

AUS DER GESCHICHTE DER WESERSCHIFFFAHRT

Erinnerungen von Schiffsführer i.R. R. Anton Hartmann, Herstelle.

Nach dem Kriege der Jahre 1870-71 lag die Weserschiffahrt danieder. Es war nichts zu fahren. Im Jahre 1873 kam wieder etwas Betrieb, aber langsam ging es aufwärts. Es kamen wohl alle 14 Tage einige Schiffe nach oben, diese waren aber meistens leer und blieben dann, wenn kleines Wasser war, liegen. Es wurde etwas geladen, um, wenn dann wieder etwas Wasser kam, die Gelegenheit auszunutzen und zu fahren. Die Schiffe machten im Jahre vier Reisen, höchstens fünf, hier nach Karlshafen oder Hann.-Münden. Es waren wohl 25 Schiffe, die hier oben fuhren. Sie waren von Münden, Bodenfelde, Karlshafen, Herstelle, Lühtringen, Holzminden, auch von Heinsen und Bodenwerder. Die Schiffe waren von 90, 100, 110, 120 und 130 Last Tragfähigkeit. An den Schiffen war ein Pegel angebracht, der in Quartiere eingeteilt war, 1 Quartier waren 6 Zoll, einen halben Fuß. Die Ladungen talwärts waren meist Pflastersteine und Platten von Holzminden und Bodenwerder, von Karlshafen wurden nur Pflastersteine verladen. Schleppdampfer gab es hier oben nicht auf der Oberweser. Die Schiffe wurden von Pferden gezogen. Es wurden 4, 5, 6, 7 und 8 Pferde vorgespannt, je nachdem die Schiffe Ladung hatten und der Wasserstand war, Es war z. B. bei einem Wasserstand, daß die Weser gerade auf dem Treibweg stand, da waren vor dem Schiffe der Gebrüder Friedrich und Wilhelm Kayser 12 Pferde, vor dem Schiffe des Schiffers Karl Hanecke 18 Pferde nötig, um über den Taternkopf hinwegzukommen.

Dann kam im Jahre 1877 der erste Schleppdampfer hier nach oben bis Karlshafen. Es war der Dampfer „Präsident Peters“ mit dem Schiff des Schiffers Ed. Kayser. Im Jahre 1878 im Juni kam zum erstenmal die „Deutschland“ mit drei Schiffen; es waren die Schiffe von Karl Müller, Ed. Kayser und Georg Wüstefeld, Herstelle. Im Jahre 1879 kam dann die „Hannover“, die bedeutend flacher ging als die „Deutschland“. Als die „Deutschland“ die drei Schiffe dann glatt über den Taternkopf gezogen hatte, wurden 3 Böllerschüsse abgegeben. Die Dampfer gehörten der Firma Theodor Rocholl, Bremen. Bis Minden schleppten auch noch andere Dampfer, wie „Prinz Adalbert“, „Braunschweig“ und noch einige andere. Die Verladung der Güter bergwärts und die Spedition hatten ein Herr Rolf und ein Herr Frese. Die Schiffe des Herrn Rolf schleppte die Firma Rocholl und die des Herrn Frese die Mindener und Preußen, wie der Ausdruck war. Die Schiffer waren aber alle Privatschiffer, Gesellschaften gab es nicht. Nur war in Hann.-Münden eine sog. Reihenfahrt, wer zuerst kam, mußte laden und so ging es der Reihe nach. Es waren aber nicht nur Stückgüter, die sie von da fuhren, auch viel Töpferwaren und irdenes Geschirr.

Es kam dann zu Uneinigkeiten in Bremen. Der eine wollte dieses nicht laden und der andere das nicht. Der eine sagte, ich fahre nur bis Hameln, ein anderer bis Bodenwerder, einer bis Holzminden, einer bis Karlshafen, endlich einer bis Hann.-Münden, und der konnte dann alles einladen. Auf diese Weise konnte Herr Rolf seine Güter nicht per Schiff verladen, sondern es mußte viel per Bahn verladen werden. Es faßte sich Herr Rolf ein Herz und sagte, wir müssen zur Selbsthilfe greifen und Schiffe bauen lassen. Herr Rolf rief die Bremer Kaufmannschaft an und so wurde im Jahre 1886 die Bremer Schleppschiffahrts-Gesellschaft

gegründet und die ersten Schiffe wurden bestellt.

Es wurden dann die ersten 8 Schiffe bestellt in Vegesack, 2 in Papenburg, 2 wieder in Vegesack und 4 in Dresden, dann wieder 2 in Papenburg. Auch wurden 2 Schleppdampfer bestellt: „Werra“ und „Fulda“. So kamen dann im Juni 1887 die ersten Kähne der Bremer Schleppschiffahrts-Gesellschaft. Die Bremer Schleppschiffahrts-Gesellschaft kaufte dann die Dampfer der Firma Rocholl und der Preußischen Gesellschaft und sämtliches Personal trat mit über zur Bremer Schleppschiffahrts-Gesellschaft. Auch kaufte sie noch einige Privatschiffe, welche die Nummern 19, 20, 21 bekamen. Jetzt war die Firma leistungsfähig mit ihren 21 Kähnen und den Dampfern. Im Jahre 1888 wurden dann noch acht Kähne dazu bestellt, die im Jahre 1889 kamen; sie waren in Roslau a. d. Elbe gebaut. Es wurden dann von Jahr zu Jahr noch Kähne gebaut, aber immer etwas größer.

Die Weser war aber noch nicht reguliert. Es waren viele Untiefen, Brinke, Steine, Felsen und Geröll darin. In den ersten 5 bis 6 Jahren der 70er Jahre wurde das Geröll an Land gepflügt oder an Land gedreht mittels des Pfluges. Die Weser war also in diesen Jahren schlecht zu befahren. Im Jahre 1876 im Juni kam dann der erste Bagger hier nach der Oberweser, der mußte dann zuerst baggern auf dem Schnüber bei km 49,5. Auf dem Taternkopf wurden die Felsen gesprengt. Auch wurden die Fahrwasser verlegt, wie auf den Latferder Klippen. Es waren aber Stromschnellen, wo die Dampfer nicht mehr ziehen konnten, und es wurden Ketten an verschiedenen Stellen gelegt, wie bei den Latferder Klippen, der Steinbreite, dem Taternkopf und bei Bramfuhr. Die Dampfer „Hannover“ und andere hatten eine Tauereiwinde, über die die Kette lief, und so zu jeder Zeit die Schiffe ziehen konnten. Die Wasserbaubehörde wollte ein Fahrwasser herstellen von einem Meter, was aber auf diese Weise noch nicht gelang, und so wurde der Entschluß gefaßt, und die Edertalsperre gebaut. Auch wurden nun Umschlagstellen gebaut, da Hann.-Münden und Karlshafen die beiden einzigen Umschlagstellen an der Oberweser waren und in Münden die Güter noch mit Pferd und Wagen zur Bahn gefahren werden mußten. Es wurden die Umschlagstellen in Hameln, Rinteln, Vlotho, Bodenwerder, Holzminden, Höxter, Bodenfelde und Hann.-Münden gebaut. Jetzt konnten die Güter aus dem Hinterlande herangezogen werden. Dies waren in den 90er Jahren hauptsächlich Zucker und später Kalisalze, hauptsächlich auch Wasserbausteine und Ziegelsteine von den Ziegeleien unterhalb Mindens und auch von Großenwieden und Hameln. Karlshafen war hauptsächlich Verladeplatz für Pflastersteine und Packlage für Bremen und den Wasserbau der Weser unter- und oberhalb Bremens.

Auch waren zuerst an der Weser noch keine Kilometersteine und es waren nur die alten örtlichen Bezeichnungen in Gebrauch von Hann.Münden bis nach Bremen. Die Umschlagstelle Münden hieß z. B. „Unter dem Weinberge“ oder „Am Auekopf“ und so gingen die alten Bezeichnungen weiter. Die Stellen, wo die Pferde von der einen Seite zur anderen mußten, wurden mit „Ueberfall“ bezeichnet.

Da jetzt die Edertalsperre im Betrieb ist, kann das Wasser bei Hann.-Münden auf 1 m gehalten werden auch bei Trockenperioden.

Der Artikel stammt aus der Heimatbeilage „Dreizehnlinden“, erschienen 1938