



Weserfähre Grohnde im Nebel Foto: Rolf Sander

Teil 3

Schifffahrt auf der Oberweser

Geschichte und Perspektive

„Die Oberweser zwischen Hann. Münden und Minden ist das prägende Landschaftselement im Weserbergland. Eine ausgeglichene Wasserführung ist sowohl für Schifffahrt, Tourismus, Freizeit und Naherholung als auch für die gewässerökologische Funktion der Oberweser von entscheidender Bedeutung.“

(wv-weser.de)

Die Zeiten der Frachtschifffahrt auf der Oberweser sind vorbei, heute verbindet man den Flussabschnitt mit Erholung und malerischen Städtchen. Das Weserbergland lädt zu Ausflügen ein, die Freizeitkapitäne haben das Ruder in der Hand.

Dass auf der Oberweser trotzdem noch Kies per Schiff transportiert wird, weiß unser Autor Jürgen Noll, der das Schiffermuseum in Gieselwerder leitet. Sein Beitrag für diese Festschrift blickt zurück in die Geschichte, und kaum jemand ist dem Fluss so verbunden wie er. Während Vater, Großvater und Urgroßvater noch Binnenschiffer mit eigenem Lastkahn waren, leitete Noll bis zu seiner Pensionierung die Dienststelle der Wasserschutzpolizei in Hann. Münden.

Für den Weserbund bleibt die Entwicklung an der Oberweser ein wichtiges Anliegen, und so setzt er sich zum Beispiel für die Fortsetzung der Bewirtschaftung der Eder- und Diemeltalsperre ein. Die Sicherung der Schifffahrtsmöglichkeiten ist für ihn ein weiterer wesentlicher Aspekt, die Oberweser muss als Bundeswasserstraße in der Zuständigkeit und Verantwortung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur bleiben.

Jürgen Noll, Binnenschiffermuseum Gieselwerder

Zur Geschichte der Schifffahrt auf der Oberweser

Die Oberweser wird schon seit 2.000 Jahren als Schifffahrtsweg genutzt. Den Römern diente sie bei ihren Kriegszügen ebenso als Transportweg wie später in den Sachsenkriegen Karl dem Großen, der sein Heerlager zweimal in Herstelle bei Weser-Kilometer 47,30 aufschlug.

Vom 11. Jahrhundert bis zur Einführung der Dampfschifffahrt wurden die Schiffe zuerst durch Menschen und später durch Pferdekraft zu Berg gezogen. Die dabei eingesetzten hölzernen Schiffe, die eine Tragfähigkeit von 30 bis 70 Tonnen hatten, nannte man „Weserböcke“, die Verfahrensweise das „Treideln“.

Im Laufe der Jahrhunderte verwilderte die Weser jedoch immer mehr, Stromschnellen, Klippen, Steine, Inseln und Fischwehre störten die Fahrt. Auf die Beseitigung dieser Schwierigkeiten legten die Anrainer keinen größeren Wert. Stattdessen errichteten die zahllosen Uferstaaten Polizei-, Abgaben- und Zollstellen und erschwerten dadurch den Verkehr noch stärker als die natürlichen Hindernisse im Strombett. Erst die Weserschifffahrtsakte vom Jahre 1823 führte

zu Verbesserungen, die Zollstellen wurden nun nach und nach abgeschafft. Als dann Preußen der größte Uferstaat an der Weser war, wurden durch Korrektionsarbeiten und Ausbaggerungen die Fahrwassertiefen geschaffen, die eine lohnende Schifffahrt ermöglichten.

Der erste Raddampfer

Im Jahre 1854 legte der Raddampfer „Blücher“ mit seinem Anhang zum ersten Mal die Fahrt von Hameln nach Hann. Münden zurück. Dies war der Durchbruch der Dampferschleppschifffahrt auf der Weser. Die „Blücher“ gehörte zur 1842 in Hameln gegründeten *Aktiengesellschaft Vereinte Weser-Dampfschifffahrt*, der in den kommenden Jahren weitere kapitalstarke Reedereien folgten. Eine davon war der *Norddeutsche Lloyd*, der sich für den Auswandererverkehr auf der Oberweser interessierte. 1858 übernahm der *Norddeutsche Lloyd* die Schiffe und Dienstleistungen der *Vereinten Weser-Dampfschifffahrt*, 1874 zog er sich seinerseits zugunsten der Seeschifffahrt von der Oberweser zurück. Der als Agent eingesetzte Essigfabrikant



Spätsommer an der Oberweser Foto: Rolf Sander

Wilhelm Lampe aus Hameln erwarb die Schiffe und gründete nun die *Oberweser-Dampfschiffahrts-Gesellschaft*, die Fahrten zwischen Hameln und Karlshafen unternahm. Die Gesellschaft litt jedoch unter den hohen Kosten und den niedrigen Wasserständen der Weser und wurde 1876 ebenfalls liquidiert.



Schleppzüge und Selbstfahrer warten auf Zuschusswasser (um 1960)

Foto: Schiffermuseum Gieselwerder

Danach entwickelten sich die *Bremer Schleppschiffahrtsgesellschaft* (BSG) und die *Mindener Schleppschiffahrtsgesellschaft* (MSG) zu den größten Reedereien auf der Oberweser. Der Betrieb der BSG begann am 1. Januar 1887, und schon im ersten Jahr ließ die Gesellschaft eigene Frachtkähne bauen. 1911 verfügte die Reederei über 15 Schlepp- und zwei Güterdampfer sowie 102 Kähne.

Der im Jahre 1893 entstandenen *Mindener Schleppschiffahrtsgesellschaft* standen zwei angekaufte Raddampfschlepper zur Verfügung. Auch die MSG ging wie die BSG bald zum Bau eigener Frachtkähne über, 1900 erwarb sie die aus zwei Raddampfern und 14 Kähnen bestehende Oberweserflotte der *Rickmers Reismühlen Rhederei und Schiffbau AG* in Bremen. Im Jahre 1911 umfasste der Schiffsbestand der MSG zehn Seitenraddampfer und 73 Frachtkähne.

Die Bremen-Mindener Schifffahrt Aktiengesellschaft (BMSAG)

Am 31. Dezember 1939 vereinigten sich die BSG und MSG zur *Bremen-Mindener Schifffahrt Aktiengesellschaft* (BMSAG). Die neue Reederei verfügte nun über 263 Güter- und 20 Schleppfahrzeuge.

Die Frachtkähne transportierten vor allem Kohle, Getreide, Steine und Kalisalze, mit Beteiligung der Reedereien wurden neue Umschlagstellen in Hann. Münden und Bodenfelde eingerichtet. Für beide war Kali, das mit der Bahn aus den Kaliwerken in Hessen und Thüringen zu den Häfen transportiert wurde, das wichtigste Umschlaggut. Im Jahre 1936 wurden allein in Hann. Münden 216.000 Tonnen Kali umgeschlagen, und die großen Mengen trugen mit dazu bei, dass im Industriehafen Bremen eine spezielle Kaliumschlagstelle gebaut wurde.

Südlichster Anlaufpunkt der Schiffe war der Fuldahafen Kassel. Nach der Kanalisierung der unteren Fulda war dort ein Hafenbecken entstanden, das Platz für 30 Schiffe hatte. Aufgrund der Größe der Fuldaschleusen konnten Schiffe mit einer Länge von bis zu 56 Meter und einer Breite von bis zu 8,10 Meter den Hafen anfahren, in dem noch bis in die 1960er-Jahre unter anderem Waschpulver und Mehl aus Düsseldorf oder Dosenmilch aus Leer gelöscht wurde. Nach dem Bau neuer Schleusen mit geringerer Größe ist die Frachtschifffahrt bis nach Kassel seit 1977 nicht mehr möglich.

Neben dem Massentransport wurde auf der Oberweser ein Liniendienst für Stückgüter eingerichtet. Spezielle Heckraddampfer mit Ladegeschrir führten die einzelnen Ortschaften an, das Beladen und Löschen der Schiffe wurde in der Regel von den Besatzungsmitgliedern übernommen.



Aktie Foto: Schiffermuseum Gieselwerder



Fahrplanheft Foto: Schiffermuseum Gieselwerder



Im Abstiegschafen Minden (um 1952) Foto: Jürgen Saul, Petershagen

Die *Bremen-Mindener Schifffahrt Aktiengesellschaft* bestand bis zum 27. August 1971 und ging dann aufgrund eines Beschlusses der Hauptversammlung in die *Fendel Stinnes AG*, Duisburg, über.

Die Oberweser Privatschiffer-Vereinigung und die Wesermühlen AG

Zur Gründung der *Oberweser Privatschiffer-Vereinigung* (OPV) kamen am 26. August 1911 in Bremen 43 Schiffseigener aus 22 Orten an der Weser zusammen, die sich mit einer genossenschaftlichen Vereinigung dem Diktat der größeren Reedereien entziehen wollten. Um dem Schleppmonopol der BSG und MSG zu entgehen, wurden die Seitenraddampfer „Ravensberg“ und „Schaumburg“ angeschafft. Gerade oberhalb von Hameln fiel für die Schiffe der OPV eine Menge Ladung an, so zum Beispiel Kali von Hann. Münden, Linse und Hameln oder Steine von Heinsen, Polle, Grave und Bodenwerder.

Im Lauf der Jahre wuchs die Flotte der OPV, zu der Gesellschaften von Gieselwerder bis oberhalb von Minden gehörten, 1961 zählten 120 Motorschiffe, 26 Schleppkähne und sechs Motorschlepper zum Bestand. Gerade auf der Oberweser wurde das Frachtaufkommen allerdings bis zum Ende der 1970er-Jahre immer geringer, wodurch ein traditionelles Fahrgebiet der OPV an Bedeutung verlor. Um

die Mitglieder weiterhin mit Ladung zu versorgen, schloss sich die Vereinigung 1987 und 1991 mit anderen genossenschaftlichen Schiffergemeinschaften der *Deutschen Transport Gesellschaft* (DTG) zusammen. Am 22. 8. 2007 wurde die *Oberweser Privatschiffer-Vereinigung* formal aufgelöst.

Der Eigentümer der Hamelner Wesermühlen, Senator Friedrich Wilhelm Meyer, gründete 1881 einen eigenen Schifffahrtsbetrieb, um seine beiden Mühlen in Hameln kostengünstig mit Rohstoffen versorgen zu können. Er kaufte Schleppkähne an und versah sie mit Luken aus Wellblech, die später typisch für die Weserkähne wurden. 1910 besaß die *Wesermühlen AG* (WAG) eine Flotte von vier Schleppdampfern und 26 Kähnen. Für den Verkehr zwischen den beiden Mühlen und dem Hafen wurden zudem Pontonschiffe eingesetzt, die speziell für diesen Zweck gebaut worden waren. Da es sich bei der WAG um ein Tochterunternehmen der Wesermühlen handelte, transportierten die Schiffe

überwiegend Importgetreide aus den Unterweserhäfen nach Hameln oder verbrachten fertige Produkte per Schiff von den Mühlen zu den Kunden.

Im Gegensatz zu den anderen Reedereien wurde die Flotte der WAG in der Folgezeit nicht weiter vergrößert. In der Nachkriegszeit wurde die WAG nach dem größten Anteilseigner in *Hamelner Schifffahrt und Speicherei Kurt Kampffmeyer* umbenannt. Nach 1950 wurden noch sechs Kähne motorisiert und zwei Motorschiffe erworben. In den 1970er-Jahren wurden dann die ersten Schleppkähne und Motorschiffe verschrottet. Mit dem Verkauf des MS „Renate“ im Jahre 1982 hörte die Reederei endgültig auf zu existieren.



Stückgutdampfer Vlotho mit Anhang (um 1935) Foto: Schiffermuseum Gieselwerder



Raddampfer der BMSAG liegen an der Weserwerft (um 1940) Foto: Kommunalarchiv Minden

Weniger Schiffe und größere Gütermengen

Nach der Inbetriebnahme der Ederalsperre 1914 wurden die Wasserstände der Weser durch Zuschusswasser erhöht, um die Tauchtiefe der Frachtschiffe zu verbessern. In einem regenarmen Jahr konnte es jedoch vorkommen, dass der Inhalt der Talsperre schon im Spätsommer erschöpft war. Aus diesem Grund wurde versucht, die Fahrzeuge durch kurzfristig erhöhte Wasserstände in Konvois fahren zu lassen. Seit Ende der 1950er-Jahre war es dann üblich geworden, die Frachtschifffahrt durch die Abgabe solcher Wellen aufrechtzuerhalten.



Schubverband der Kiesbaggerei Eggersmann (1999) Foto: Schiffermuseum Gieselwerder

Aufgrund der technischen Entwicklung in der Binnenschifffahrt transportieren wenige Schiffe immer größere Gütermengen. Auf der Oberweser, deren Wasserstand starken Schwankungen unterworfen ist, sind diese größeren Schiffe, die hier auch bei normalem Wasserstand nicht voll beladen werden könnten, nicht rentabel genug. Als Folge liefen nur noch bis in die 2000er-Jahre vereinzelt Schiffe der OPV die Getreidesilos in Holzminden und Beverungen an. Da auch die Sondertransporte von der Weserumschlagstelle Hann. Münden eingestellt wurden, dürfte damit die Frachtschifffahrt auf der Oberweser mit Ausnahme der Kiesschifffahrt der Firma Eggersmann bei Engern der Vergangenheit angehören.

Flößerei, Fahrgastschifffahrt und Tourismus

Ein weiterer Zweig der Weserschifffahrt war die Flößerei, die für den Transport von Holz aus den waldreichen Gebieten des hessischen und thüringischen Weserberglandes eine große Rolle spielte. An vielen Oberweserorten gab es Floßeinbindeplätze, von denen die Flöße als Grubenholz zu Tal nach Bremen und ins Ruhrgebiet verbracht wurden. 1964 fuhr das letzte gewerbsmäßig betriebene Floß zu Tal, die Konkurrenz des Lkw-Schwerlastverkehrs war zu groß geworden.



Ein Floß treibt im Abschnitt Polle zu Tal (um 1950) Foto: Schiffermuseum Gieselwerder

Die Fahrgastschiffahrt auf der Weser ist eng mit Senator F. W. Meyer verbunden. Neben dem von ihm gegründeten Schleppzugbetrieb ersteigerte er 1883 den Dampfer „Fürst Bismarck“ und setzte ihn auf der Oberweser zwischen Hameln und Hann. Münden erfolgreich im Linienverkehr ein. 1900 ließ die Fahrgastreederei *Oberweser-Dampfschiffahrts-Gesellschaft* mit dem Raddampfer „Kaiser Wilhelm“, der heute noch als Museumsschiff in Lauenburg an der Elbe fährt, ein weiteres Schiff bauen.

Außerdem koordinierte die *Oberweser-Dampfschiffahrts-Gesellschaft* die Fremdenverkehrswerbung

mit den anderen Weserorten und gründete zu diesem Zweck 1902 den Wesergebirgsverein. Der Fremdenverkehr entwickelte sich enorm, 1939 fuhr die Flotte mit zehn Schiffen 30 Anlegestellen auf der Oberweser an. Da sich nach dem Zweiten Weltkrieg das Freizeitverhalten geändert hatte, musste die Reederei 1964 Konkurs anmelden. Die Gebietskörperschaften der Weseranrainer übernahmen die Schiffe und gründeten eine neue Gesellschaft, die bis 2003 bestand.

Ein Teil der Schiffe wurde anschließend von der Reederei *Flotte Weser* aus Nienburg übernommen, die bis heute den Linienverkehr zwischen Hameln und



Flotte der Mindener Fahrgastschiffahrt

Foto: Mindener Fahrgastschiffahrt



Zwei Fahrgastschiffe oberhalb von Gieselwerder (um 1998)

Foto: Schiffermuseum Gieselwerder

Schiffbau an der Oberweser

Mit dem wirtschaftlichen Aufschwung der Weserschiffahrt entstanden ab 1880 mehr als zehn Schiffswerften an der Oberweser. Der Schwerpunkt des Schiffbaus lag in Bodenwerder, Uffeln und Minden. Besonders nach Vollendung des Mittellandkanals konnten zusätzliche Kunden aus dem Kanal- und Rheingebiet gewonnen werden. Ab 1960 kamen weitere Kunden aus Indien, Afrika und Europa hinzu. Der größte und modernste Betrieb war



Probefahrt der Moby Dick (1973) Foto: Schiffermuseum Gieselwerder

die Arminiuswerft in Bodenwerder mit zeitweise über 300 Mitarbeitern.

Die letzte der Werften wurde im Jahr 2004 geschlossen, insgesamt hatten sie bis dahin über 1.300 Neubauten abgeliefert. Zu denen gehörte auch das Fahrgastschiff „Moby Dick“, das 1973 auf der Büsching & Rosemeyer Werft in Uffeln gebaut wurde. Der Schiffskörper hat die Form eines Wales und sollte den Tourismus in Berlin ankurbeln. Für die große Beliebtheit spricht, dass das Fahrgastschiff noch heute die Berliner Gewässer befährt.



Moby Dick auf Fahrt in Berlin (2013) Foto: berliner-dampfer.de

Bad Karlshafen betreibt. Außerdem wurde 1992 von den hessischen Anliegergemeinden mit Unterstützung des Landes ein flachgehendes Schiff angeschafft, das als „Hessen“ seinen Heimatort in Bad Karlshafen hat und heute überwiegend Rundfahrten im dortigen Bereich durchführt.

Abschließend kann gesagt werden, dass es in Zukunft auf der Oberweser neben der Fahrgastschiffahrt nur noch den individuellen Wassertourismus durch Motor- und Paddelboote geben wird. Die gut ausgebauten Radwege in der Nähe der Flussufer werden auch weiter stark frequentiert bleiben.

Quellennachweis

- Dasenbrock, Dirk (Hg.): Stadt, Land, Weser, Fluss. Schiffahrt Handel Industrie von Münden bis zur Mündung, Bremen 1988
- Kruse, Jan: Frachtschiffahrt auf der Weser, Hameln 2009
- 900 Jahre Gieselwerder. Beiträge zur Ort- und Heimatgeschichte, 1993
- „Die Weser“, Monatszeitschrift des Weserbundes