

VON DER WESER UND DEN WESERÜBERGÄNGEN BEI HÖXTER UND BOFFZEN

Als die mit unserer Heimatstadt in Geschichte und Gegenwart trotz der Landesgrenze eng verbundene Nachbargemeinde Boffzen im Jahre 1956 ihr 1100-jähriges Jubiläum feierte, verfaßte Konrektor Otto Ahrens, Boffzen, hierzu eine beachtliche Festschrift, die auch das Interesse der Höxteraner verdient. Unter den vielen und lesenswerten Kapiteln dieser Festschrift befindet sich auch das Kapitel mit der obigen Überschrift.

Über Boffzen zu schreiben, ohne auf die Weser einzugehen, wäre eine böswillige Unterlassung. Vor Erbauung guter Straßen und Eisenbahnen war der Fluß auch in seinem unregelmäßigen Zustande eine wichtige Verkehrsstraße. Den Übergang über den Strom fanden viele Wege bei Boffzen oder Höxter. Das Weserstück bei Boffzen zwischen der Nethemündung und dem jetzigen Einfluß der Rottmünde ist bei starker Strömung außerordentlich flach. Der „Boffzer Kopf“ war bis zu den Regulierungsbauten bald nach 1880 eine von den Schiffen sehr gefürchtete Strecke. „Bei der Farbe“ waren die Flachsrotten und die Pferdeschwemme. Unterhalb befinden sich tiefere Stellen, u. a. „der Kolk“. Über die Geschichte der Weserübergänge ist folgendes zu bemerken: Die Furt bei Boffzen ist jedenfalls so alt wie die Weser in der derzeitigen Gestalt selbst. Wann der erste Brückenbau erfolgte, ist unbekannt. Viele Heimatforscher vermuten schon das Vorhandensein einer Brücke zur Zeit der Römerzüge nach dem Sachsenlande, die von dem Feldherren Drusus errichtet, in den späteren Zeiten der Römerzüge verfallen sein soll, so daß man die Weserfurt benutzen mußte. Diese war am Fuße des Brunsberges, also nach Boffzen zu. Die Historiker nehmen an, daß es deshalb im Jahre 775 zu den fränkisch-sächsischen Geraufe um die Brunsburg gekommen sei, weil Karl der Große diese Sachsenfeste erobern mußte, bevor er den Weserübergang wagen konnte. Die erste Fähre ist 836 urkundlich bezeugt. In diesem Jahre wurden die Reliquien des heiligen Vitus in feierlicher Prozession über Soest und Brakel nach Corvey gebracht (Vitusfest). „Bei der Ankunft des Translationszuges an der Weser im Jahre 836 erblickten die Teilnehmer ein am jenseitigen Ufer festgemachtes Schiff ohne Steuermann. Die Wunderkraft des St. Vitus bewirkte, daß sich das Schiff selbsttätig vom Ufer löste und ohne Steuermann an das andere Ufer getrieben wurde.“

Das erste Zeugnis von dem Vorhandensein einer Brücke bei Höxter geht auf den Abt Erkenbert zurück, der im Jahre 1115 von denjenigen Kaufleuten eine Platzmiete verlangte, die „auf dem Markt an der Brücke in Höxter“ (... in foro quod adjacet ponti in Hugseli ...) einen Verkaufsstand besaßen. 1249 erteilte Abt Hermann den Bürgern von Höxter die Erlaubnis zum Bau einer dauerhafteren und festeren Brücke. Sollte diese wie früher wegen der Strenge

des Winters und großen Eisganges zerstört werden, so soll den Bürgern der Bau einer neuen gestattet werden. Dieses bezeugen viele Ministerialen u. a. Heraboldus de Boffesen.

Der Weg Boffzen-Lüchtringen-Holzminden erspart den Umweg über Höxter. Wenn der WestOst-Verkehr von Brakel ab im Nethetal abwärts ging, war den Fuhrleuten der Übergang bei Boffzen gelegener, und der Süd-Nord-Verkehr berührte mit seiner Straße Herstelle-Blankenau den Strom bei Boffzen. Außerdem wurde bei Benutzung der neuen Brücke in Höxter sicherlich ein erhebliches Brückengeld erhoben. Wir können uns daher vorstellen, daß der Verkehr seinem alten Wege durch die Furt folgte und auf den Umweg über Höxter verzichtete. Diese lästige Konkurrenz zu beseitigen, wandten sich die Bürger von Höxter an den Landesherren, und am 13. Dezember 1373 erteilte Abt Bodo von Corvey die Erlaubnis, die Landeswehren zu verbessern und die Furt bei Boffzen zu durchgraben. So sollte sich der Brückenzoll wesentlich erhöhen. Aber noch bis vor 100 Jahren wurde bei der Abfuhr großer Mengen Holz vom Ziegenberge der Weg durch die Weser bei Boffzen benutzt. Seit der Weserregulierung ist der Durchgang nicht mehr möglich. An Stelle der 1373 durchgrabenen Furt wurde eine Fähre eingerichtet, mit der die Ritter von Boffesen belehnt waren. Beim Aussterben dieser Familie gingen Hinterlassenschaften, zu denen auch die Fähre über den Weserstrom gehörte, 1484 über an das Geschlecht derer von Stockhausen (Besitzer der Trendelburg im Diemeltal).

Hochwasser und Eisgang bedrohten sehr oft den Bestand der Brücke bei Höxter. Das beweisen einige Tagebuchaufzeichnungen der Bürgermeister von Mengersen und Manegold und des Stadtschreibers Koffen von Höxter: „Anno 1513 (?) haben de von Hoxer ... de brugge uber de Wesser zu gebauwet das grote fack mit staenden jochen. das folgende ihar kam ein strenger winter, daß de wesser hardt sufror, wei das yss nuhn los ging, satte sich das yss für de brugge, das es gink unter den Hoppenberge herr, und unter den braunsberg, das de brugge bei nacht wegging. 22. 9. 1614 ist das wasser in einer nacht aufgelofen, daß mahn hat auf dem piler stehen konnen und hatt de hender waschen konnen, aber es halt ein schrecklich regen gethan. 30. 1. 1618 ist de Brugge abgenommen, ist glücklich zugangen, wen se noch 1/2 Stunde gestanden, wäre se durchgangen, weigen ises halben, den 21.2. ist se wider gebauet, ist glücklich zugegangen.“

Im 30jährigen Kriege wurde die Weserbrücke der Stadt Höxter und unserem Dorfe Boffzen zum Verhängnis. Um die Brückenköpfe kämpften oft Söldnertruppen beider Parteien und zerstörten wiederholt die Weserübergänge, die hin und wieder aufgebaut wurden. Wilhelm Raabe erzählt in „Höxter und Corvey“ von einer 1670 erbauten Brücke. Als aber im 2. Raubkriege

französische Truppen unter Turenne als Verbündete des Bischofs von Münster und Administrators von Corvey, Christoph von Galen, in Höxter in Quartier lagen, vernichteten sie auf Befehl ihres Kommandanten Fougerais bei ihrem Abgänge nach Wesel die Brücke. Lühtringer Bauern mußten sie bis auf den Wasserspiegel abbrechen. Der Nahverkehr wurde durch Fährbetrieb aufrecht erhalten. Die Gegend verlor durch den Abbruch der Brücke ihre bevorzugte Stellung als Flußübergang im Oberwesergebiet.

Erst 160 Jahre später, 1833, ließ die preußische Regierung die neue Brücke mit hölzernen Pfeilern und hölzerner Fahrbahn bauen. 1875 wurden die Holzpfeiler durch gemauerte Steinpfeiler ersetzt. Schon nach 20 Jahren, also 1895, wurde die noch vielen Boffzenern bekannte Bogenbrücke aus Eisen vollendet. Die letzte eiserne Brücke, die seit 1930 den stärker gewordenen Straßenverkehr ermöglichte, wurde am Schluß des 2. Weltkrieges am 7. April 1945 von den abziehenden deutschen Truppen gesprengt. Die 1954 erbaute neue Rahmenbrücke in Spannbeton mit einer Länge von 165 m und einer Breite von 13,30 m paßt sich in ihrer geschwungenen Form gut der Gegend an (sie hat eine 8,5 m breite Fahrbahn, beiderseitige Gehsteige von 2,10 m und eine Traglast von 60 t). Wir können nun wieder mit Wiegand sprechen:

„Du bist bezwungen, alter Strom wir schreiten nun sicher über deine Tiefen hin. Fest steht der Bau für alle ferne Zeiten verheißend Glück und heiteren Gewinn.“

Die Weser wurde schon von der frühesten Zeit an als Transportweg von Waren benutzt, angefangen von den primitiven Flößen bis zum modernen Schraubenschleppdampfer, der 3-4 schwer beladene Weserböcke stromaufwärts zieht. Die Talfahrten schafft die Strömung selbst. Vor der Erfindung des Dampfschiffes wurden die Weserböcke von Pferden stromaufwärts gezogen, die auf den Treidelpfaden entlang schritten. Dieses war ein schmaler Weg, der mit Kopfsteinpflaster ausgelegt war, das wohl auch zugleich als Uferbefestigung diente. Die ersten beiden Fahrgastschiffe, die der Personenbeförderung dienten, waren „Herzog von Cambridge“ (erste Fahrt nach Hann.-Münden 9. 3. 1818) und „Hermann“, der seine erste Fahrt von Hameln nach Hann.Münden am 10. 10. 1843 durchführte.

Viele Jahre fuhren die Dampfer an unserem schönen Boffzen vorbei, da wir keine Dampferanlegestelle besaßen. Erst im Jahre 1952 gelang es dem Sollingverein und der auf Fortschritt bedachten Gemeindevertretung, darauf hinzuwirken, daß Boffzen von der Oberweserdampfschiffahrtsgesellschaft einen Dampferanleger erhielt. So fuhr am 21. 5. 1952 um 10.05 Uhr der erste Dampfer ab Anleger Boffzen.

Otto Ahrens

