

DIE FLUSS-SCHIFFFAHRT AUF DER WESER UND IHRE BEDEUTUNG FÜR HÖXTER GEGEN KRIEGSENDE 1945

Vorbemerkung der HVV-Heft-Redaktion:

Unser langjähriges Mitglied im Heimat- und Verkehrsverein, Wilhelm-Erhard Dormann, hat uns freundlicherweise nachfolgenden Artikel zur Veröffentlichung überlassen:

Bei der Durchsicht alter Akten aus dem Jahre 1945 bin ich auf ein Protokoll gestoßen, welches die Schifffahrt auf der Weser in den letzten Kriegstagen 1945 beleuchtet. Dieses Protokoll hat mein Interesse geweckt, und ich bin der Frage nachgegangen, welche Bedeutung die Weserschifffahrt gegen Kriegsende für Höxter hatte. Es waren viele Dokumente und Fotoalben zu sichten. Auch waren Zeitzeugen, die selbst noch als Flussschiffer unterwegs gewesen sind, zu befragen. Die Zeit eilt, vieles an alten Firmenakten war bereits im Reisswolf gelandet. Und viele Zeitzeugen sind nicht mehr unter den Lebenden. Ich habe versucht, aus dem vorliegenden Protokoll aus dem Jahre 1945 und den Auskünften noch lebender Zeitzeugen einen Bericht zu machen, den ich hiermit vorstelle.

Zunächst einmal der Wortlaut des Protokolls vom 21. Juli 1945:

Auf dem Büro der Bremen-Mindener Schifffahrts Aktiengesellschaft in Bremen erscheint der Schiffsführer Wilhelm Gömann, Kahn „Bremen 115“, und gibt folgendes zu Protokoll:

Am 26.2.1945 erhielt ich den Auftrag, eine Ladung Stückgüter in Kassel, sowie in einigen Oberweserstationen mit dem Kahn „Bremen 115“ zu übernehmen. Am 26.2.1945 wurde mit dem Laden in Kassel begonnen und am 2.3.1945 war die Teilladung an Bord. Am selben Tag schleppte ich nach Hann.-Münden und nahm daselbst weitere Teilladung an Bord. Am 7.3.1945 verließ ich Hann.-Münden, um in Vaake Faßholz zuzuladen. Mit dem Laden dieser Ladung war mein Kahn schwimmfähig und so konnte ich die Reise beginnen. In Höxter wurde vom 12. bis 14.3.1945 weitere Teilladung an Bord genommen und am 14.3.1945 setzte ich meine Reise nach Bremen fort und traf am 20.3. an meiner ersten Löschstelle in Stolzenau ein. Am 21.3. wurden in Stolzenau 6 Sack Rübensaat für die Firma Spar- und Darlehnskasse in Stolzenau sowie 128 Sack Kleie für die Firma H.W. Poos Mühle, Stolzenau gelöscht. Inzwischen war durch Feindeinwirkung die Brücke in Nienburg beschädigt und die Fahrt nach Bremen gesperrt. Ich mußte mit meinem Fahrzeug in Stolzenau liegenbleiben. Am 3.4.1945 kamen einige Wehrmachtsangehörige bei mir an Bord und machten mir klar, daß mein Schiff infolge der immer näher rückenden Kampfhandlungen gesprengt werden müsse. Ich bat darum, davon Abstand zu nehmen und machte den Vorschlag, um Schiff und Ladung evtl. zu retten, das Schiff auf eine seichte Stelle der Weser zu verholen und dann durch Lösen einiger Niete im gegebenen Moment auf Grund zu setzen, welches mir von dem Offizier gestattet wurde. Am 4.4.1945 verholte ich dann mein Schiff 1 1/2 km und legte dasselbe fest. Nachdem nun die Kampfhandlungen immer näher an Stolzenau heranrückten und die Stadt unter Feuer lag, mußte ich mein Schiff verlassen. Am 5.4. wurde Stolzenau von den englischen Truppen eingenommen. Ich selbst wurde einige Tage festgesetzt und nach meiner Rückkehr stellte ich fest, daß der größte Teil meiner Ladung gestohlen

war. Erkundigungen nach dem Verbleib der Ware verliefen bis jetzt negativ. Von der Partie Faßholz (166.265 kg) für die Firma Schinkel und Glibmonn, Glückstadt ist nur ein geringer Teil gestohlen, während der Rest in der Mühle H.W. Poos, Stolzenau, sowie bei der Firma Kaufmann Gotthard in Stolzenau eingelagert wurde, um weiteres Stehlen zu verhindern. Die Partie Schnittkorholz (15.860 kg) für die Firma W. Hübschmonn, Hamburg, ist bei der Firma Gebr. Oesselman in Stolzenau eingelagert. Restlos gestohlen wurden die gesamten Partien Mineralwasser, Stiefeleisen, Umzugsgut, gebrauchte Säcke, 32 Kisten Rüstungsgut, Polster, Duritplatten, sowie die Mohn- und Rapspartie.

Ich erkläre hiermit, daß es mir nach Lage der Sache nicht möglich war, gegen das Stehlen der Ladung Einspruch zu erheben und lehne daher jede Verantwortung für mich und meine Reederei ab.

Bremen, den 21. Juli 1945

gez. Wilhelm Gömann

Schiffsführer Kahn Bremen 115

Die in diesem Protokoll genannten Tatsachen erfordern eine Beschreibung der Weserfluss-Schifffahrt in jener Zeit.

Die Reederei „**Bremen-Mindener Schifffahrts Aktiengesellschaft**“ (BMS AG) betrieb mit dampfgetriebenen Schleppschiffen und antriebslosen Kähnen die Fluss-Schifffahrt auf der Weser. Die Reederei ging später in die Rhenus-Reederei über, bis diese die Schifffahrt auf der Weser ganz einstellte. Die heute gelegentlich an Höxter vorbeifahrenden Motorschiffe fahren unter anderer Flagge. Es wurden von der BMS AG auf der Mittel- und Oberweser etwa 10 Raddampfer und eine nicht bekannte Zahl von Schleppkähnen eingesetzt.

Wilhelm Gömann, der Schiffsführer, geb. 1893, stammte aus Heinsen. Er war Angestellter der BMS AG. In späteren Jahren wurden vielfach die Frachtkähne privatisiert und fuhren dann auf eigene Rechnung. Viele der Fahrensleute wohnten in den Dörfern an der Oberweser, wo sich heute noch Stammtische der Flussfahrer erhalten haben.

Die **Lastkähne (wie Kahn Bremen 115)** hatten keinen eigenen Antrieb und wurden im Schleppverbund von 2 bis 5 Kähnen von einem Radschlepper mit Dampfmaschinenantrieb bis nach Hann.-Münden geschleppt. Von dort ging es im Bedarfsfall einzeln mit dem kleinen Schlepper „Kassel“ weiter die Fulda aufwärts bis nach Kassel. Die Lastkähne hatten unterschiedliche Größe und bis zu 700 to. Ladekapazität. Der Kahn Bremen 115, gebaut in Schönebeck an der Elbe, maß bei etwa 500 to Ladekapazität 56 m Länge, 8m Breite und 1,40 m Tiefgang bei voller Ladung. Mit diesen Maßen konnte er bis nach Kassel durch die 7 Schleusen an der Fulda geschleppt werden. (Bis auf die Schleuse in Hann.-Münden, Bonafort, Wahnhausen und Stadtschleuse Kassel sind die Schleusen abgebaut worden). Die Besatzung des Kahns bestand aus dem Schiffsführer, einem Matrosen und einem Schiffsjungen. Für die Talfahrt auf der Weser mit „kaltem Druck“, also mit Fließgeschwindigkeit, wurde ein „Lotse“ eingesetzt, der für die Talfahrt das Steuer übernahm. Diese Lotsen waren genau mit den Stromverhältnissen vertraut, man könnte sagen, daß sie fast jeden Kieselstein in der Weser persönlich gekannt haben. Der Kahn „Bremen 115“ wurde in den 60er

Jahren nach Datteln verkauft, wo er unter dem Namen „Stadt Tilsit“ noch jahrelang Dienst tat, bis er abgewrackt wurde.

Die **Dampfschlepper** von unterschiedlicher Größe, mit **einem** Schornstein und etwa 190 PS Leistung oder **zwei** Schornsteinen mit etwa 500 PS Leistung wurden je nach Bedarf und Wasserstand im Schleppverband von Bremen bis nach Hann.-Münden eingesetzt. Die Besatzung eines Schleppers bestand aus einem Kapitän, einem Steuermann, zwei Matrosen, einem Maschinisten und drei Heizern. Es war ein imposantes Bild, wenn der Schleppverband mit voller Maschinenleistung keuchend und qualmend die Weserbrücke in Höxter passierte und der Raddampfer dabei seinen Schornstein senkte.

Die Kinder liefen dann gern auf die Brücke, um von oben in das schwarze Loch zu blicken. Sehr zum Leidwesen ihrer Mütter, die anschließend den Ruß wieder aus den Kleidern waschen mussten.

Sommertags war es ein beliebter Sport der Jugend, an den Schleppverband heranzuschwimmen und sich auf das Steuerruder des letzten Kahns zu setzen. Dadurch wurde die Fahrt des Verbandes gehemmt und der Schlepper mußte mehr Dampf aufmachen. Die Schiffsleute liebten diese Unsitte garnicht und vertrieben die blinden Passagiere, in dem sie eine Pütz mit schmutzigem und öligem Bilgenwasser über ihnen ausleerten. Gelegentlich nagelten sie auch Stacheldraht auf das Steuerruder, was den blinden Passagieren eine schmerzhaft Erfahrung einbrachte. Während bei **Bergfahrt** die Geschwindigkeit durch den Radschlepper bestimmt wurde mit 3 bis 4 km/h, führte bei **Talfahrt** die Weser Regie, und das waren etwa 5 bis 8 km/h. Die Fahrt von Hann.-Münden bis Höxter dauerte zwei Tage, nachts mußte festgemacht werden und beim ersten Tageslicht ging es weiter.

Zum **Anlegen in Höxter** gab es zwei Schlachten, eine am "Schnakentor" oberhalb, eine unterhalb der Weserbrücke. Meistens wurde die Schlachte am Schnakentor benutzt. Dazu mußte am Bahnübergang an der Weserbrücke eine zusätzliche Bahnschranke geöffnet werden, um die anliefernden oder abholenden Fuhrwerke zur Anlegestelle durchzulassen.

In Höxter fand gegen Kriegsende und später nur wenig Ladeverkehr statt. Es gab kein Ladegeschrir, wie Kräne oder Ladebrücken. Deshalb mußte die Schiffsbesatzung kräftig mit hand anlegen. Gelegentlich wurde **Getreide** vom Landhandel Olesch & Brandt verladen. Da die anliefernden Fuhrwerke erst auf der Stadtwaage am Berliner Platz gewogen werden mußten, bevor sie zur Schlachte fahren, war es für den Ladenmeister eine schwierige Aufgabe, den Weg der Fuhrwerke abzusichern, damit nicht ein Teil der Ladung vorher „ausstieg“. Das Getreide wurde von Schauerleuten in Säcken über die Planke getragen und dann in den Laderaum geschüttet. Diese Arbeit erforderte ein hohes Maß von Nüchternheit und Trittfestigkeit, denn die Planke war schmal und schwankend.

Die Firma Theodor Kuhne & Sohn in Höxter stellte **Stiefeleisen und Schuhnägel** her, ein für Militärstiefel wichtiges Erzeugnis. Diese Stiefeleisen wurden in **Holzfässern**, welche Böttcher Hartmann herstellte, verpackt. Die Fässer konnten so über Streichleitern an Bord gerollt werden, zum Tragen waren sie zu schwer.

Die Lebensmittelgroßhandlung Wilh. Oppermann erhielt per Schiff **Salz, Heringe aus Bremerhaven, Reis aus Bremen und Import-Trockenfrüchte wie Rosinen,**

Korinthen und Trockenpflaumen aus Bremen. Mit der Talfahrt des Kahns Bremen 115, der letzten Talfahrt vor Kriegsende, sollten 120 leere Reissäcke zur Rolandmühle in Bremen gebracht werden. Ohne geliefertes Verpackungsmaterial war es schlicht unmöglich, in jenen Tagen Ware zu beschaffen.

Zu erwähnen ist noch der Schiffstransport von **Sollingsteinen und Platten**, welcher vereinzelt von Höxter aus erfolgte. Das fehlende Ladegeschirr beschränkte allerdings die Transporte von schweren Gütern, so daß man dazu auf Holzminden ausweichen mußte

Die Schifffahrt an der Oberweser ist mittlerweile weitgehend zum Erliegen gekommen. Das Projekt „Ausbau der Oberweser zu einer Wasserstraße für Europaschiffe“ wurde aufgegeben. Vereinzelt werden heute noch die Getreidespeicher in Beverungen und Holzminden angefahren, wozu selbstfahrende Lastschiffe eingesetzt werden. Geblieben sind in Höxter Überreste der Schlachte am Schnakentor und die Poller an der Weserpromenade, an welchen die Lastkähne einst festmachten. Der Güterverkehr hat andere Wege genommen.

Wir haben unsere Erinnerung an eine Zeit gewaltig qualmender Dampfschlepper und lautlos stromab gleitender Lastkähne.

Wilhelm Erhard Dormann