slate die Elde überquert. Mr. Doughty notierte dazu: „Eine Brücke hielt uns eine zeitlang auf. Sie war die einzige dieser Art, die wir seitdem sahen. Ein kleines Stück des Brückenbelages war zum Hochklappen, gerade breit genug, um den Mast durchzulassen.“ Die Zeichnung verdeutlicht, wie diese Brückenart in einfachster Weise die Erfordernisse der Brücken-Passanten zu Wasser und zu Land erfüllte. Die Brücke war ständig geschlossen. Die schwerfälligen mit hohen Masten und Spritsegeln ausgerüsteten Frachtkähne fuhren auf die Brücke zu. Ein Bootsmann klappte mit einem Bootshaken den Brückenbelag hoch. Nachdem der Kahn ohne Fahrtunterbrechung passiert hatte und der Mast durch den Brückenspalt hindurch war, wurde vom Bootsheck aus der Brückenbelag wieder mit einem Bootshaken herunter gezogen. (Abb. 26)

Ebenfalls im Jahre 1890, vielleicht sogar ein, zwei Monate vor Mr. Doughty, passierten zwei junge Männer mit einem Ruderboot die Parchimsche Schleuse. Ihre Reise ging von Rheinsberg nach Schwerin. Ihr Fahrzeug war ein 5 Meter langes und etwas über 1 Meter breites englisches Boot, ein Ruderzweier mit kleinem Mast und Segel. Einer der Ruderer, Fuchs von Winegard, berichtete später in einer Illustrierten:

„Um sechs Uhr kamen wir nach Parchim, der größten Stadt, die wir bis dahin noch erreicht hatten, übergaben unser Boot dem Schleusenmeister und gingen nach den Hotel 'de Russie'. Hier fanden wir einen Posten vor der Thüre und aufgeregtes Hin- und Herlaufen von Uniformen und

Kellnern. Es war Manöver und die meisten Offiziere logierten hier. Das Diner war dank der bewaffneten Macht ganz vortrefflich, wie auch das Zimmer eine unerhörte Pracht von Pantherfellen und Marmorplatten aufwies. Auf die nächtliche Felddienstübung und ein Feuerwerk vor dem Hotel hätten wir dagegen bereitwilligst verzichtet. Am anderen Tage sehr früher Aufbruch. Auf dem Wege zur Schleuse suchten wir das sehr einfache Haus auf, in dem Moltke geboren ist, und das eine Gedenktafel ziert. Der alte Schleusenthyrann stand in voller Würde dabei, während eine ganze Schar kleiner Jungen, die gerade auf dem Weg zur Schule waren, selig die Ränzchen hinwarfen und die Schleuse bedienten.“

Ein weiterer Bericht stammt aus der Zeit des ersten Weltkrieges. Im August 1915 ruderte eine Frau ganz allein von Wiligrad am Schweriner Außensee bis nach Potsdam! Mit ihrer Ruderjolle „Formosa“ erreichte Marie von Bunsen mit Ruderkraft sowie mit Hilfe eines Segels am 19. August die Stadt Parchim. Die „Formosa“ gehörte zu den nur 46 Fahrzeugen, die im Jahre 1915 vom Schleusenmeister Karl Benzin geschleust wurden.

Aus den stark deutsch-national gefärbten Reisetagebuch der Marie von Bunsen nur einige wenige Ausschnitte:

„Nun erschienen zwei stattliche alte Kirchtürme; überaus malerisch muß ehemals das Städtchen an der Elde gelegen haben, hier und da war jetzt das Bild durch Fabriken beeinträchtigt“. Die Ruderin übernachtete in „dem am Wasser gelegenen Gasthof“, in welchem ansonsten Offiziere logierten. Morgens sah sie die Kühe durch die lange Straße und über die Brücke ziehen. In der Schiffsbauwerft erhielt Marie von Bunsen ihre „Formosa“ zurück, bei der über Nacht ein Leck abgedichtet worden war. „Ich wurde durchgeschleust, fuhr an dem anziehenden alten Stadtufer vorbei. Noch war die Stadtmauer erkenntlich, an ihr lag ein Gewirr aus kleinen Fachwerkhäusern und Giebeln, von Goldbällchen und Kapuzinerkresse, von Obstbäumen und Gemüse. Plötzlich gelangte ich in eine zusammengeschwemmte Masse von treibenden abgeschnittenen Schilf; ... Es kamen müßig und verödet daliegende Flöße, wohl durch den Krieg außer Stand gesetzt; zwischen den Fugen der Stämme sproßten Weidenröschen empor. Noch lange erhoben sich die stattlichen rostbraunen Kirchen über den Wiesen, am Flußufer wuchsen gewaltige rotbraune Riesenampferdolden, mit wuchtigen Blättern.“ (Eine Zeichnung von Prof. Franz Wachenhusen aus jener Zeit zeigt einen Blick auf die Marienkirche etwa von der Bootswerft aus, Abb. 27).

Erneut ein Engländer befuhr 1929 mit einem Motorboot namens „Annie Marble“ von Dömitz kommend die mecklenburgischen Gewässer. Schiffseigner und Steuermann war Mr. Cecil Scott Forester. Er war Schriftsteller und Publizist, der mit dem winzigen Motorboot umherfuhr, um über seine Erlebnisse Bücher und Presseartikel zu füllen. Als er am 21. Juli 1929 nach Parchim kam, beschäftigte ihn mehr als alle Sehens- und Merkwürdigkeiten der Stadt Parchim die im Bau befindliche Lübzer Schleuse: „Die Unpassierbarkeit der Lübzer Schleuse wirkte sich hier am deutlichsten im fast völligen Aufhören des Verkehrs auf der Elde aus. Während mehrerer Tage sahen wir nur ein einziges Schiffelein von der kleinen Stadt Parchim flußabwärts fahren; außerdem ein, zwei Paddelboote, deren Insassen damit rechneten, daß sie das Fahrzeug um die Lübzer Schleuse herumschleppen mußten. Das war aber auch alles! Die Schleusenwärter unterwegs hatten sich seit Monaten an die Verkehrsflaute gewöhnt, und es hielt schwerer denn je, sie ausfindig zu machen. In

Parchim, dessen Hauptstraße den Fluß mit einer Drehbrücke überquert, gab es beinahe einen Aufstand, als wir uns die Brücke öffnen ließen und dadurch den Straßenverkehr einen Augenblick aufhielten. Schleusenmeister Friedrich Quade und die vielen Schaulustigen erlebten dann zwei Dutzend vergebliche Versuche des beliebten Mr. Forester, den Außenbordmotor (!) in Gang zu setzen. „Beim zwanzigsten Versuch kreischten die Leute vor Vergnügen“, erinnerte sich der Engländer. Das Problem mit der im Bau befindlichen Lübz Schleuse löste Mr. Forester hingegen in bewundernswerter Weise.

Bei einem Kunsttischler in Lübz besorgte er sich einen Karren, verdingte ein halbes Dutzend Fischerburschen, die das kleine Motorboot aus dem Wasser auf den Karren zogen und es auf dem Landwege schleusten.

Nicht mit einem Sportboot, sondern mit dem Lastkahn 4/1080, Baujahr 1907, Bauart Eisen, Länge 40,18 Meter, Breite 4,35 Meter, Tragfähigkeit 195 Tonnen, befuhr der Schriftsteller Dieter Noll (geb. am 31.12.1927 in Riesa) die märkischen und Mecklenburger Gewässer. Das Ergebnis war ein Buch, „Sonne über den Seen“, eine hübsch geschriebene und inzwischen schon wieder kulturgeschichtlich interessante Reportage über die Reise als Decksgast.

„Am Montagvormittag — es ist nun schon der 8. September (1952) — ragen zwei Kirchtürme fern über Büschen und Bäumen auf; bald breitet sich eine Stadt vor unseren Blicken am Eldeufer aus. Das ist Parchim, die schönste aller Ortschaften, die wir durchfuhren, Parchim, eine der ältesten mecklenburgischen Städte, einstmals als Vorderstadt voll stolzen Dünkels, heute aber verträumt, verschlafen in den alten Gassen — Parchim, du Perle, sei uns begrüßt!“ Dieter Noll macht dann als Joachim eine ausführliche Besichtigungsrunde durch Parchim und nutzt dazu reichlich historisches Quellenmaterial, so auch die Chronik des Michael Cordesius. Unterhaltsam informiert er den Leser über Straßennamen (Piepenhäger Straße), über Katen und Bürgerhäuser, die Georgs- sowie die Marienkirche. Auch Spaß und Seemannslatein zu Lande mischen es kräftig mit ... Der Stadt Parchim sind in Dieter Nolls Reportage liebevoll 15 Seiten gewidmet. Hervorhebenswert ist sein Deutungsversuch für die hebräischen Grabsteine in den Fundamenten der Marienkirche:

„Joachim steht vor der Kirche und betrachtet das Fundament. 'Dat nyghe buwet', ein Anbau an der Nordseite aus dem 15. Jahrhundert, ist mit eigenartigen quaderförmigen Steinen untermauert. Joachim bückt sich, holt eine Lupe aus der Umhängetasche. In den Fels sind Zeichen eingehauen, seltsame, fremdartige Zeichen. Jochen muß lange herumrätseln, ehe er staunend erkennt: Es sind hebräische Buchstaben.

Wir lesen: 'Dieser Stein ist aufgerichtet bei dem Kopfe R. Aaarons, des Getödteten, eines Sohnes K. Mardachais, welcher getödtet ward und in die Ewigkeit überging den 11ten Kislew am 4ten Tage im Jahre 88 des 6ten Tausends'.

Das Datum, in unserer Zeitrechnung, lautet: Mittwoch, 11. November 1328. Auf dem Stein daneben:

'Dieser Stein wird gesetzt Häupten des Chawer R. Jechas Kael, des Getödteten, Sohnes von Chawer R. Menachem, welcher getödtet ward und in die Ewigkeit überging den 11ten Kislew am 4ten Tage im Jahre 88 des 6ten Tausends.'

Das gleiche Datum. Seltsam. Sind wir einer mittelalterlichen Tragödie auf der Spur, künden die Steine von einem blutigen Pogrom? ... Es schweigen die Grabsteine. Die Annalen sind stumm. Cordesius, der älteste

Chronist, weiß nur zu berichten: Im Fundament der St. Marienkirche findet man mehr denn zehn große Steine ... alle mit eingehauenen hebräischen Buchstaben! Aber er vermochte die Inschriften nicht zu entziffern. Erst im Jahre 1766 gelang es dem Orientalisten Olaus Gerhard Tychsen aus Rostock, die Zeichen zu deuten. Cordesius wußte nicht, daß die Steine alte Grabmäler sind; er vermutete, es handle sich ‚ohen zweyffel‘ um Reste der zerstörten Juden-Schule. Denn ‚seitdem Gottes Wort zu Parchim gepredigt, haben sich auch Juden darin begeben und häufig eingefunden/ welche ihre eigenen Gebäude und Synagoge daselbst gehabt/ welches sattsam erhellt‘.

Genauere Nachrichten finden sich nicht. Die Synagoge war schon im 15. Jahrhundert aus dem Stadtbild verschwunden, wenn auch alte Straßennamen noch daran erinnerten. Vor den Toren der Stadt aber wurde im 17. Jahrhundert der ‚jode-keisser‘, der alte Begräbnisplatz der Parchimer Juden gefunden, und heute nimmt man an, daß die Steine von dort im 15. Jahrhundert ins Fundament des spätgotischen Anbaues an der Nordseite der Marienkirche gelangt sind ...“.

Soweit einige Ausschnitte aus Dieter Nolls „Sonne über den Seen“, die Liebeserklärung eines durchreisenden Binnenschiffers. Parchim und die Elde, was wäre das eine ohne das andere? Schon 1670 stellte Michael Cordesius in Chronicon Parchimense fest: „Es muß ja jedermann frey sagen und bekennen, Die Elde daß sie sey ein Edel Fluß zu nennen“.

Literatur

- Bunsen, M. von: Auf mecklenburgisch-märkischen Gewässern. Schwerin—Potsdam. In: Deutsche Rundschau 45. 1919. Juni. Juli. August III. S. 344—367.
- Doughty, H. M.: Our Wherry In Wandish Lands: From Friesland, through the Mecklenburg Lakes, to Bohemia. London 1892.
- Forester, C. S.: Bootsfahrt durch Deutschland. Berlin 1938
- Großherzoglich Mecklenburg-Schwerinscher Staats-Kalender. 1890—1892, 1913—1919, 1927—1930.
- Noll, D.: Sonne über den Seen. Heitere und bedenkliche Abenteuer eines Schleppkahnpassagiers. Berlin 1954.
- F. v. Winegard, P.: Eine Bootsreise auf den mecklenburgischen Seen. In: Vom Fels zum Meer 1891/92. H. 11 S. 272—280.

Anmerkung des Verfassers:

Der Verfasser bittet um Mitteilung, wenn weitere veröffentlichte oder unveröffentlichte Reisebeschreibungen, Bordbücher oder andere Aufzeichnungen über Elde-Fahrten vorliegen. Auch Fotos und Abbildungen von Schifffahrts- und Schleusenszenen würden gerne eingesehen werden.

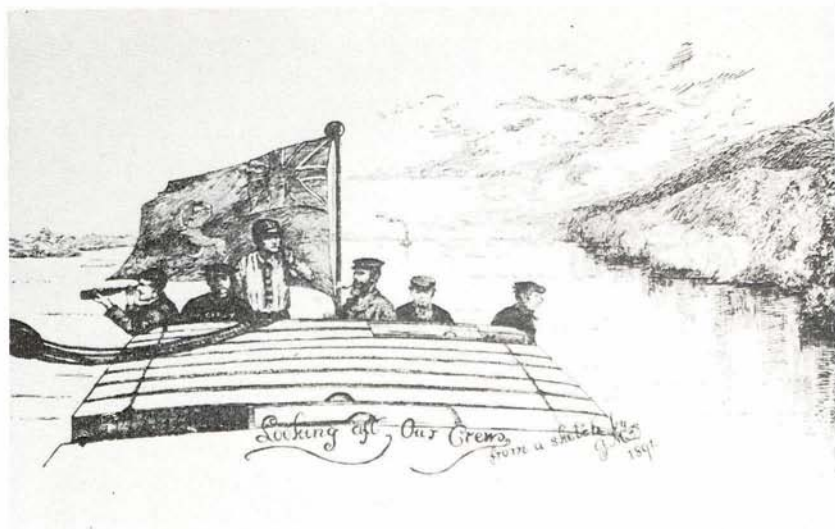


Abb. 24
Die Mannschaft der „Gipsy“ im Jahre 1891, wohl schon auf der Elbe
flußaufwärts



Abb. 25
Die „Gipsy“ im Jahre 1891 auf dem Plauer See bei Bad Stuer

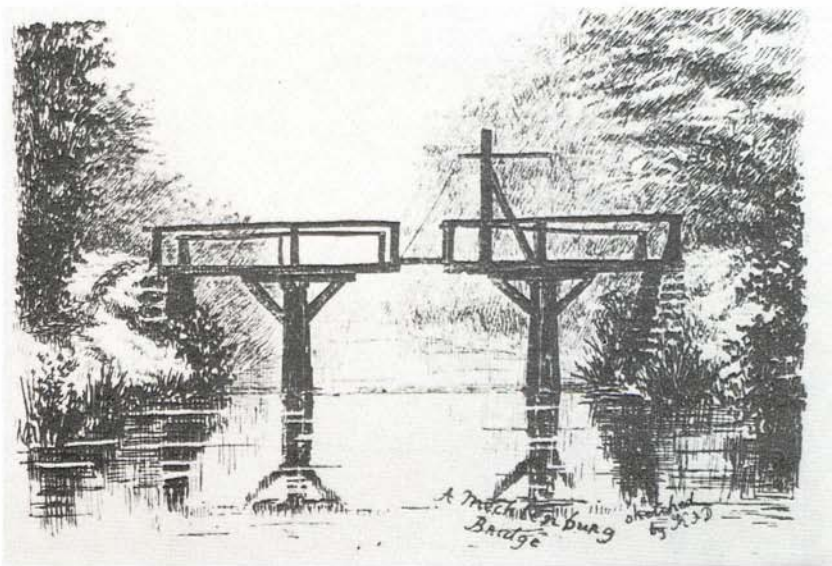


Abb. 26
Brunnen-Brücke zwischen Parchim und Slate 1890

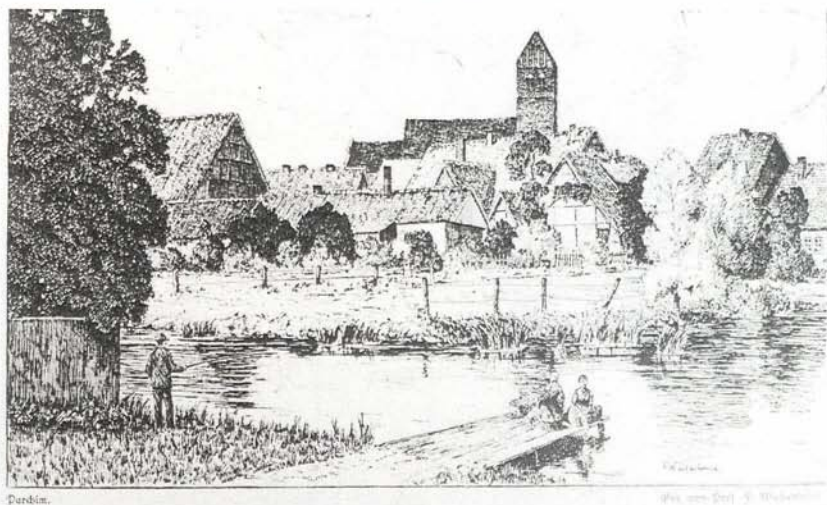


Abb. 27
Marienkirche von der Untereide um 1915 nach einer Zeichnung von Prof. Franz Wachenhausen