

# DIE WESER VOR 100 JAHREN

„Ueber die Beschaffenheit des Weserstroms und den Betrieb der Schifffahrt auf demselben“

Diese Ueberschrift hat ein Aufsatz, der im Jahre 1821, also vor 120 Jahren, geschrieben wurde von einem Wasserbaurat Nauck zu Minden im „Vaterländischen Archiv des Königreichs Hannover“. Mit großem Interesse las ich diese Ueberschrift, als ich einen dieser alten vergilbten Bände in die Hand bekam. Da stehen sie alle in Reih und Glied wohl verwahrt in den historischen Bibliotheken und niemand fast kümmert sich um sie. Wie manchmal auch hat die verzehrende Flamme des Aufruhrs oder des Krieges solch alte literarische Schätze vernichtet.

Ich möchte den Lesern dieser Heimatzeitung, die an den Ufern der alten, lieben Weser groß geworden, wenigstens auszugsweise besonders in Bezug auf die Oberweser etwas Näheres hierüber berichten. Ich halte mich bei den Zahlenangaben an die damals üblichen Bezeichnungen.

Das Stromgebiet der Weser liegt zwischen denen des Rheins, der Ems und der Elbe und enthält einen Flächenraum von 674 Quadratmeilen, während der des Rheins 3598, der Elbe 2800, der Ems 244 Quadratmeilen beträgt.

Die Weser berührte in damaliger Zeit im oberen Laufe 5 Ländergebiete, Hannover, Hessen, Braunschweig, Preußen und Lippe-Detmold.

Nach den damals vorhandenen Stromkarten erhalten wir folgendes Bild über den Schiffs-Leinenpfad auf dem Menschen oder Pferde die Schiffe zogen. Wir geben der besseren Uebersicht halber ein Schema

Von	bis	Uferseite	Land	Betrieb	Kosten
Hamel Ohsen	Ohsen Grohnde	östlich westlich	Hannover Hannover	m. Menschen und Pferden	
Grohnde Forst	Forst Kiekenstein	östlich westlich	Hann. und Braunsch. Braunsch.	Pferde Pferde	6 Gr.
Kiekenstein Holzminden Lüchtringen	Holzminden Lüchtringen Karlshafen	östlich östlich westlich	Braunsch. Braunsch. und Preußen Preußen	Pferde Pferde Pferde	31 Gr. 4 Pf.

im Preußischen wurde bezahlt:

zu Lüchtringen      9 Gr.  
zu Höxter            3 Gr. 4 Pf.  
zu Wehrden         3 Gr. 4 Pf.

zu Herstelle            4 Gr.  
zu Beverungen        12 Gr.

Karlshafen	Lippoldsbg.	westlich	Hessen	Pferde	6 Gr. pro Pf.
Lippoldsbg. Bursfelde	Bursfelde Hemeln	östlich u. westlich westlich	Hessen u. Hannover Hessen	Pferde Pferde	6 Gr.
Hemeln Vaake	Vaake Münden	östlich westlich	Hannover Hessen und Hannover	Pferde Pferde	3 Gr. 4 Pfg.

Der Leinenpfad war natürlich für die Weserschiffahrt von großer Bedeutung. Die Beschaffenheit desselben sowohl, wie die Art, wie er benutzt wurde, gab zu damaliger Zeit nach Nauck den Schiffern gerechte Ursache zu vielen Beschwerden.

Die Schifffleine ging am ganzen Strom 25 mal von einem Ufer zum anderen Ufer über. Die in Frage kommenden Orte waren in unserem Gebiete Hameln, Ohsen, Grohnde, Forst, am Kiekenstein, Holzminden, Lühtringen, Kop, Herstelle, Karlshafen, Lippoldsberg, Bursfelde, Hemeln und Vaake.

Im preußischen Anteil wurde seit 1798 der Leinenpfad mit Pferden betrieben. Seine Breite betrug 12 Rhl. Fuß.

Zollstätten gab es an der Oberweser in Hameln, Ohsen, Grohnde, Polle, Forst, Holzminden, Fürstenberg, Lauenförde, Beverungen. Natürlich blühte das Schmugglerunwesen an diesen Orten mehr oder weniger, besonders stark in Beverungen, wo heute noch alte Leute die damalige Schmugglersprache kennen.

Die Tarife dieser verschiedenen Zollstätten waren nur gleich in Ohsen, Grohnde und Polle, alle übrigen wichen voneinander ab in Betreff der Geldsorten, als Kassenmünze, Conventionsgeld, Preußisch Courant, Gold zu  $42\frac{2}{3}$  Rthlr. und 5 Rthl. etc.

Zu Hameln waren die Abgaben doppelt so hoch wie in Münden und in Lauenförde sogar mehr als doppelt.

In Münden betrug z. B. die einfachen Gefälle pro Tonne Häringe 4 Pfg., Tran 6 Pfg., Teer 4 Pfg., Getreide pro Last 1 Thlr. 9 Gr., Steinkohlen pro Bock 6 Gr., pro Hinterhang 6 Gr., pro Bulle 4 Gr.

Im allgemeinen wurde die Schifffahrt im freien Strom, was hier gleich erwähnt werden soll, durch drei Arten von Fahrzeugen betrieben, die Bocke, Hinterhänge und Bullen.

Ein Bock war 110-115 Fuß lang, 6-8 $\frac{1}{2}$  Fuß breit und trug bei einer Wassertiefe von 5 Fuß 28-32 Last.

Ein Hinterhang war 100-108 Fuß lang, 6-7 $\frac{1}{2}$  Fuß breit und trug bei 4 $\frac{1}{2}$  Fuß Wassertiefe

25-30 Last.

Ein Bulle war 70-80 Fuß lang, 4-4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Fuß breit und trug bei 3 Fuß Wassertiefe 8-10 Last.

Diese drei Arten von Schiffen gehörten zusammen und wurden stromauf an einer Mast gezogen. Daher wurden sie alle unter der Bezeichnung eine Mast verstanden. Bei 5 Fuß Wassertiefe konnte die volle Ladung geschehen mit 70 Last, bei 2 Fuß Tiefe aber nur eine Viertel-Ladung. Dies letztere war nicht selten; denn nach Nachweisen vom Jahre 1816 waren mehr als 100 Stellen in der Weser, die gefährlich und beschwerlich zu passieren waren.

Einige in nächster Umgebung mögen hier aufgeführt werden.

Bei Beverungen „am Judenkop“ war der Strom bei kleinem Wasser zu seicht; bei Blankenau „bei dem Hügel“ waren gefährliche Steine herauszuschaffen, „am Werder“ war das Fahrwasser zu seicht an der Insel. (Hier muß der Strom also vor 100 Jahren noch eine Insel gebildet haben);

bei Wehrden, an der Fähre, war der Strom zu seicht;

bei Boffzen, am „Schweinebrink“ war der Strom ebenfalls zu seicht;

bei Höxter, „im Winkel“ und

bei Corvey, „an den Hügeln“ mußten gefährliche Steine aus dem Strom geschafft werden;

bei Lühtringen „am Kop“ war der Strom unfahrbar und mußte durch einen Kupierungsbau im Jahre 1820 radikal verbessert werden;

bei Holzminden, „am platten Brink“, lag eine Sandbank im Fahrwasser, die 1821 radikal verbessert wurde.

Um die gefährlichen Klippen half sich ein jeder Schiffer, so geschickt er konnte, und wenn die Geschicklichkeit und genaue Kenntnis des Stromes mangelte, dann scheiterte das Schiff und ging mit der ganzen Ladung zu Grunde, wie dies dem Schiffer Hannecke aus Beverungen im Jahre 1815 begegnete an den Liebenauer Steinen im Hannoverschen.

Zur Behebung dieser Mißhelligkeiten im Fahrwasser waren geometrische und nivellitische Ausarbeitungen dringend nötig, mit denen damals schon begonnen wurde. Eine Schwierigkeit bestand darin, die gegenseitigen Rechte und Verpflichtungen festzustellen in Betreff der Weserufer zwischen Preußen einerseits und Hannover, Hessen und Braunschweig andererseits, zumal selbst die Landesgrenzen zwischen Preußen und Hannover teilweise, wie z. B. bei Würgassen noch streitig waren. Ebenso war die Grenze zwischen Preußen und Braunschweig noch streitig. Das Herausschaffen der gefährlichen Steine mittels der sogenannten „Teufelsklaue“ konnte, wenn zwei Grenzländer vorhanden waren, nur auf Kosten beider durch gemeinschaftliches Uebereinkommen stattfinden. Einleitungen zu diesen Geschäften waren zwischen Preußen und Lippe schon 1715 begonnen und damals zwischen Preußen und Braunschweig im besten Gange.

Was die Nivellierung des Stromes betrifft, so war diese im Jahre 1821 zwischen Karlshafen und Forst erst in Angriff genommen. Zur Bestimmung des Wasserstandes waren nach einem Berliner Edikt vom 13. Februar 1810 Pegel errichtet; in unserer Gegend ein einziger

bei Lühtringen. Bis zum Wasserstand von 8 Fuß am Pegel war der Leinenpfad in der Regel wasserfrei. Hydrometrische Untersuchungen über den Wasserschatz des Weserstromes fehlten im Kreise Höxter noch gänzlich.

Marken von außerordentlichen Fluten in der Weser waren angebracht in Münden am Stadttore und an der Kirche, in Karlshafen an der Mühle, in Lühtringen an Hessens Hause und in Holzminden an der Bachmühle. Heute finden wir solche Marken fast in allen an der Weser gelegenen Orte.

Auch die Normalbreite der Weser war streckenweise, so zwischen Beverungen und Forst noch nicht ausgemittelt, weil die geometrische Aufnahme des Stromes zwischen Beverungen und Höxter noch nicht vollendet war. Oberhalb der Werra betrug sie z. B. 290 Fuß beim kleinsten Wasser von 3 Fuß Tiefe.

All diese durch 5 Grenzländer entstehenden Schwierigkeiten sind behoben durch eine einheitliche Stromverwaltung, wie sie jetzt vorhan den ist. Durch gefährliche Stellen im Flußbett wird heute keine Schifffahrt mehr gehindert. Welch ein pompöses Bild bietet die OberweserSchifffahrt aber erst nach Erfindung des Dampfschiffes? Die regelmäßige Personendampfschifffahrt, eines der ältesten Unternehmungen dieser Art in Deutschland, besteht schon seit 1843. Wie ziehen heute die mächtigen Schlepper durch die nasse Flut. Unsere stolzen Personendampfer aber, durch die rege Tätigkeit der Oberweser-Personendampfschiffahrts-Gesellschaft in Hameln unter tatkräftiger Leitung von Herrn Meyer auf ansehnliche Höhe gebracht, was Zahl und Komfort angeht, zeugen für den gewaltigen Kulturfortschritt, den das Oberwesergebiet gemacht hat seit 100 Jahren. Nicht mehr ächzen Menschen und Pferde am Leinenpfad, die schwere Last stromaufwärts zu ziehen, heute führt das zischende Rad oder die Schraube in quirlendem Wasserwirbel die schwere Last mit Leichtigkeit ihrem Ziele entgegen.

Prof. Haken

Der Artikel stammt aus der Heimatbeilage „Dreizehnlinden“, erschienen 1941.